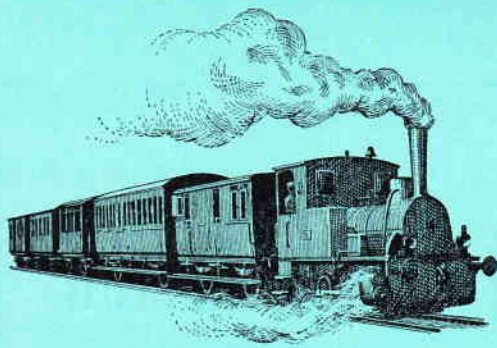




DANSK JERNBANE-KLUB

TIDSSKRIFT FOR JERNBANE-INTERESSEREDE



Hässleholm station – en søndag eftermiddag i oktober. Lokoføreren på SJ elloko litra F nr. 603 afventer resultatet af bremseproven.

Foto: E. B. Jensen.

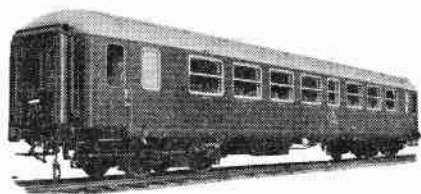


**FORENINGEN DRIVER
MUSEUMSTOGET
MARIBO - BANDHOLM**

29 SEP. 1965

nr. **8**

Okt. 1965



BOGIEPERSONVOGN LITRA BL

VOGNFABRIKKEN
SCANDIA
 AKTIESELSKAB
RANDERS

Kaj Neckelmann A/S

Silkeborg . Tlf. 33 33

Kalundborg Akkumulator Depot

v. Magnus Knudsen

KØB - SALG - SERVICE

Alle mærker i akkumulatorer rep.

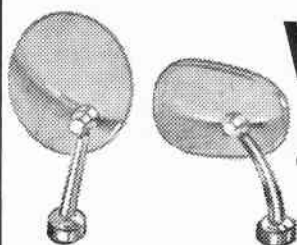
Slagelsevej 56 . Tlf. 2584

Volvo i Ringsted

A/S HERMANN HEGGOR

Jyllandsgade 11

Telf. (03) 615 - 77



VIEWMASTER
CONTINENTAL
 det stødsikre skærmspejl
 med anti-blændglas

Deres vogn fortjener topkvalitet med særpræg.
 TEX har 32 forskellige modeller at vælge imellem.
 Se på TEX hos Deres forhandler.

FRANK HORN A/S

Generalagent for MAGNATEX

Symfonivej 23, Herlev - Tlf. *91 11 00



TEX



DANSK JERNBANE-KLUB

FORENINGEN STIFTET

15. JANUAR 1961

Foreningen er tilsluttet:

Dansk Model- og Jernbane Union (DMJU)
og MOROP.

Foreningen samarbejder med:

Svenske Järnvägesklubben, Stockholm,
Setedalsbanens Hobbyklub, Kristiansand,
Freunde der Eisenbahn e. V., Hamburg,
Sporvejshistorisk Selskab, København,
samt modeljernbaneklubberne i provinsen.

*

Formand:

Politadvokat, cand. jur. Birger Wilcke,
Søbakken 24, Charlottenlund.
Tlf. (01 66) ØRdrup 2209.

Sekretær:

Frimærkehandler P. Thomassen,
Strandvejen 201, Hellerup.
(Træffetid: tirsdag-fredag kl. 10-14).

Kasserer:

Assistent Mogens Bruun,
Lindehøj 10, Vanløse.
Postgirokontonummer 117 380.

Museumstog:

Oplysning hos:
B. Chorfitzen, tlf. (01 72) TÅge 5743 eller
Maribo Turistbureau.
Tlf. (03 885) Maribo 496.

DJK's fynske afdeling:

Hans Gerner Christensen,
Bernstorffsvej 17, Odense.

DJK's nordjyske afdeling:

Trafikassistent S. P. Laursen,
Falkevej 7, Randers.

DJK's sydljyske afdeling:

Midlertidig adresse: DJK's fynske afd.

DJK's repræsentant på Lolland-Falster:

Trafikassistent O. K. Jensen,
Gartnervænget 15, Maribo.

Redaktør:

Konsulent Erik B. Jønsen (ansv.),
Esthersvej 19 B, Hellerup.
Tlf. (01 43) HElrup 6850.

Annonceekspedition:

Boulevarden 6, 3. sal, Kgs. Lyngby.
Tlf. (01) 88 22 23.

Medlemskontingent:

Ordinære medlemmer kr. 15,-
Juniormedlemmer (under 18 år d. 1. januar pågældende år) kr. 10,-
Indmeldelsesgebyr f. nye medl. .. kr. 5,-
Medlemsbladet, der udkommer 8-10 gange
årligt, udsendes gratis til medlemmer.

NATIONAL-TRYKKERIET, KBH. N.

Til Læserne

Med tidsskriftet i hænderne har De vel allerede konstateret, at nærværende nummer er af mindre omfang end sædvanligt. Hovedårsagen må søges i en forkortet redaktionstid med henblik på en rimelig »annonceringstid« af den i tidsskriftet omtalte »Farewell to Steam«-tur i Skåne — samt årsager udenfor redaktionskomiteens kontrol. Tidsskriftet vil udkomme i sædvanligt omfang i begyndelsen af november hhv. december måneder.

Vi vil på dette sted benytte lejligheden til at takke for de mange indsendte manuskripter, som vil blive bragt i så hurtig rækkefølge, som det vil være os muligt. Vi er stadig meget interesseret i »kort-nyheder« til brug for den populære spalte »Jernbanenyt — kort fortalt« — som De — af ovennævnte grunde — dog må undvære denne gang. I spalten optages også nyheder af almen interesse fra vore »nabo-jernbaneforvaltninger«: DB, DR, SJ og NSB og privatbaner indenfor disse områder.

Redaktionskomiteen.

**Har De problemer med Deres
fjernsyn eller radio**

Drej 894464

vort centralværksted kalder over eget
radionet nærmeste servicevogn til Dem —
De sparer tid og penge.



BROGADE 4 - SAXKØBING
Tlf. 89 43 64

Filialer **Maribo**
Vestergade 29 . Tlf. 204

Rødby
Østergade 43 . Tlf. 90 10 64

KØLE- OG FRYSEDISKE

Køle- og fryseanlæg til ethvert behov i
høj kvalitet og konkurrencedygtig pris

SKANDINAVISK ELEKTRO
IWO A/S

Roskildevej 527 — Glostrup
Tlf. (01) *96 78 08 — Giro: 54775

Vald. Foersom Eftf.

Bygmark 7 — Farum

**Alt i gummi og plastik
til hospitaler**

Tlf. 95 13 22

Næssund Færgeri A/S

Bilfærge . Overfartstid 5 min.

**Tlf. Mors Karby 77
Thy Hurup 136**

Postadresse: Kæmnerkontoret
Nykøbing M.

DIANALUND HOTEL

Gode værelser med centralvarme
Tlf. Dianalund 38 (03) 564

ASNÆS TEGLVÆRK A/S

Tlf. Asnæs 137 (03) 451

Spec.: gule & røde håndstrøgne mursten

Kør ad Østkystvejen
via Hals — Egense
Sejltid 5 min.

**HALS-EGENSE
FÆRGERUTE I/S**
Tlf.: (08) 11 04 11 - 91

**KALUNDBORG KALKVÆRK
& CEMENTVAREFABRIK**

Tlf. Kalundborg 320

JERNBANEMUSEET

Statsbanerne har – som bekendt – gennem en lang årrække bevaret lokomotiver, vogne og andet materiel af historisk interesse med henblik på at udstille dette i en egnet museumsbygning. Dette materiel har gennem årene fristet en sørgelig skæbne, gemt bort i fjerne provinsremiser spredt over hele landet. I årene op til omkring 1950 var interessen for disse samlinger ringe, men efter at interessen for ældre transportmidler i de senere år har bredt sig, er spørgsmålet om at skaffe egnede lokaler, hvor disse samlinger kunne vises for offentligheden, blevet stadig mere aktuelt. Samtidig er de lokaler, hvor man fremviste statsbanernes samlinger af fotografier, modeller m. v. i Sølvgade blevet helt utilstrækkelige. Det var derfor naturligt, at tanken om indretning af nye lokaler for Jernbanemuseet blev knyttet sammen med planerne om opførelse af et almindeligt teknisk museum, da der i slutningen af halvtredserne gennem støtte fra erhvervslivet var blevet skabt mulighed herfor. En ideel løsning syntes at være fundet, da man planlagde det kommende museum på en del af statsbanernes areal ved Østerport station, således at banernes andel blev, at man stillede den fornødne byggegrund til rådighed. Efter at denne plan var blevet kuldkastet på grund af modstanden mod høj bebyggelse på det pågældende areal, var det klart, at jernbanemuseets andel i det kommende tekniske museum kun kunne blive ret beskeden, og at man derfor måtte forudse, at der her alene ville blive plads til en beskeden del af samlingerne, således at lokomotiver og vogne kun ville blive udstillet efter tur. I 1963 blev det afgjort, at museet skulle indrettes ved Sommariva nord for Helsingør, men uden at der blev

truffet nogen endelig afgørelse af, om Jernbanemuseet skulle med. Med al sympati for teknisk museum og den indsats, der er gjort af dettes ledelse, var det for de fleste jernbaneinteresserede klart, at flytning af en del af statsbanernes samlinger til Helsingør kun var en nødløsning, der burde forkastes for så vidt der viste sig den ringeste mulighed for skabelse af et selvstændigt museum i tilknytning til statsbanernes egne anlæg, en mulighed, der desværre under det økonomiske pres, der har været i de senere år, ikke forekom al for stor.

Med generaldirektør P. E. N. Skov's fremsættelse – i forbindelse med jubilæumsfestlighederne for Dronning Louises bane – af et forslag om at anvende hovedparten af det store remiseanlæg i Odense som museum, har alt dette ændret sig med ét slag. Der er her 21 spor med op mod 400 m effektiv sporlængde, og det vil her være muligt at udstille hovedparten af statsbanernes samlinger i hjertet af Danmarks tredjestørste by og i umiddelbar forbindelse med en af landets mest levende jernbanestationer. Et trafikmuseum kunne næppe få nogen bedre placering, og vi kan derfor på alle jernbaneinteresseredes vegne ønske statsbanerne det bedst mulige held og fremgang med planerne. Med indretningen af et museum for statsbanerne i remiseanlægget i Odense, og – i al beskedenhed – et museum for privatbanerne i Maribo skulle der være skabt så gode muligheder for bevarelse og fremvisning af jernbanemateriel, at det kommende teknisk museum's – trods alt – begrænsede plads kunne helliges til de mange andre formål, dette museum bør varetage.

Birger Wilcke.

Jernbanerne i Skåne

(Svenske jernbaner 3)

Af Birger Wilcke.

At skrive Skåne-jernbanernes historie falder udenfor de opgaver, som det er muligt at løse gennem en artikel i vort tidsskrift, og det er da også kun hensigten her kort at opridsede lidt af baggrunden for det, vi får at se på den andetsteds i tidsskriftet annoncerede ud-

flugt, som foreningen foretager den 10. oktober på Simrishamn- og Ystad-banerne.

Det svenske jernbanenet har udviklet sig noget anderledes end det danske, idet man vel oprindeligt har haft det samme grundsynspunkt som her i landet, at

GÆLDER DET MODELBANER

så



der med sit

Alsidige hobbyprogram i kvalitet
står til Deres disposition.

Forlang brochure- og prismateriale
hos Deres forhandler.

Esrom Auto & Maskinværksted

v/ Brdr. Hansen

Alle rep. udføres

Brændselsolie leveres

Tlf. Esrom 1 (03 336)

Noget godt at spise?

så er det ...

Møllekroen

v. Aase Bendixen

Dronningmølle

Tlf. 62 (03) 209

Dronningmølle Autoværksted

v. K. B. Rosenmejer Nielsen

Alle reparationer udføres

Tlf. Dronningmølle 173 (03) 209

Femø-Kragenæs Færgen

Takster

	Enkelt	Dobbelt
Passagerer	kr. 4.-	kr. 6.-
Børn indtil 12 år	kr. 2.-	kr. 3.-
Personbiler indtil 800 kg		kr. 19.-
Personbiler 801-1100 kg		kr. 19.-
Personbiler 1101-1400 kg		kr. 23.-

Dobbeltbilletter er gyldige 1 måned

Restauration om bord.

Femø Kragenæs Færgen. Telefon Femø 56.

Dankof Pølser



en lækker spise!

Nordiske Kabel- og Trådfabriker

Aktieselskab

Kabelværket Asnæs

kun stambanerne burde anlægges af staten, men dette er dels blevet fortolket væsentlig mere indskrænket i Sverige end i Danmark, dels har de mere fremtrædende industri- og erhvervsinteresser i Sverige bevirket, at banenettet ikke i så vidt omfang som i Danmark er blevet udviklet som et sammenhængende net men ofte er blevet udviklet uden, at man har søgt at opnå et organisk hele, ganske på samme måde som det skete i England i midten af forrige århundrede. Medens man i Mellemsverige anlagde baner med en række forskellige sporvidder, har man derimod i Skåne på grund af det forholdsvis lette terræn undgået denne kalamitet, hvorimod man i rigt mål har lidt under, at jernbanerne var bygget af en række private selskaber med vidt forskellige erhvervsinteresser, der ofte var i strid med hinanden, et forhold, der blev særligt uheldigt ved, at der oprindeligt kun byggedes én eneste statsbanestrækning gennem provinsen, nemlig stambanen Stockholm-Malmö.

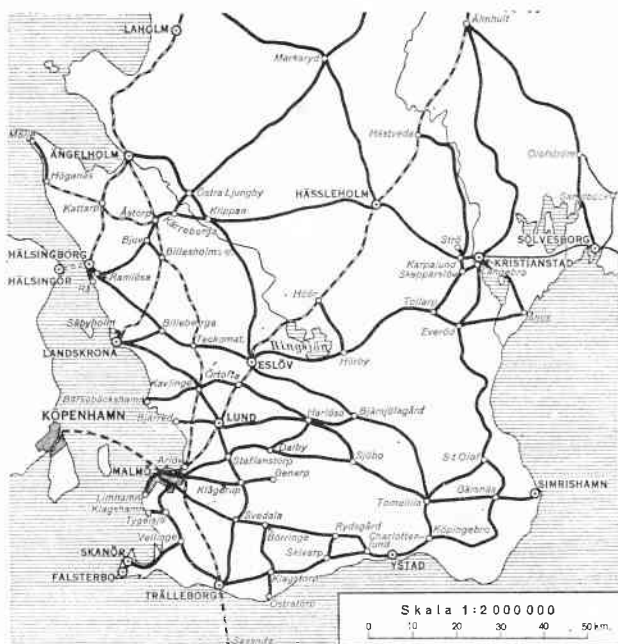
På grund af den tætte bebyggelse i Skåne og ønsket om at udstrække jernbanenettet til de omfattende sukkerroearealer udvikledes jernbanenettet i hurtig takt efter statsbanens åbning i 1856. I Nordvest-skåne anlagde Hälsingborg-Hässleholm og Landskrona & Hälsingborg Jernbaneselskaberne en række strækninger, der kompletterede de i 1896 af SJ indkøbte baner mellem Malmö, Landskrona og Hälsingborg på den ene side og Göteborg på den anden side. I det

nordøstlige hjørne anlagde to konkurrerende selskaber en række forbindelseslinier mellem stambanen på den ene side og Kristianstad på den anden side. Sydligst havde Östra Skånes Järnvägar en linie fra Eslöv, derefter kom Kristianstad-Hässleholm Järnväg's (CHJ) hovedlinie og længere mod nord »Östra Skåne«'s linie fra Hästveda og længst mod nord en CHJ-linie fra Älmhult. I området ned mod Ystad anlagdes på samme måde en lang række linier, som det dog tidligt lykkedes at slutte sammen under en fællesadministration, således at man undgik en ødelæggende indbyrdes konkurrence. Endelig anlagdes tre jernbaner fra Lund og Malmö til Trelleborg, hvoraf staten dog tidligt (1909) indkøbte den ene, Malmö-Kontinentens Järnväg, for øvrigt nu den eneste forbindelse til Trelleborg.



Malmö-Ystads järnväg's damploko nr. 34 på Södervärn station foråret 1937. Maskinen er bygget af »Motala« 1912. Nr. 34 omlitreredes af SJ til litra S6, nr. 1618.

Foto: Birger Wilcke.

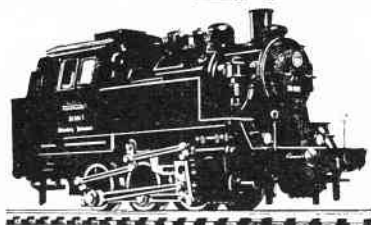


Skånes jernbanenet 1916. Privatbanestrækninger er angivet med sort linie, statsbanestrækninger med hvid-sort linie.

Endelig fandtes i området mellem statsbanerne og Trelleborgbanerne fire uafhængige jernbaneselskaber, der strakte sig fra stambanen mod øst ind over den frugtbare slette omkring Lund og Malmö: Malmö-Genarp, Malmö-Simrishamn, Bjärred-Lund-Harlösa og Landskrona-Kävlinge-Sjöbo.

Alt i alt anlagde 25 forskellige jernbaneselskaber 35 jernbanestrækninger, der på kryds og tværs forbandt de mindste byer og de fjerneste hjørner af provinsen. Allerede før første verdenskrig blev det da også klart, at ikke alle disse private selskaber ville kunne opretholde driften uden tilskud fra det offentlige. I 1913 krakkede således Höganäs-Mölle jernbaneselskabet, med den følge, at driften måtte indstilles, og staten senere overtage strækningen. Noget lignende indtraf i 20-erne for Kävlinge-Sjöbobanen og tværbanen Hässle-

**GIV
DERES
SØN
OG
DEM SELV
EN**



**DEN RIGTIGE MODELJERNBANE
MED MASSER AF TILBEHØR**

Storebæltoverfartens Restaurationer

Restaurant Halsskov - Perlen

v/ Werner Schwartzlose

Tlf. Korsør 57 10 35

Ågersø - Stignæs Overfarten

Biler medtages.

Overfartstid 15 min.

Pladsreservation . Tlf. Ågersø 68 (03) 595

A/S Ågersø Færgesfart

Asnæs Hotel

v/ Mogens Madsen

Nymonterede værelser

hyggelig restauration

Veltillavet mad

Tlf. Asnæs 40 (03) 451

Deres vask — vor hjertesag

VASKERIET ROAR

v/ Max Andersen

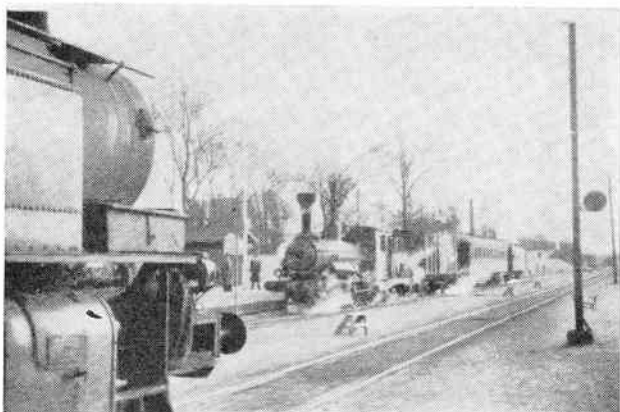
Sønderlundsvej 14

Roskilde

Tlf. (03) 35 23 50



holm-Markaryd-Veinge, der ligeledes begge blev overtaget af SJ.



Dalby station 1947. Tog fra Malmö (til venstre) møder tog fra Bjärsjölagård (til højre).

Foto: Birger Wilcke.

Da bilkonkurrencen for alvor satte ind i tyvernes slutning forværredes forholdene for adskillige selskaber, der nu ikke længere havde midler til tilstrækkelig vedligeholdelse af banelegemet, og som i særdeleshed ikke var i stand til at anskaffe moderne driftsmateriel med hvilket man kunne optage konkurrencen. Der nedsattes derfor et statsudvalg med henblik på at slutte banerne sammen i fire store grupper, Hälsingborg, Kristianstad, Ystad og Malmö, men inden udvalgets forslag kunne føres ud i livet, ændrede regeringen i Stockholm imidlertid politik, idet man i stedet gik ind for, at staten overtog alle de jernbaner, der havde almindelig trafikal betydning, hvilket i Skåne medførte, at SJ i tidsrummet 1940–1944 overtog samtlige privatbaner på nær Ängelholm-Klippan og Malmö-Genarp (der nu begge er nedlagt), og »godsbanerne« Malmö-Limhamn og Säbyholms järnväg (ved Landskrona).

Skåne i trediverne var et paradis for en dampentusiast. Ved hver eneste knudestation på stambanen holdt et dampende »bolagstog« med tenderlokomotiv, post- og rejsegodsvogn og to-tre store bogievogne, hvoraf én med 2. kl. Jeg husker at have kørt med ekspresen nordpå fra Malmö ved middagstid og set damptog i Malmö, Lund, Örtofta, Eslöv, Hässleholm, Hästveda og Älmhult. Motortog fandtes næsten ikke, nævnes skal blot en i 1936 af Malmö-Ystads järnväg anskaffet dieselelektrisk motorvogn.

Damplokomotiverne var af nær sagt alle typer, på Malmö-Simrishamn 1-B lokos med tender bygget hos »Nydquist« i halvfemserne, på Malmö-Ystad moderne 1-C lokos bygget i Motala i tyverne, på Limhamnbanen og Genarpsbanen små saddeltankmaskiner og på Sjöbøbanen store 2-C lokos med tender bygget hos »Baldwin« i 1892.

Alt dette ændrede sig hurtigt da banerne overgik til statsdrift, meget hurtigt gled de fleste af de gamle privatbanelokomotiver ud og erstattedes af standardlokos fra SJ, medens hovedparten af persontrafikken overførtes til skinebustog eller til landevej.

I begyndelsen af halvtredserne ramte »jernbanedøden« Skåne – og en opremsen af nedlæggelserne ville blive en urimelig lang række datoer og årstal. Det vil være lettere for læseren selv at foretage en sammenligning mellem Skånes jernbanenet i 1916 – som vist på kortet i denne artikel – og dagens jernbanenet, som vist andetsteds i tidsskriftet.

Nu er al dampdrift på SJ's baner i Skåne uigenkaldeligt forbi. Når DJK derfor har fået mulighed for at køre et enkelt damptog den 10. oktober 1965 med den sidste driftsklare J-maskine i Skåne, ja så er det en enestående mulighed for (og forøvrigt for et rimeligt beløb) at tage afsked med en hel epoke i Sveriges trafikale historie og samtidig en mulighed for at køre gennem en af Sydsveriges smukkeste egne.

Kommende møder og udflugter

Søndag den 10. oktober. Udflugt på Skive-Vestsalling Jernbane (SVJ) arrangeret af DJK's nordjyske afdeling. Programmet findes i tidsskriftets nr. 7/65.

Søndag den 10. oktober. Udflugt til Skåne med kørsel med damp på strækningerne Malmö-Simrishamn-Ystad-Malmö.

Planen for udflugten er i øvrigt:

Afg. Malmö C.	kl. 9.55
ank. Simrishamn	» 13.20
afg. Simrishamn	» 14.30
ank. Ystad	» 15.50
afg. Ystad	» 16.30
ank. Malmö C.	» 17.47

Hen- og tilbagerejsen København-Malmö kan ske med »Øresundsbåd«, afg. København Havnegade kl. 8.00 – afg. Malmö Skeppsbron kl. 18.45, eller FLYVE-BÅD, afg. København Havnegade kl. 9.00 – afg. Malmö Skeppsbron kl. 19.00.

Der arrangeres adskillige fotostop i de smukke områder mellem Dalby og Sjöbo samt i Fyledalen mellem Sjöbo og Tomelilla. Særtogsanmeldelse vil blive udleveret.

Særtoget vil blive oprangeret af damploko, litra J nr. 1393, to-akslet rejsegodsvogn, litra F 1 og to personvogne, litra Bo15 (tidligere privatbane-bogievogne).

Det har ikke været muligt at arrangere fællesspisning, medbragt mad vil kunne indtages i toget under et længere ophold i Sjöbo. Drikkevarer kan købes i TR-kiosken i Malmö inden togets afgang. Opholdene i Simrishamn og Ystad kan passende anvendes som kaffepauser.

Pris for deltagelse (Malmö-Simrishamn-Ystad-Malmö): Kr. 30,- for voksne, kr. 20,- for børn. Deltagerne sørger selv for billetter til turen over Øresund, hvor der ved benyttelse af De Store Både kan opnås nedsættelse i billetprisen ved, at deltagerne foretager fællesindkøb af rabattilletter. Sidste indbetalingsdag: 4. oktober (postgiro 67394, P. Thomassen, Strandvej 201, Hellerup). Kontrolbilletterne vil blive udleveret

ombord på Øresundsbåden og på Malmö Centralstation.

Onsdag den 27. oktober kl. 20: Møde i Folkets Hus, Enghavevej 40, København V. Foredrag af konsulent Erik B. Jonsen om »Jernbanerne i Australien« (med farvelysbilleder).

Fakta om udflugtens strækninger

Malmö-Simrishamn, 96,0 km, åbnet for drift således: Malmö-Dalby 21/12 1892, Dalby-Tomelilla 22/9 1893 af Malmö-Tomelilla jernvæg (MTöJ) og Tomelilla-Simrishamn 15/12 1882 af »ångspårvägen« Cimbrishamn-Tomelilla (CTJ). Selskaberne sammenstået til Malmö-Simrishamn jernvæg den 1/7 1896. Overtaget af SJ den 1/7 1943.

Gärtnäs-Köpingebro, 27,9 km, åbnet for drift 4/10 1894 af Ystad-Gärtnäs jernvæg. Navneændring til Ystad-Gärtnäs-S:t Olof jernvæg i 1906 ved sammenlægning af nævnte strækning og en nordlig strækning (i retning Kristianstad). Overtaget af SJ 1/7 1941.

Köpingebro-Ystad, 7,8 km, del af Ystad-Eslöv jernvæg, åbnet for drift den 1/12 1865 (delstrækningen Ystad-Bjærslölagård). Overtaget af SJ den 1/7 1941.

Ystad-Malmö, 63,0 km, åbnet for drift 21/12 1874 af Malmö-Ystad jernvæg. Overtaget af SJ den 1/7 1941. Indføringen til Malmö flyttet fra Malmö Västra til Malmö Central i 1955. (EBJ)

Damploko LJ nr. 19 til DJK (Museumstoget)

Som det i forrige nummer af tidsskriftet fremgik, har DJK købt LJ 19. Ved imødekommenhed fra Lollandsbanens ledelse blev maskinen overladt os til en skikkelig pris, som ikke gav bestyrelsen større betænkeligheder med Tuborgfondets tilskud i behold.

Maskinens tekniske data skal læserne ikke trættes med, da de findes i den efterhånden omfangsrige litteratur om damplokomotiver. Dog skal nævnes, at trækkekræften ved 60 % af kedeltrykket er ca. 4500 kg, at maksimalhastigheden oprindelig var 50 km/t (efter montering af tryklufthremse i 40'erne dog 60 km/t) og at største belastning er 600 t. Men LJ er jo heller ikke plaget af bakker...

Maskinen blev anskaffet i 1920 sammen med nr. 18, og de kostede tilsammen 247.000 kr. Nr. 19 kom dog

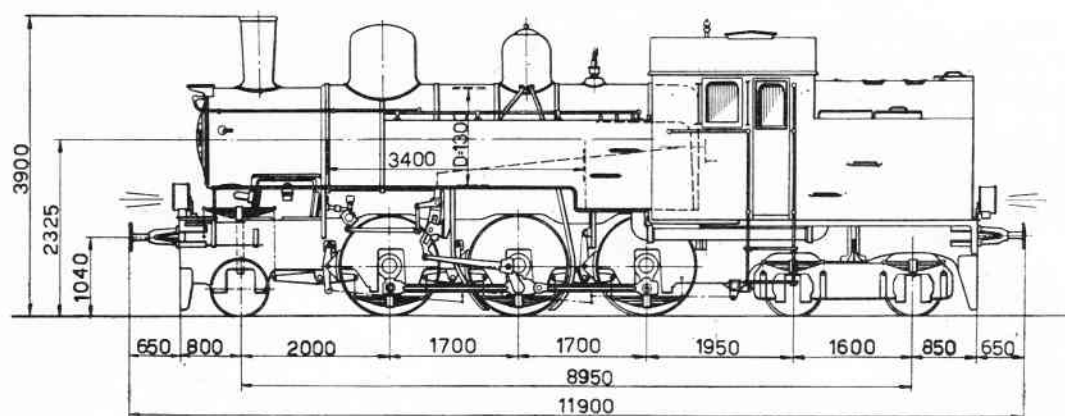
så sent i drift, at den i 1920 kun nåede at køre 67 km. De følgende 13 år kørte den gennemsnitlig ca. 30.000 km årlig, i vintre med megen sne dog ca. 40.000. Da LJ i 1934 anskaffede motorlokomotiverne 8 og 9, halveredes dampdriften, og først under krigen steg benyttelsen af damplokomotiverne kraftigt indtil 1947. I begyndelsen af 50'erne søgte LJ at blive dampdriften helt kvit, og efter 1953 har nr. 19 ikke kørt meget. I 1958 var dampdriften faktisk afskaffet; de store maskiner holdt som nedbrudsreserver, og kun i Nakskov rangeredes med damp med LJ 20, der tillige anvendtes til togforvarmning. Nr. 19 kørte sidst i julen 1960, da der pludselig blev brug for en nedbrudsreserve. Det skete imidlertid så pludseligt, at den juletur ikke blev nogen succes.

fortsættes side 17

SJ DAMPLOKOMOTIV LITTERA J

Statens Järnvägar's lokaltogslokomotiv, litra J er anskaffet i årene 1914–1918 til brug for lette tog omkring de store byer, samt på baner med svag overbygning. SJ anskaffede 45 stk., nr. 1233–1237, 1261–1263, 1272, 1273, 1291–1300, 1336–1345 og 1388–1402.

Östra Skånes järnväg anskaffede en tilsvarende maskine i 1914, ÖSJ nr. 21, ved sammenslutningen af dette baneselskab med Kristianstad–Hässleholm järnväg fik maskinen CHJ nr. 41, for endelig ved nationaliseringen i 1944 at få nr. 1652.



Tegning af litra J – mål angivet i mm.

Lokomotivernes data er:

Akselanordning	1-C-2	Byggested og -år:	1233–1237 M 1914
Cylinderdiameter	420 mm	Byggenummer:	529– 533
Slaglængde	580 mm		1261–1263 A 1915
Drivhjulsdiameter	1300 mm		164– 166
Løbehjulsdiameter	730 mm		1272, 1273 A 1916
Kedeltryk	12 kg/cm ²		167, 168
Hedeflade	69,3 m ²		1291–1295 N 1917
Ristareal	1,4 m ²		1121–1125
Tomvægt	45,0 t		1296–1300 A 1917
Tjenstfærdig vægt	62,0 t		170– 174
Adhæsionsvægt	33,0 t		1336–1340 N 1918
Kulforråd	4,0 t		1137–1141
Vandforråd	10,0 m ³		1341–1345 M 1917
Største hastighed	75 km/t		607– 611
			1388–1402 M 1918
			614– 628
			1652 M 1914
			534

A: AB Atlas, Stockholm.

M: AB Motala Verkstad, Motala.

N: Nydqvist & Holm AB, Trollhättan.

Se den skønne omegn med

**Varde
Privatbaner**

Henry R. Mikkelsen & Co.

Skjortefabrik

Kaalund Kloster

Kalundborg

Tlf. 2025

**Randers Hadsund
Jernbane**

**Besøg
Danmarks skønneste egne ved
skov og strand med
privatbanerne**

En del af J-maskinerne er nu udrangeret eller – for de flestes vedkommende – hensat i »mølpose« for det svenske forsvars regning. »Vor maskine«, nr. 1393 vil ligeledes blive konserveret. Maskinen har i sommer – sidste gang den 29. august – kørt Sveriges eneste damppersontog, et søndagstog, mellem Södervärn og Falsterbo.

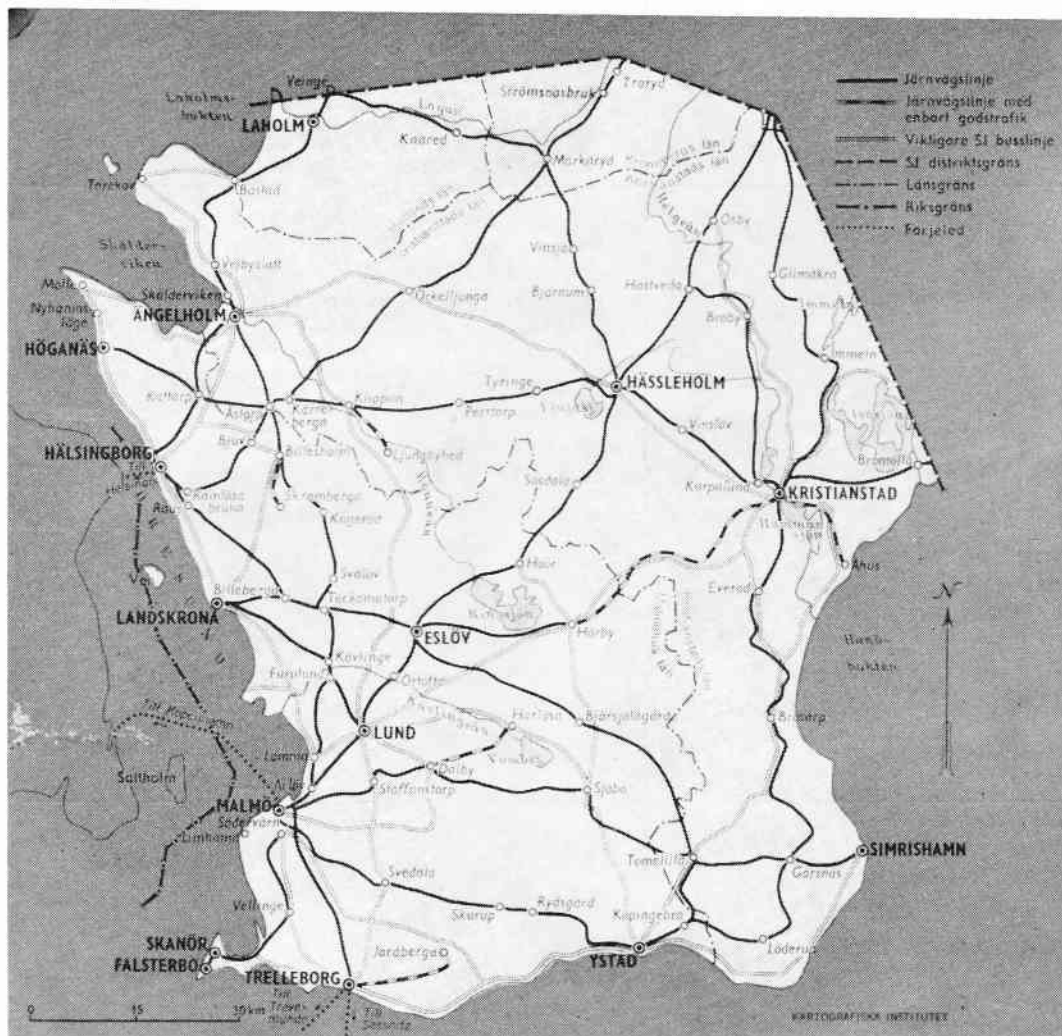
Det sidste i drift værende damplokomotiv i 1. drift-distrikt, Malmö vil herefter være et godstogslokomotiv

litra E, (O-D-O T3), der benyttes til stentransporter fra Dalby til Malmö. Dette lokomotiv vil dog snart blive erstattet af et dieselloko af typen T 21.

T 21-maskinerne, der er identiske med LJ's M33 og HFHJ's M8 (MaK 800 hk), anvendes i godstog på Simrishamn- og Ystad-strækningerne.

(EBJ)

MALMÖ DRIFTDISTRIKT



Kort over SJ – 1. drift-distriktet's strækninger (1965). Distriktet omfatter ialt ca. 1300 km jernbanelinie (incl. sidespor til industrier m.v.). »Västra stambanan« Malmö-Hässleholm-Osby (og videre) er udstyret m. dobbeltspor. Strækningerne Malmö-Trelleborg, Hässleholm – Kristianstad, »Västra stambanan« og strækningerne vest derfor er elektrificerede (med undtagelse af Kärreberga-Traryd og de egentlige godslinier (sort-hvide linier)). Privatbanerne Malmö-Limhamn og Sabyholms jernvæg er ikke angivet på kortet.

Jernbanenyt – kort fortalt

kommer igen i tidsskriftets novembernummer

Centralhotellet
Slagelse

Musik og dans hver aften
Lækkert smørrebrød til rimelige priser

Tlf. (03) 520428

Ringsted
Battericentral

v. K. Hansen

Brogade 29 - Tlf. Ringsted 1408 (03) 615

Batterier til alle formål

Loddestation og reparationsværksted
samt nye akkumulatorer

Bryggeriet
„THOR“

Maribo

POUL PETERSENS
TOBAKSFABRIKKER

Horsens

Astoria Lampe & Lysekronefabrik

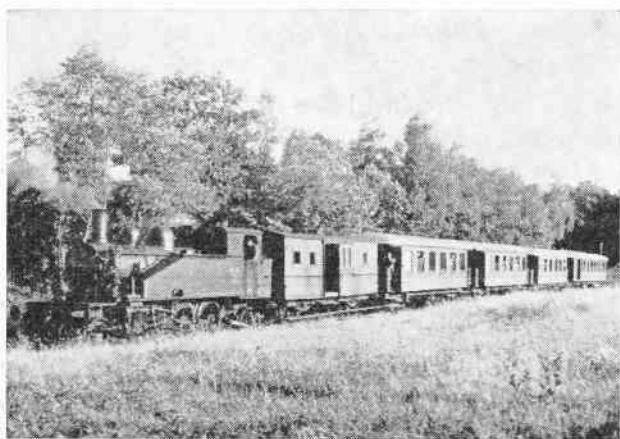
Gungevej 17
Tlf. 78 22 88

Hovedbanegårdens
Parfume - Souvenir
Kunst og Gavekiosker

Foreningnyt:

Udflugten på OMB\NFJ.

Ved 8-tiden, søndag den 29. august, samledes på Kh en morgenduelig (?) flok af deltagere i et noget tryk-kende og vådt vejr. For at føje spot til skade (meget tidligt op) måtte sekretæren døje en del skoser for forsømmelighed m. h. t. at sørge for ordentligt vejr. Efter at have taget plads i toget (MO+B) rullede vi – undskyld, rasede vi mod Roskilde, hvor flere deltagere blev taget op, og mod Ringsted, hvor vi fik to ekstra med. Ved ankomsten til Korsør, hvor vi var næsten rettidige trods en mindre forsinkelse fra starten p. gr. af manglende togfører, var sekretæren ved at vågne, og vejret bedrede sig. Ved ankomsten til Odense med planbumleren med reserverede vogne var vi nær de 60 deltagere.



Særtoget holder for »foto-stop« i Holse skov.

Foto: P. Thomassen.

Vort tog holdt oprangeret af OKMJ loko 14, OMB BE 7, B 2, C 18, C 11 og E 41, omsværmet af fotograferende medlemmer og andet godtfolk, og snart rasede – undskyld, rullede vi afsted ad OMB. Nu var vi efterhånden over 100 deltagere fra ind- og udland, og undervejs kom et par til. Der var usædvanlig livlig biltrafik langs banen, navnlig hvor vi havde fotostop, og der var en del kendte ansigter blandt »gratisterne«. Det skal dog retfærdigvis anføres, at flere af disse »parallelurister« havde købt billet til vort tog til glæde for vort svulmende regnskab, og 3 af de nævnte blev slået til medlemmer undervejs.

I Korup skulle vi krydse plantog 105, hvilket lykkedes under vældig opsigt og fotograferen. – Når vi tænker tilbage på vore første ture, hvor indviklede programmer med forholdsregler, trusler, bandlysninger og anden tidsspilde i anledning af de fotointeresserendes mindre gode disciplin, må vi ærgre os over al

den tid, vi har spildt på forsøg med kadaverdisciplin, der dels ville gøre os til grin og dels medføre langt mere irritation end den, der undtagelsesvis forårsages af førstegangsdeltagere, der ikke kan være kendt med forholdene. De fleste – og navnlig de, der bliver i toget under fotografering, morer sig sikkert over de hyl, skrål og moderate forbandelser, der hagler ned over en ubetænksom synder, der kommer i vejen for fotograferne, – uden persons anseelse.

Det var tydeligt at se, at pressen havde opdaget vor planlagte tur i tide, for der var mange fremmødte på stationerne og ved vejene, vi passerede. Vor aktivitet forbavsede tilskuerne, ligesom kreaturerne på markerne også fik en oplevelse. Det er pudsigt at se en flok ungkvæg komme farende hid af nysgerrighed ved lyde af det frembrusende tog i håb om, at de skal møde deres drømme-sheik af en tyr. Og når »han« så viser sig rygende og prustende, får de straks betænkeligheder og gør kort omkring. Ak ja, hunkønnet er ens overalt.

Der var mange fortræffelige steder til fotostop. Den smukt beliggende Langesø station, skoven derefter og dæmningen før Morud station (sidstnævnte gav de energiske adskillige mudrede sko og en længere gåtur) er glimrende motiver og har sikkert givet en mængde gode fotos.

Viadukten før Brenderup med det vide udsyn til skov og de sig delende banestrækninger tiltrak også mange, og så var vi jo lige ved Gæstgivergården, hvor vi fra Odense havde advaret personalet. Vi må enten have forskrækket dem eller ikke have været skrappe nok, for det tog sin tid at få smørrebrødet vristet fra køkkenet. Til gengæld var det både godt og rimeligt i pris. Imedens de af os, der også plejer andre interesser, mæskede os indendørs, beså de øvrige deltagere det ret store stationsterræn, hvor OMB 2 (Pedershåb-traktoren) gav ranger-opvisning med en bedaget P-vogn med kul til lokomotivet.

Men vi glemmer helt OMB's personale. Vi kunne ikke ønske os bedre lokomotivpersonale og togfører; de kunne både køre og standse på de rigtige steder, overholde tiderne og fortælle deltagerne om mange ting, som kun lokalkendte har kendskab til.

Efter spisepausen var forbi, fortsatte vi mod Middelfart i solskin og en enkelt lille byge. Der var langt ophold i Middelfart til glæde for energiske fodsportsfolk, der tog turen ud til remisen. Der var kun tid til et enkelt stop på tilbagereturen til Brenderup, hvor mange af deltagerne til Gæstgivergårdens forfærdelse myldrede ind for at få kaffe eller andet flydende. Da vi atter forlod Brenderup, tog Gæstgivergårdens personale en hjertelig men lettet afsked med os. Fotostop på Holse

**BENYT HJØRRING PRIVAT-
BANERS TOG OG RUTEBILER**

HOTACO A/S

**TROLDHEDE-KOLDING-
VEJEN JERNBANER**

**Snedkermester
P. IVERSEN**

Jasminvej 6 — Fredericia
Tlf. 21334

Champion Tailoring

CARL HOLTEN
Nørre Farimagsgade 7
Central 1388

**Lidt lækkert fra
Anlægsbageriet
Hans Hansen**

Anlægsvej 26 . Tlf. 829 (03) 615
Ringsted

**L. H. MORTENSEN & CO.
Kafferisteri**

Nørregade 12 — Vejle
Tlf. 198

Fiat i Hillerød

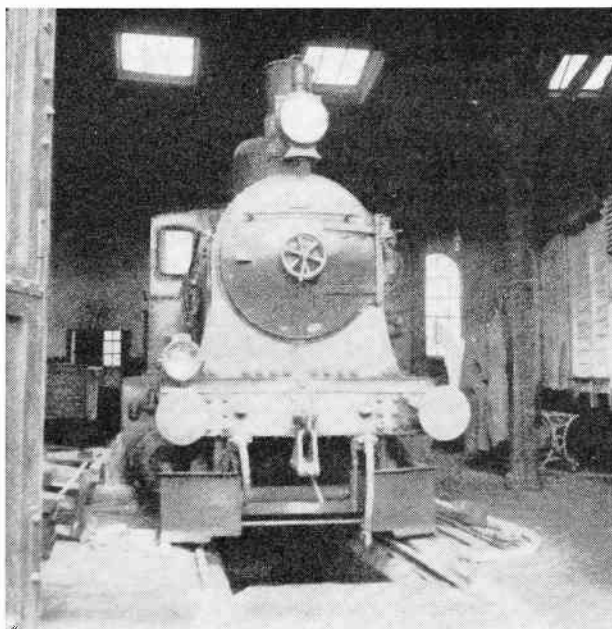
Frejavej 31
Tlf. (03) 26 32 22
Salg — Værksted — Reservedele

station og det bedste af dem alle i Holse skov, hvor den nedgående sol kastede et ganske særegent lys over toget og de skrålende fotografer. Efter endnu et par stop ved Tofte og ved indkørslen til Bogense rullede vi ind på Bogense stationsplads, hvor der var nok at se til for deltagerne. Det brogede materiel, kasseret arkivmateriale og andet godt forlystede os i en times tid, inden plantog I 111 skulle afgå. Toget var dog lidt aparte den dag, for vi fik den røde NFJ MH 8 bagpå til optagelse af de »normale« rejsende. Og så skulle det gå stærkt. Lokomotivpersonalet gjorde deres dertil, selv om MH 8 mest var i vejen. Men der blev fyret og kørt, så det stod efter, og det generede ikke nr. 14, at MH 8 bremsede for tidligt et par gange. Også langs NFJ fik markens dyr travlt; køer bissede afsted med tøjret slæbende efter sig eller – hvis tøjret holdt – trimlede omkuld i tøjret. Et par pragtfulde sorte heste slog bagud og salutede af hjertens lyst fra agterpartiet. Vi var lige ved at indhente den opståede forsinkelse og ankom til Odense ÷ 4 min. Og så gik det stærkt til det ventende tog 1074 med reserverede vogne, der selvfølgelig var fyldt af andre rejsende, som naturligvis ikke ville flytte sig. På Storebæltsfærgen kneb det også med pladsen, så det var en lettelse at komme ind i en reserveret B-vogn, hvor vi selv kunne forhindre andre i at komme ind. Lyset i kupeerne blev påfaldende hurtigt slukket, og man kunne se, at deltagerne var startet tidligere end normalt.

Der var god stemning og tilfredshed på hele turen, og vi takker OMB og NFJ for den gode tilrettelæggelse og togpersonalet for en vellykket dag.

(PT)

Damploko LJ nr. 19 fortsat fra side 10



Nr. 19 i remisen i Nakskov.

Foto: P. Thomassen.

Indtil 1934 havde nr. 19 kørt ca. 400.000 km, og den halve million rundedes efter krigen. – I 1960 havde LJ 4 damplokomotiver tilbage. Heraf blev nr. 15 og 16 fornylig ophuggede i Maribo, medens nr. 20's skæbne er uvis.

En del af DJK's arbejdsbold er allerede i gang med at give nr. 19 et make-up. Et grundigt eftersyn og nogle småreparationer forestår; maskinen er heldigvis velholdt og i forbavsende god stand. Den ankom til Maribo i et arbejdstog den 1. september.

(PT)



Fra »Palladium«'s optagelser af Soya's »SYTTEN« på Københavns Hovedbanegård (28/5/65).

Foto: B. Chorfitzen.



Fra »Nordisk Film«'s optagelser af »LANDMANDSLIV« på Bandholm station, der i den anledning er omdøbt til Gurlitz (5/7/65).

Foto: P. de Kriuff.

DJK's bogserie

Serien omfatter nu:

- | | |
|---|--|
| 1. Næstved-Præstø-Mern Banen | kr. 8.50 |
| 2. Maribo-Bandholm Jernbane | udsolgt |
| 3. Hørve-Værslev Jernbane | udsolgt |
| 4. Fortegnelse over danske jernbaners motor-
materiel, 1. del | kr. 10,00
(motorlokomotiver, motorvogne, S-tog, lyn-
tog m.v.) |
| 5. 2. del (forsøgsvogne, skinnebusmateriel samt
supplement til 1. del) | kr. 15.00 |
| 6. Nakskov-Rødby Jernbane | kr. 12.00 |
| 7. Museumsbanen og Maribo-Bandholm Jern-
bane | kr. 3.00 |
| 8. Langelandsbanen | kr. 16.00 |
| 9. Vejle-Give Jernbane | kr. 12.00 |
| 10. Kolding-Egtved Jernbane | kr. 15.00 |
| 11. Nakskov-Kragenæs Jernbane 1915-1965 | kr. 12.00 |
| 12. Skagensbanen 1890-1965 | kr. 12.00 |

Bøgerne kan erhverves ved indbetaling af ovennævnte beløb + porto (kr. 0,40 pr. publikation) på postgiro 67394 (P. Thomassen, Strandvej 201, Høllerup).

Vi kan stadig glæde os over stor interesse for vore publikationer, og en enkelt af vore bøger kan vi allerede nu begynde at forberede i 2. oplag. Et sådant vil naturligvis ikke blive ringere end første, idet vi kan tilføje senere tilkomne oplysninger, forsyne bogen med nye fotos og få rettet eventuelle fejl.

Apropos fotos: I bogen om Vejle-Give Jernbane havde det undret os, at det havde været helt umuligt at finde et billede af Give station fra den periode, hvorfra der har eksisteret billeder og navnlig postkort af snart sagt enhver dansk jernbaneholdeplads, hvor

lille den end var. 1904-10 var jernbaner stadig højaktuelle, men kommer vi hen til 1915, daler interessen betydeligt, hvorfor det er vanskeligt - ofte håbløst - at skaffe fotos fra baner, der er åbnede derefter. Baner som MTJ, NTJ, sjællandske midtbane og de sønderjyske statsbanestrækninger skal man ikke gøre sig store håb om at kunne samle en ordentlig billedsamling fra.

Et gammelt postkort dukkede fornylig op fra Give station (1908). Desværre for sent til at komme med i bogen, hvorfor det hidsættes her.



Vi kan iøvrigt anbefale bogen om VGJ. Banen er ikke synderligt kendt som privatbane, da det jo er 51 år siden staten overtog den. Langt om længe er der fundet en fejl i den; forfatterne påstod, at banen ved statens overtagelse ombyggedes med 37 kg skinner, men det var i første omgang kun 32 kg. Der skulle da også en virkelig kapacitet til at opdage denne lapsus, nemlig distriktschef S. Haldbo, hvis fader var stationsforstander på Give station, også efter statens overtagelse.

Tak for sæsonen 1965!

Museumstoget

genoptager driften 22. maj 1966

DANSK JERNBANE - KLUB MUSEUMSTOGET

FORTEGNELSE OVER JERNBANEMATERIELLET

1. DAMPLOKOMOTIVER

Ejendoms- mærke	Litra og nr.	Antal aksler	Driv- hjuls- diam.	Cylinder		Kedel- tryk	Kobling	Vægt i tjeneste- færdig stand	Tenderen				Fabrikations- sted	Bygge- år
				Dia- meter	Slæg- længde				Antal aksler	Vand	Kul	Vægt tjeneste- færdig		
			mm	mm	mm	kg/cm ²		tons		tons	tons	tons		
ØSJS	2	3	800	260	400	10	C	18,3	—	2	0,8	—	Krauß	1879
ØSJS	3	3	800	260	400	10	C	18,3	—	2	0,8	—	Krauß	1878
OHJ	5	3	1190	360	540	10	C	24	2	6	2	16,7	Maribo	1901
ØSJS	6	4	1003	330	500	12	D	24	—	3	1	—	Borsig	1895
GDS	11	5	1200	380	550	12	2'C	40	—	4	1,6	—	Henschel	1907
LJ	19	4	1170	400	550	12	1'C	31	2	6	3	16	Henschel	1920

2. MOTORVOGNE

LB	M 1	4	120 HK Atlas dieselmotor					34,0	post- og rejsegodsrum			Deva	1921
LJ	M 1	2	105 HK Continental benzinmotor					11,9	43 siddepladser			Odense	1926

3. PERSONVOGNE

			Fabrikations- sted	Bygge- år	Antal siddepl.		Anmærkning
					1. kl.	3. kl.	
HHGB	A 1	4	Maribo	1905	—	—	Klubvogn — henstår i Klampenborg
NFJ	A 7	2	Scandia	1911	12	29	Kupévogn
ØSJS	D 11	2	Scandia	1879	—	40	Kupévogn
KSB	C 20	2	Scandia	1906	—	—	Under restaurering i Klampenborg
LB	C 21	2	Scandia	1911	—	50	Midtergangsvogn
SFJ	B 25	2	Hamborg	1876	—	40	Kupévogn — henstår i Nyborg (specialv. 303)
NPMB	C 31	2	Scandia	1899	—	40	Sidegangsvogn
GDS	C 40	2	Scandia	1898	—	40	Midtergangsvogn
DSB	CE 322	2	Scandia	1880	—	—	Åben personvogn — under restaurering i Klampenborg
DSB	CE 1345	2	Strømmen	1897	—	—	Værkstedsvogn — henstår i Klampenborg
HJJ	S 135	2	Scandia	1917	—	42	Bænkevogn

4. POST- OG REJSEGODSVOGNE

HHGB	D 1	2	Maribo	1906	post- og rejsegodsvogn	Under restaurering i Klampenborg
ØSJS	E 26	2	Scandia	1879	reservepakvogn	
HHJ	D 32	2	Breslau	1882	postbureauvogn	Under restaurering i Thursø
NPMB	E 41	2	Scandia	1899	post- og rejsegodsvogn	

5. GODSVOGNE

GDS	C 4	3	Scandia	1879	åben godsvogn	Henstår i Maribo
HHJ	F 43	2	Scandia	1898	hvidmalet lukket godsvogn	
LFJ	LC 195	2	Randers	1874	lukket godsvogn	
DSB	ZA 99517	2	Scandia	1890	hvidmalet afkølingsvogn	Anvendes som kuldepot
DSB	ZB 99571	2	Scandia	1895	hvidmalet afkølingsvogn	
DSB	ZC 500306	2	Scandia	1890	affaldsvogn	
FJ	Z 107	2	Harkot	1880	kalkvogn	Henstår i Maribo
FJ	Z 117	2	Harkot	1880	kalkvogn	Henstår i Hårlev

Damplokomotiv nr. GDS 11 er lejet af Gribskovbanen.

Personvogn OMB B 4 (reservevogn i Maribo) og OMB B 5 (arkivvogn i Klampenborg) er lejet af Nordvestfynske Jernbane.

Lukket godsvogn LFJ LC 195 er stillet til rådighed af Lollandsbanen.

Desuden rådes over vognkasserne: DSB CA 900 (Klampenborg), SFJ CA 50 (Klampenborg), MJB A 1 (Maribo) og VVGJ C 23 (Mølvang).

AUTO SERVICE Reparation - Opretning Spec. General Motors H. HEITMANN Sydkrogen 28 Eva 1055	Spis altid brød fra RINGSTED BRØDFABRIK Tlf. 480 (03) 615
HOVEDBANEGÅRDENS AVISKIOSK & BOGHANDEL	HOVEDBANEGÅRDENS RESTAURANT Århus
DE FYSKE PRIVATBANER	EBELTOFT THUSTRUP PRIVATBANE Ebeltoft
ØSTSJÆLLANDSKE JERNBANER	BANEGÅRDS-RESTAURANTEN RINGSTED Altid til tjeneste Tlf. Ringsted 1044 (03) 615
CHR. HANSEN'S Laboratorium Sct. Annæplads 3 Tlf. 14 28 88	.. HOTEL CASINO Ringsted Tlf. 800 (03) 615