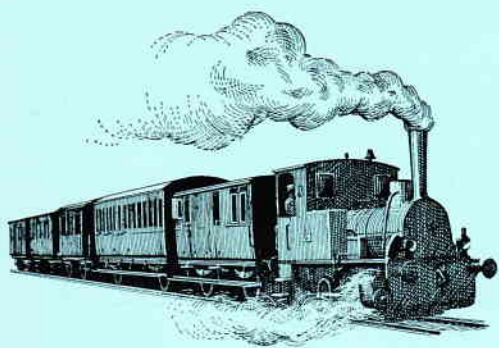




Jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUB'S TIDSSKRIFT



FORENINGEN DRIVER
MUSEUMSTOGET
MARIBO - BANDHOLM

nr. **3**
April 1966



PORCELÆN

KGL. HOF LEVERANDØR



Jac. Jacobsen

Elektroarmatur A-S

ARBEJDS- OG TEGNELAMPER

TIL ALLE FORMÅL



Gasværksvej 4-6, V.

* VE 4035

Giv grønt lys for

***Remington* INTERNATIONAL**



for det er en kvalitetsskrivemaskine i særklasse.

Økonomisk i brug – fordelagtig i pris.

Perfekt *linies*kift – fjerlet *vogn*retur.

KVALITET og SERVICE absolut 1. klasse! ..

LEVERANDØR TIL DANSKE STATSANER

Remington Rand A/S

Gl. Køgevej 84 - København Valby - Telefon (01) 30 99 00



DANSK JERNBANE-KLUB

FORENINGEN STIFTET 15. JANUAR 1961

Foreningen er tilsluttet:

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

Foreningen samarbejder med:

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

*

Formand:

Politledvokat, 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,
Lindehøjen 10, Vanløse.
Postgironummer 11 73 80.

Museumstoget:

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

DJK Odense-afdelingen:

Hans Gerner Christiansen,
Bernstorffsvej 17, Odense.
Tlf. (09) 13 08 72.

DJK's nordjyske afdeling:

Trafikassistent S. P. Laursen,
Falkevej 7, Randers.
Tlf. (064) 2 65 84.

DJK's repræsentant på Lolland-Falster:

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

Redaktør:

Konsulent Erik B. Jonsen (ansv.),
Esthersvej 19 B, Hellerup.
Tlf. (01 43) HEIrup 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,-
Indmeldelsesformular kan rekvireres hos
kassereren (se ovenfor).

Foreningens tidsskrift »Jernbanen«, der
udkommer 8 gange årligt, udsendes gra-
tis til medlemmer.

NATIONAL-TRYKKERIET, KBH. N.

Ordinær generalforsamling

Fredag den 22. april 1966 kl. 20.00 afholdes ordinær gene-
ralforsamling i Folkets Hus, Enghavevej 40, København V.

Dagsorden:

1. Valg af dirigent.
2. Beretning om foreningens virksomhed i det forløbne år.
3. Godkendelse af det reviderede årsregnskab, der er vedlagt som bilag til dette blad.
4. Valg af medlemmer til bestyrelse m.v.

Følgende medlemmer af bestyrelsen m.v. er på valg:

P. Thomassen,
Børge Chorfitzen og
Henning O. Thorkil-Jensen.

Stig Thoke-Jensen (suppleant),
Sven Blendstrup (revisor) og
Vagn Lindstrøm (revisorsuppleant).

Samtlige ovenfor nævnte er villige til genvalg.

5. Indkomne forslag.
6. Eventuelt.

Opmærksomheden henledes på, at forslag til valg af be-
styrelsesmedlemmer og til punkterne 5 og 6 på dagsordenen
skal være formanden eller sekretæren i hænde senest den
15. april 1966.

Gyldigt medlemskort skal forevises ved indgangen til gene-
ralforsamlingslokalet.

København, i marts 1966.

BESTYRELSEN

*

Manglende kontingenter for 1966 bedes indbetalt snarest.
Opmærksomheden henledes i denne forbindelse på, at kun
medlemmer med gyldige medlemskort har adgang til at del-
tage i generalforsamlingen.

Indbetaling sker på postgirokonto 117380 – og adresse:
Mogens Bruun, Lindehøjen 10, Vanløse.

Det ordinære kontingent udgør kr. 15.00
For medlemmer under 18 år d. 1/1 66 dog ... kr. 10.00
Indmeldelsesgebyr for nye medlemmer kr. 5.00

Vi takker på forhånd for eventuelle bidrag derudover.



En museumsgenstand!

Bare vent — om en årrække er også den forældet og præget af tidligere tiders hygge. Men idag og i morgen er Flyvebådene den hurtigste forbindelse til Malmö's centrum.

ØRESUND S B Å D E N E

Aalholm Automobil Museum

Nysted — Lolland

Åbent hver dag i påsken og fra maj til slutningen af oktober fra kl. 10–18. Der udstilles over 100 biler fra årgang 1894 til 1935. Fra 1 cylinder til 16 cylindre. Udstillingsareal: 3 haller på ialt 2200 m².

Mange nyheder

Restaurant med varme og kolde retter. Skøn udsigt over Østersøen. Spiritusbevilling.

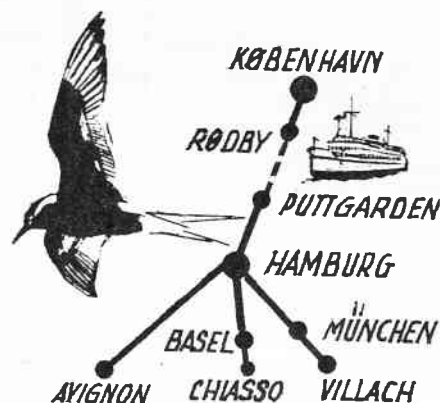
Entré: voksne kr. 4,- — børn kr. 2,-

Fri parkering

Forlaget Danmark

Bilferie?

**Jeg ta'r bilen med i toget!
Så vinder jeg to feriedage!**



Nye tog fra sommerkøreplanen 1966:

Hamburg — Freilassing (v. Salzburg)
Hamburg — Karlsruhe—Durlach

Sydpå? Jeg tager over Fugleflugtslinien — den hurtigste vej til Kontinentet!

Nærmere oplysninger hos: Rejsebureauerne og

Deutsche Bundesbahn , Tlf. (01) 140144



Møgelkjær-Ålestrup Banen

Af P. Thomassen

»Hvad har han nu hittet på,« vil den eftertænksomme læser grynte, »jeg gad vide, hvad det nu er for en elendig mergelbane eller umuligt baneprojekt, han vil fylde os med snak om. Det er nok noget med trinbrætter.«

Noget er der om snakken, men banen er nu rigtig nok! Også trinbrætterne...

Himmerlandsbanerne Hobro-Løgstør og Viborg-Ålestrup: Forhistorien kort fortalt: Første planer om baneanlæg stammer fra 1871; komiteen ville have en bane fra Sønder Onsild til Aggersund, hvilket man blev så forbitret over i Hobro, at man ikke ville drøfte baneanlægget i flere år, og da man atter kom i gang med forhandlinger, var der meget andet i vejen, omend ikke fra Hobros side, så det lykkedes ikke at få forslaget ophøjet til lov før 12. april 1889, omfattende både Hobro-Løgstør og Viborg-Ålestrup strækningerne. Førstnævnte strækning åbnedes 15. juli 1893 med stor festlighed i Løgstør, men ingenting i Hobro. Med Viborg-Ålestrup banen gik det ikke rigtigt efter planen, da man endnu i 1894 ikke vidste, hvor Viborgs 2. station skulle ligge. Banen var anlagt for privat regning, idet Viborg amtsråd var koncessionshaver, som lod statsbanerne overtage banen i forpagtning. Viborgs første banegård lå ret dårligt for byen, nemlig tæt ved søen, og byrådet ønskede den i 1890 flyttet til »Trekroner«, der lå sydvest for bykernen. Så skændtes man i fire år om beliggenheden. Flytningen blev vedtaget i den store jernbanelov af 8. maj 1894, arbejdet påbegyndtes i december 1894, og den nuværende banegård toges i brug i fuldt omfang fra 1. december 1896. Ålestrupbanen åbnedes 15. september 1893, og Viborg amtsråd var vært ved et større traktement på »Preislers Hotel«.

For ikke at sinke åbningen af Viborg-Ålestrup banen anlagdes et næsten fire km langt interimistisk spor fra Viborg til det punkt, hvor banen skulle støde til Langå-Struer banen, der måtte forlægges på grund af Viborg banegårds flytning. Nævnte punkt gav man navn efter gården Møgelkjær uden for Viborg, og Ålestrupbanen kaldtes den første tid (officielt, men ikke lokalt) »Møgelkjær-Ålestrup banen«.

Det berettes, at anlægget af de to Himmerlandsbaner ikke frembød særlige vanskeligheder. Det er så sandt, som det er skrevet, men det gælder rigtig nok kun for anlægsentreprenørerne. Magen til »rut-

schebaner« skulle man helt til Sønderjylland for at finde, f. eks. Vester Sottrup-Skelde og Sønderborg-Mommark. Stigningsbogstaverne skifter gladeligt A2-F-A2 med den sædvanlige fodnote om, at bremseprocenten mindst skal være 10 eller 12. Trækkraften på banerne gennem tiden var da også så egenartet, at der havde været en vældig valfart til Himmerland, hvis DJK havde eksisteret for 40 år siden. Man havde tiltænkt banerne J-maskiner som trækraft, og disse maskiner har da også kørt en væsentlig del af togene lige så længe, som J-maskinerne var i drift, men i lange perioder anvendtes mange andre litra, der på grund af ælde eller ringe køreegenskaber var forviste til sekundære sidebaner. Lækkerbiskener som »ældste« litra G og Dj kørte meget på Himmerlandsbanerne i tyverne, men på grund af stigningsforholdene måtte de kun medgives henholdsvis 120 og 80 t.

Et særligt kapitel er anskaffelsen af rullende materiel til Himmerlandsbanerne. Det var et bevillings-spørgsmål, og det var en ikke usædvanlig fremgangsmåde at søge bevilling til materielanskaffelse til en bane under anlæg med den skumle bagtanke at anvende det på helt andre banstrækninger. Til Hobro-Løgstørbanen bevilgedes 426.000 kr. til 6 lokomotiver (176.716 kr.), personvogne (423 kr.!) – til indhentning af tilbud, tegninger m. v., for banen fik ingen), 7 postvogne (46.101 kr.), 7 dampkedler til opvarmning af samme (16.000 kr.), 55 godsvogne og 2 sneplove (149.167 kr.) og diverse inventar for resten af pengene.

Til Ålestrupbanen bevilgedes 96.000 kr. til 3 lokomotiver, hvoraf ét tenderloko (53.862 kr. + 18.975 kr.), 6 personvogne (3. klasse), hvoraf de tre var bogievogne og de andre kupévogne (75.500 kr.) og diverse inventar for restbeløbet. Som det ses, blev bevillingen overskredet betydeligt, hvilket skyldes, at personvognene var tiltænkt Løgstørbanen.

De 8 togmaskiner leveredes fra »Henschel« (J 13-20), og tenderlokomotivet, der var tiltænkt Løgstør som rangermaskine, var fra »Chemnitz« (Hs 374-377). Hele vognmateriellet leveredes fra »Scandia«; bogie-personvognene, der dengang var hypermoderne og næppe har sat deres hjul på Himmerlandsbanerne de første 40 år, var CL 10051-53 (pas på, »vogn-nummermænd«, det er litrering fra 90'erne!), de 3 kupévogne, litra Ch, postvognene Df 1534-1540; godsvognene var af litra Pf og sneplove formentlig nr. 51 og 52.

SVERIGE

Alt taler for tog

prisen – komforten – tiden – trygheden

Billige og fordelagtige rabatrejser

SVENSKE STATSANER REJSEBUREAU

Hovedbanegården – København V

Tlf. 11 75 00

MONBERG & THORSEN A/S

Ingeniører - Entreprenører

Oslo Plads 12 - København Ø.

Tria 7001

**SPIS
SOLBJERG
IS**

DEN

SJÆLLANDSKE BONDESTANDS

SPAREKASSE

★

Houlberg's Pølser

Det er mad

★

INDUSTRI- OG

HAANDVÆRKERSKOLEN

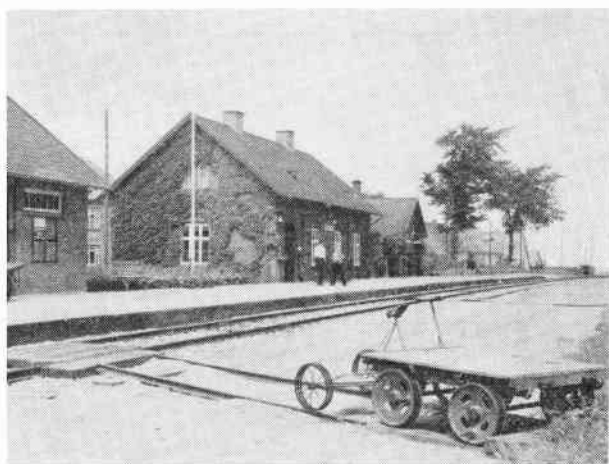
statsanerkendt teknisk skole

NYKØBING FL.

Naturligvis blev dette materiel spredt over det meste af landet i tidens løb, ligesom andet materiel end ovennævnte anvendtes på Himmerlandsbanerne. Ellers kunne man ikke »behørigt« lade togene føre alle 3 vognklasser i de første år. 1. klasse indtoges i 1903 og 2. klasse i 1932. De mange åbne godsvogne anskaffedes til de forventede store mergel- og grustransporter, og disse udeblev heller ikke.

Men lad os nu se lidt på banerne; der er seværdigheder nok, selv om begge strækninger de sidste 15 år er blevet noget afpillede i jernbanemæssig henseende. Men den skønne natur lader sig heldigvis ikke i samme grad nedlægge, nedrykke eller rationalisere til døde som et par sidebaner, som bilerne og dermed tiden er løbet fra. Navnlig Viborg-Ålestrup banen er lige så interessant som en »rigtig« privatbane med meget særpræg.

Når vi har forladt Viborg og banens parallelle spor drejer fra mod nord, ses snart Margretelund og Undallslund planta-



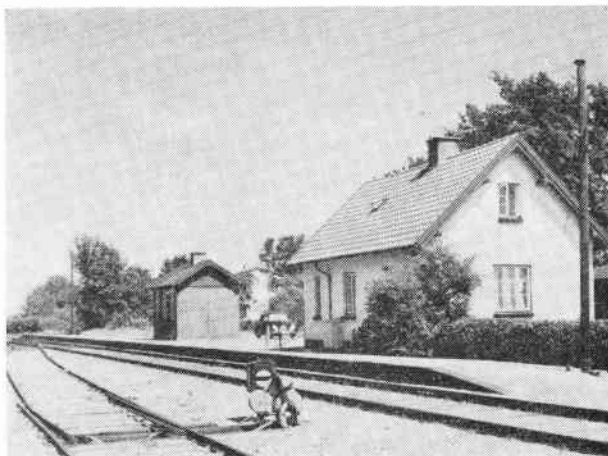
Løgstrup station.

Foto: P. Thomassen.

ger, der nok var et besøg værd. Det var dog ikke af hensyn til udflugtsrejsende hertil, at Margretelund trinbræt anlagdes i 1929, men af hensyn til landsbyerne Kirkebæk og Romlund. Trinbrættet nedlagdes allerede 4 år før persontrafikkens indstilling på banen. Den første station, Løgstrup, var ikke banens bedste, men der har været ret omfattende transporter fra den nærliggende grusgrav, der havde sidespor til midten af 1950'erne. Næste holdested var Hjarbæk trinbræt, oprettet 1928, og stedet er både et stop og en omtale værd. Hjarbæk landsby, beliggende ud til Hjarbæk fjord, der gennem Lovns og Risgårde bredning står i forbindelse med Limfjorden, havde chancer for at blive Viborgs havneby trods næsten 10 km afstand. Det kniber dog med vandstanden, men til gengæld er der godt med mudder og en mængde dejlige ål, af hvilken grund Hjarbæk kro er et besøg værd. Det er den usædvanligt smukt beliggende og idylliske landsby også, må nok skyndsomst tilføjes.

Fra Hjarbæk går banen mod øst, og så er det ned ad bakke, for vi skal over Kølsengen. Navnet har intet med en skibskøl eller seng at gøre, men kommer af Kjelds eng. Før vi når ud på dæmningen, der fører over den tidligere arm af Hjarbæk fjord, passeres en ensomt beliggende stationsbygning, Kølsen billetsalgssted, der anlagdes af hensyn til lands-

byen. Denne gav dog ikke banen større indtægter, men som godsstation var Kølsen BS i en lang årrække ret betydelig. I 1906 anlagdes sidespor til Kølsen mergelleje, hvorfra der er transporteret kolossale mængder mergel, bl. a. for »Alhedens Mergelforsyning«. 1907-1939 havde strafarbejdskolonien eget sidespor, og fabrikken »Phønix« i Odense havde også et privat sidespor her omkring 1934. Hele denne herlighed var forbi i 1939, da stationen lukkedes og sidesporene



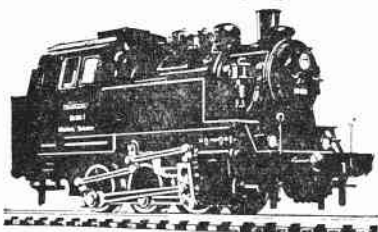
Skringstrup BS.

Foto: P. Thomassen.

fjernedes. Fra 1940 til 1959 var der stadig trinbræt, hvis benyttelse ikke var helt ubetydelig. Efter at være sluppet over Kølsengen går det op ad bakke i et noget øde terræn, og man skulle ikke tro, at der nogensinde havde været grund til at standse for næste station, men hvor utroligt det end lyder, lykkedes det nogle få beboere i Nederhede at få oprettet et trinbræt i 1929 trods den ringe afstand til Skals. DSB må da også bittært have fortrudt det, for i hele trinbrættets levetid - 3 år - solgtes der 259 billetter derfra med en indtægt for DSB på 163 kr. Man lod trinbrættet ligge et par år til - uden at togene officielt måtte standse der - men så skulle man bruge stationsforkortelsen »Nht« til Nordhavn, der vistnok fik flere rejsende.

Næste station, Skals, var banens bedste. Stationen ligger godt i byen, og der er en del industri, der stadig giver godstransporter. Fra Skals går det lige ud til Skringstrup; her anlagdes ligesom ved Kølsen et billetsalgssted ved banens åbning, men i 1928 kom her sidespor. Selvom stedet nedrykkedes til trinbræt i 1957, bibeholdtes sidesporet, der også benyttedes efter persontrafikkens ophør. Landskabeligt byder egnen ikke på meget, her er ret fladt og øde, og kun ved Nørredam ses lidt bevoksning. Allerede 1925 oprettedes Nørredam trinbræt, der i mange år havde omkring 1500 rejsende årligt. Næste station, Møldrup, svarer nogenlunde til Løgstrup i trafikal betydning (bortset fra grustransporterne), selvom dens indtægt dalede mere end Løgstrups. Fra Møldrup går banen næsten stik nord og følger næsten parallelt landevejen til Hvam station. Her er ikke megen bebyggelse, men den »rigtige« Hvamme ligger små 2 km mod øst. Stationen hørte da også til de mindre, og den blev helt nedlagt (som bilekspedition) i 1964. Bygningen bortsolgtes, og så blev der atter udstedt billetter derfra! Men det er skattebilletter, da stationen ombyggedes til kommunekontor. Når vi ruller ind på Ålestrup station, undrer de fleste sig nok over det store stationsterræn, der i dag synes inderligt overflødigt. Det var det bestemt ikke i banens glansperiode med lange godstog, krydsende tog Hobro-Løgstør, udgangspunkt for tog

**GIV
DERES
SØN
OG
DEM SELV
EN**



DEN RIGTIGE MODELJERNBANE
MED MASSER AF TILBEHØR

KBE

Maribo – Danmark

**Polyether
Laminering
Maskiner**

MAJA GAMMELGAARD

Boghandel
Ny Munkegade 4 – Århus
Tlf. (061) 2 17 37



GRETTE TRILLINGSBARD
MODEL

Aktieselskabet

Cheminova

BOY-HOLST

Aut. El-installatør for Ego
Udfører arbejde for D.S.B.
Telf. Thorsø 76

CALTEX-SERVICE

Norman Petersen
Østerbrogade 57
Holstebro
Telf. 21250
Benzin - Olie - Vask - Smøring

til Viborg (de gennemførtes ofte til Herning) og megen lokal godslæsning. Stationen har da også ofte ligget over Års i størrelse.

Banen til Løgstør er noget mere kurvet end Viborg-Ålestrup, og den har næsten lige så mange stigninger og fald i det kuperede terræn. Første holdested efter Ålestrup er Østerbølle, som der stod en del gny om midt i trediverne. Østerbølle billetsalgssted var fra banens åbning, og af hensyn til andelsmejeriet anlagdes sidespor i 1929. Lastbiler tog sig imidlertid snart af kullene til mejeriet og smørret derfra, og det nyttede ikke, at DSB ville indrømme mejeriet 10 pct. fragtrabat på kultransporterne. Så ville DSB lukke stationen, men det ønskede byen ikke. Den formåede i 1934 mejeriet til at sende smørret med banen og få sine kul ad samme vej; stationen blev reddet og holdt lige til 1960, da den nedrykkes til trinbræt. Det var i øvrigt et af de sidste billetsalgssteder, der bevarede det særprægede holdepladssignal, den ophejselige, gennemhullede skive, som nogle sikkert husker fra Husum, Springforbi og Munkebjerg (»signal nr. 16«). Udover det afvekslende og kuperede landskab og Østrup station, der hører til mellemklassen i størrelse, er der intet særligt at bemærke undervejs til Års. Men her er da også noget at se til – endnu. Indtil 1910 var her endestation for Års-Nibe-Svenstrup Jernbane, i daglig tale kaldet Nibebanen, som åbnedes 16. juli 1899 og forlængedes til Hvalpsund 3. juli 1910. Af dunkle årsager ville ANSJ partout have sin egen station i Års med remise og andet tilbehør, hvilket den imidlertid først fik i 1903. Begge dele kan ses endnu, men de har anden anvendelse. Nibebanens station ligger skråt overfor statsbanestationen og benyttes kun i 7 år. Års station frembød et malerisk skue i glansperioden før 1930, når begge baners tog krydsedes. 4 tog ved perronerne, alle blandede tog, rejsende, post og stykgods udveksledes, ilgodsvogne omrangeredes, røg og damp til alle sider, rigtig jernbanestemning. Ved togangstid kunne 3 tog afsendes samtidig, medens Nibetoget måtte vente lidt, da det skulle krydse sporet til Løgstør. Stationen og de to baner har en betydelig andel i den driftige bys vækst, som næppe standser, selv om banerne ad åre forsvinder fra den. Undervejs mod næste station passerer landsbyen Hvorvarp, som det ikke lykkedes at få oprettet et trinbræt, måske på grund af udtalevanskeligheder for østdanskere. Næste station skulle have heddet Hornum-Ulstrup, men den slap med fornavnet. Stationens gode beliggenhed i byen og ved den krydsende landevej har bevirket, at stationen ikke forlængst har måttet dele skæbne med de to efterfølgende. Efter Hornum begynder landskabet at blive mere smilende med bevoksning og et par søer – Sjørup sø tilvenstre og Øjesø skjult i plantage tilhøjre for banen. Landskabet er meget smukt her, og man forsøgte at gøre noget ud af stedet som udflugtssted ved at oprette et trinbræt i sommeren 1933, men det blev absolut ingen succes. Man var ikke synderligt »udflugtsminded« på egnen, og uden for denne var stedet nærmest ukendt. Lokaltrafik kunne der ej heller blive tale om, da der næsten ingen bebyggelse var, og stedet lå kun godt 1 km fra Gatten. I driftsåret 1933-34 solgtes 33 billetter formodentlig 17 kr., og så snakkede man ikke mere om Øjesø trinbræt i publikumskøreplanerne. Det blev dog først nedlagt 1950, indtil hvilket år enkelte tog på sommerdage kunne standse. Herfra og til passagen af Vindblæs station er landskabet det smukkeste på banen; hede veksler med plantager og forholdsvis uberørt natur. Gatten og Vindblæs stationer har en del tilfælles; de var begge ret ringe i trafikalt henseende (Gatten dog langt den ringeste), og de blev begge til trinbrætter i 1960. Fra Vindblæs går det både op og ned

mod Løgstør, og efter en uoverskuelig skæring med landevejen i byens udkant kører vi ind på det store stationsareal. Stationsbygningen har bevaret sit gammeldags præg med perrontaget over perron 1 (!), men til gadesiden ser der knapt så gammeldags ud. Som købstadsstation hører Løgstør jo ikke til de større, men godstransporterne har næsten altid været betydelige, hvad havnebanen har bidraget til. Hvor meget stationen vil lide ved persontrafikkens bortfald, er ikke godt at sige, for den har ikke været overvældende i lange tider. I over 40 år har hovedparten af trafikken fra Løgstør gået i alle andre retninger end banens, og lokaltrafik ad banen udover Års har været meget beskedent.

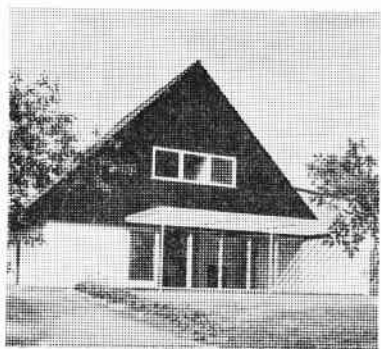
Ålestrup-Hobro: Landskabeligt har strækningen ikke stort at byde på udover fald og stigninger. Hele banen Hobro-Løgstør betegnedes i tjenestekøreplanen som A 2 med undtagelse af Nørager-Simested, der nøjedes med A.

På vej mod Simested passerer en vejoverskæring, hvor der i 1937 skete en grim påkørselsulykke. Et godstog, der medførte en del skolebørn, påkørte en lastbil med levende grise. Lokomotivet, J 6, væltede, og godsvognene tårnede sig ovenpå hinanden og hang bogstavelig talt i nogle nærstående træer. Der var tab på begge sider, og lokomotivet blev ud-rangeret. Simested station var strækningens ringeste, der var ikke meget gods, og billetsalget var »meget lokalt«. Der var da intet at sige til, at man ønskede stationen nedlagt sammen med andre urentable stationer, og det skulle være sket sam-



Litra J nr. 6 efter ulykken i Simested 1936.

tidig med Døstrup og Rørbæk 31. januar 1960. Til manges undren og Døstrup og Rørbæk stationsbyers ærgrelse overlevede den ringere Simested station, og en undersøgelse viste – navnlig til pressens fryd – at en lokal folketingsmand havde formået at bevare stationen, selv om denne kun havde solgt for 2 kr. 80 øre billetter i juleugen 1959! Da dette kom frem, og egnen havde pådraget sig mere end ønskelig opmærksomhed, var der intet at stille op for Simesteds beskytter, og stationen blev til trinbræt i juni 1960. Den ligger ellers godt for landsbyen, men det gør landevejen også, hvad stationen ret hurtigt fik at føle. Hvor landevejen næste gang skrærrer banen, oprettedes i 1925 Boldrup trinbræt ved landsbyen Torup; Boldrup ligger flere km væk, men der er jo tilstrækkeligt mange byer her i landet, der hedder Thorup/Torup. Trods den ret ringe bebyggelse har trinbrættet været



Arkitekt A. Brøchner-Nielsens 1½ etages seriehus opføres overalt i landet. Håndværkerudgift ca. kr. 77.000,- excl. OMS. Etageareal 139 m².

Seriehuset opføres med ydermure af gasbeton og taget tækkes med »Ceny« tagsten. Gulvet i stueetagen egeparket og i lofts-etagen bøgemarket. Badeværelse med kar og fliser. Centralvarme med olie-fyr og 2500 liter olietank. I stueetagen opholdsstue 41,5 m², spiseplads og køkken, forstue, bad og fyr- og vaskerum. I loftsetagen soveværelse 17,5 m² samt 3 værelser på henholdsvis 11,7 — 9,2 og 8,8 m² og garderobesrum.

Nærmere oplysninger og brochurer ved henvendelse til Brøchner-Nielsens Seriehuse, Lærkedals Allé 36, Fruens Bøge (Odense) (09) 13 14 01. — Kontortid: kl. 9—17,30.

A-S

Randers-Hadsund Jernbane

A/S LANDBOBANKEN I SKIVE SALLING BANK

Et centrum for bankservice
Telf. 700

JÆGERSBORG PLANTESKOLE

Gentofte 7225

**STAUDER
STEDSEGRØNT
STENBEDSPLANTER**

Jægersborg Allé 190

Aarhus Bedemands- og Begravelsesforretning

H. J. Madsen

Ring til 2 28 66

(også søn- og helligdage form.)
Jægergårdsgade 17-19, Aarhus

HOVEDBANEGAARDENS RESTAURANT

Aarhus

A/S NORVIN & LARSEN

ingeniør- og
entreprenørforretning

Udfører arbejder for DSB

Jernbanegade 21 - Aalborg
Telefon 2 85 99

Erik Rasmussen

MØBLER FOR ALLE HJEM

Begravelse og ligbrænding ordnes

Auto-Ligvogn

Vestergade 25 - Silkeborg

nogenlunde benyttet. Der er ikke langt til Nørager, strækningens bedste station, og det var da også dens eneste overlevende. I perioder var her mere ankomende gods end til Ålestrup. Også i Nørager indtraf en alvorlig påkørselsulykke. I 1956 kørte en bil mod et godstog ved indkørslen til stationen og slæbtes foran lokomotivet, der kørte med tenderen forrest. Herved beskadigedes eller stilledes sporskiftet på halvt, lokomotivet afsporede, tenderen væltede, og nogle



Rørbæk station.

Foto: P. Thomassen.

godsvogne knustes. Der var dog ikke 3 dræbte som ved Simested-ulykken, men lokomotivpersonalet og bilisten kvæstedes. Lokomotivet – D 898 – blev slemt ramponeret, men ikke ud-rangeret. Bilisten, der havde hele skylden, blev i øvrigt ruineret, da hans forsikring ikke nær dækkede skaden på materiel og gods. Fra Nørager til Rørbæk går banen næsten snorlige, den længste lige strækning på Himmerlandsbanen. Her er heller ikke meget at slå herresving for; her er ret øde, og så sent som i 1932 oprettedes trinbræt for landsbyen Grynderup. Mærkværdigvis havde dette flere rejsende end Boldrup, medens alle tog kunne standse der. At Grynderup trinbræt ikke forlængst er nedlagt, skyldes hensynet til skolebørn. Rørbæk (nu Store-Rørbæk) station ligger idyllisk i lidt træbevoksning, men meget akavet for landsbyen. I følge sagnet skulle her kun have været et lille billetsalgssted, og det var lykkedes nogle af Rørbæks »upper ten« at få banen lagt et godt stykke fra byen af hensyn til deres jorder. Det havde stationen ikke godt af, og selv om den havde klaret sig for-bavsende længe, måtte den lukke i 1960. Døstrup station havde nogenlunde samme trafiktal som Rørbæk før krigen, omend noget mere vognladningsgoods. Stationen fik lige som sin navnefælle nord for Tønder en del tid til at gå med at udveksle fejlgået gods, indtil man i 1922 lærte at kende forskel på Døstrup Himmerland og Døstrup Tørninglen (senere Sønderjylland). Fra Døstrup går de sidste kilometer til Hobro gennem meget kuperet landskab med lyngklædte bakker med meget godt græs. Der var da også i mange år en givtig grusgrav med sidespor i nærheden af Døstrup. Efter at have passeret landsbyen Tobberup løber banen de sidste to kilometer parallelt med strækningen Hobro-Ålborg, og vor tur på Himmerlandsbanen er snart til ende. Ved indkørslen til Hobro ses til højre resterne af en større kulgård og et par opstillingsspor.

Med nedlæggelsen af banen Hobro-Ålestrup og indstillingen af persontrafikken til Løgstør forsvinder en typisk dansk statsdrevne lokalbane. I den

første halvdel af sin levetid var den uundværlig for egnen og de byer, den betjente, hvilket naturligvis også gælder Viborg-Ålestrup. Med persontrafikken gik det påfaldende hurtigt ned ad bakke i tyverne, medens godstrafikken reddede Himmerlandsbanerne, da »stykgoodsudvalget« i trediverne havde et særligt godt øje til disse baner. Det lykkedes dog at redde banerne ved forenklet drift – mange tog bestod af ME + FD – og flere af stationerne blev entreprisestationer. Var banerne i 1934 blevet rene godsbaner, var de formentlig blevet nedlagt før besættelsen, og under denne ville man nødtigt have undværet dem. Efter 1948, da biltrafikken atter tog et kolossalt opsving, var det atter på tale at nedlægge Himmerlandsbanerne, da persontrafikken gav et gevaldigt underskud. Godstrafikken var stadig betydelig, hvilket reddede banerne i mange år, men sidst i 50'erne lykkedes det at blive persontrafikken kvit på Viborg-Ålestrup strækningen. Det gik ret nemt ved at erstatte de tog, som publikum helst ville benytte, med rutebiler, hvorved der kunne opvises stadig ringere antal passagerer med togene. At DSB så måtte købe banen af koncessionshaverne var ingen hindring. Det sidste plan-personotog kørte 30. maj 1959, og selveste generaldirektør Skov var med – uofficielt. Den 21. maj 1966 kører sidste tog Hobro-Løgstør; og på strækningerne Viborg-Ålestrup-Løgstør, der derefter drives som rene godsbaner, bliver der kun én »rigtig« station tilbage, nemlig Års, der dog får den ejendommelighed, at der kun bliver normalt billetsalg til Ålborg-Hvalpsund banen. Det skal da blive interessant at se, hvad der sker, når AHB ad åre nedlægges! De stationer på Viborg-Løgstørbanen, der overlever 1966, bliver bilekspeditioner, som f. eks. Skals har været det siden 1959, og så får vi se, hvor længe godstrafikken kan redde banen denne gang.

Vort forsidebillede

viser denne gang et malmtoget på den store svenske privatbane Trafikaktiebolaget Grängesberg-Oxelösunds Järnvägar (TGOJ). Malmtoget – der kører langs den smukke Mellösasjön – fremføres af ét af banens el-lokomotiver, litra Ma (4500 hk), af en serie på ni stk., bygget i årene 1953–58 af ASEA og AB Svenska Järnvägsverkstadsnå i Falun.

Læserne vil sikkert huske motivet – billedet har været bragt tidligere – i sort/hvidt – på forsidens af tidsskriftet nr. 2/65. Redaktionsudvalget synes, motivet er så godt, at det kan tåle at blive set endnu engang – og så er omslaget i øvrigt en gave fra *Elektricitets Aktieselskabet ASEA* – og fotografiet er stillet til vor rådighed af *AB svenska Järnvägsverkstadsnå*. Til næste år vil foreningens medlemmer have mulighed for at opleve foråret – bl. a. ved Mellösasjön, idet TGOJ har indbudt DJK til et besøg ved banen i dagene 21.–22. april (Bededags-ferien) 1967.

Randers Andelssvineslagteri

Randers
Telf. 28166

Lolland-Falsters Folketidende A-S

Nykøbing F.

Gammel som æ' Jærnbaen –
Den Nordslesvigske Længdebane og vor
lille sparekasse
oprettedes samme år – 1863

Asgerskov Sparekasse

Telf. 048 3 31 13
Alle værdipapirer opbevares og forvaltes
meget billigt.

Tømrer- og snedkermester
ANDERS FRODE JEPPESEN

Rødegaardsvej 60
Odense
Telf. (09) 12 38 36

Restaurant

„RODE 7”

Odense

SCANLACE

Ringvejen
Viborg
Telf. (0761) 3600

A/S Kaj Neckelmann

Silkeborg
Telf. 3333

**VESTJYSK ELEKTROMOTOR
REPARATION**

Hjerm nr. 17

GØRLEV HANDELSHUS A/S

Korn & Foderstoffer
Gørlev 207

BISQUITFABRIKKEN NATIONAL

Finsensvej 37
København F.
GO. 7232

Kommende møder og udflugter

Fredag den 22. april kl. 20 i Folkets Hus, Eng-
havevej 40, København V.

Ordinær generalforsamling (se side 3).

Søndag den 1. maj. Udflugt på Himmerlands-
banerne (med kørsel på strækningerne: Randers-
Hobro-Ålestrup-Løgstør og Løgstør-Ålestrup-Vi-
borg-Langå-Randers.

Planen for udflugten er:

Randers	afg.	9.00
Hobro	afg.	9.55
Løgstør	ank.	12.55
Løgstør	afg.	15.00
Viborg	ank.	17.20
Langå	ank.	18.14
Randers	ank.	18.30

Mellem Randers og Hobro er særtoget gennem-
kørende – dog med et mindre ophold i Fårup. Mel-
lem Hobro og Løgstør fremføres toget som arbejds-
tog, og der gøres ophold på samtlige stationer og
trinbrætter såvel som adskillige steder på fri bane
(fotostop). Efter frokostopholdet i Løgstør køres
uden stop til Ålestrup, og fra denne station og til
Viborg fremføres toget som rangertræk, således at
der også her vil være lejlighed til besigtigelse af sta-
tioner, fotografering o.s.v. Mellem Viborg og Ran-
ders gøres kun kort ophold i Langå (bl. a. for af-
sætning af rejsende – se nedenfor).

Særtogsanmeldelse vil blive udleveret.

Oprangering: MT-EH-CQM-CQM.

Der arrangeres fælles til- og frarejse fra stationer på stræk-
ningen København H.–Fredericia-Århus H.–Randers.

Udrejsen foretages således: Tog 95: København H. afg.
kl. 0.15 (nat efter lørdag den 30. april) – Århus H. afg.
kl. 7.50 – Randers ank. kl. 8.31. Der reserveres plads i vogn
med hvilestole (litra BL), der overføres over Storebælt.

Hjemrejsen foretages således: Tog 80 (lyntog »Limfjor-
den«) Langå afg. kl. 18.35 – København H. ank. kl. 23.32
(20 pladser er reserveret i dette tog – fortrinsvis for rejsende
til København og til stationer på Nord- og Kystbanen) –
eller tog 1084 Randers afg. kl. 18.42 – Århus H. ank. kl.
19.22 – Odense ank. kl. 22.11 (rejsende til Roskilde og et
evt. »overskud« af rejsende til København rejser via Århus-
Kalundborg således: Århus H. afg. kl. 20.04 – Århus H. afg.
kl. 20.15 – Roskilde ank. kl. 0.31 – København H. ank. kl.
0.59). Se i øvrigt »Togplan« og »Danmarks Rejseforbindel-
ser«.

Pris for deltagelse er:

»Rundturen« Randers-Løgstør-Langå/Randers:
kr. 35,-.

»Tilslutningsbilletterne«s pris er:

Fra København og Roskilde ...	kr. 47,00
Fra Korsør	kr. 40,00
Fra Odense	kr. 33,00
Fra Fredericia	kr. 24,50
Fra Århus	kr. 8,00

Billetter fra København vil ved hjemrejsen være
gyldige til tog 80 eller tog 1084/skib/tog 280 – fra
Roskilde til tog 1084/skib/tog 280 – fra Korsør,
Odense, Fredericia og Århus til tog 1084.

Deltagere, der får anvist plads i tog 80, betaler
for lyntogspladsbilletten direkte til rejselederen.

Fripas er *ikke* gyldig til sær- og arbejdstogt
(»rundturen«).

Tilmeldelse sker ved snarest – og *senest den 23.
april* – at indsætte kr. 35,- (»rundturen«) + (om
deltagelse i »fælles« til- og frarejse ønskes) beløbet
svarende til »tilslutningsbilletten«s pris (se ovenfor)
på *postgirokonto 6 73 94*, adresseret *P. Thomassen,
Strandvejen 201, Hellerup*. Indbetaling ved chekcs
frabedes.

Postkvitteringen, der skal medbringes, ombyttes i toget/to-
gene med kontrolbillet. Frokosten indtages i Løgstør. Ønskes
bordplads reserveret til »Koldt bord« (ca. kr. 15,-), mærkes
bagsiden af postgirotalonen med et »M«. Opmærksomheden
henledes på, at der for rejsende i tog 95 vil være mulighed
for indtagelse af morgenmad i Århus under togets ophold der
(mellem kl. 6.45 og kl. 7.50).

Bestyrelsen kan varmt anbefale medlemmerne
deltagelse i denne udflugt, strækningen Hobro-Åle-
strup nedlægges som bekendt fuldstændigt den 22.
maj – og kørslen Ålestrup-Viborg finder kun sted
takket være stor imødekommenhed fra 2. distrikts
side. (»Udflugtstog« tillades normalt ikke på gods-
baner, og slet ikke på søndage – bl. a. af hensyn til
vejtrafikanterne). Rejsen på Himmerlandsbanerne
er således en absolut »sidste chance«. 2. distrikt har
»ledt med lys og lygte« efter en trækraftenhed i
form af et damplokomotiv – men forgæves – samt-
lige distriktets D-maskiner har revisionsfrister, der
for længst er udløbet. MT-maskinen er den næst-
bedste løsning – det er dog i det mindste et *loko-
motiv*.

BILEN MED I TOGET

De nu så populære »autotog« dukkede op for første gang
i de Tyske Forbundsbaners køreplan i sommeren 1956. Som
første forbindelse blev valgt Hamburg-Basel. Dette viste sig
ikke at være forkert, idet denne forbindelse i løbet af de sid-
ste år har udviklet sig til den vigtigste og mest eftertragtede.
Medens belægningsprocenten i forbindelserne til Chiasso i
gennemsnit har ligget på 70, til Avignon og München på 70
–80, er den i førstnævnte forbindelse kommet op på 90.

FIRMA OSC. MEYER

Isenkram
Værktøj og køkkenudstyr

Gl. Kongevej 123 – Kbh. V.
Tlf. HI 3300

HOVEDSTADENS KULIMPORT

H. C. Andersens Boulevard 44, K.

DE DANSKE FARVEFABRIKKER A/S

Brydehusvej 16
Ballerup
97 02 05

**Alt vedrørende begravelser
og ligbrænding ordnes**

M. SCHRØDER

Ramsherred 31, Aabenraa
Tel. (046) 22012
Ligtransport i ind- og udland

VESTJYLLANDS PAPIRPOSEFABRIK

Gl. Fælledvej
Skive

Aktieselskabet

HORSENS PRIVATBANK

AUCA SPORT

Dybbølsgade 45-47
HI 1329

Tag ikke fejl. Husk ved Søndre Boulevard

NIELSEN OG CO.

Udlejning af bode, stole og
service

Skindergade 28
København
CE 828

P. SVENDSEN & SØN

Vognmand

Stagehøjtværvej
Silkeborg
4722

SØRENSEN'S PLANTESKOLE

Klausdalsbrovej 336
København
91 33 06

AGIMEX

Silkeborg
Telf. 2999

D. S. B.

Hvert år er der kommet nye forbindelser til – 1966's nyheder er forbindelserne: Hamburg–Freilassing (ved Salzburg) og Hamburg–Karlsruhe.

Skandinaviens andel ved benyttelsen af »Auto im Reisezug« har til tider været 30 pct. Alene i 1964 benyttede dobbelt så mange danskere sig af denne service som i 1963. I 1965 skete der en yderligere 20 pct.s stigning i benyttelsen.

England (BR) indførte denne service – som første jernbaneforvaltning – i 1955, ét år før DB. I Tyskland blev der i året 1957 kun befordret 4.905 motorkøretøjer på to strækninger. Selv de største pessimister lod sig overbevise, da der allerede 3 år efter blev befordret 18.000 biler. I 1965 kom tallet op på næsten 30.000.

En speciel brochure: »Ta' bilen med i toget«, udkommer ved hvert køreplansskifte og indeholder alle oplysninger om tider, priser m.v. for hver forbindelse. Sommerudgaven 1966 medfølger dette nummer af tidsskriftet som bilag.



SVENSKA JÄRNVÄGSKLUBBEN (SKÅNEAVDELNINGEN) OG „ÅNGWHISLAN“

Søndag den 24. april. Udflugt med særtog fremført af damploko »Skåne rundt«, en rejse på i alt 327 km.

Planen for udflugten er: Malmö C. afg. kl. 8.50 – Eslöv (9.20/9.50) – Ystad (12.35/13.30) – Gärsnäs – Kristianstad C (18.02/19.00) – Hässleholm – Eslöv – Malmö C ank. kl. 21.08.

Særtogsanmeldelse vil blive udleveret.

(Adskillige fotostop).

Oprangering: SJ damploko S 1 1917 – F 3 8739 (tidl. ÖSJ/CHJ) – Bo 15 – Bo 15 (bogiepersonvogne med åbne endeperroner).

Forbindelse fra og til København opnås ved at benytte Flyvebåd, København Havnegade afg. kl. 8.00 – Malmö Skeppsbron afg. kl. 22.00 – København Havnegade ank. kl. 22.35.

DJK-medlemmer er meget velkomne – turen er en »sidste chance«-rejse på en række skånske privatbanestrækninger, der vil blive nedlagt i de kommende år, f. eks. Eslöv–Ystad (tidl. YEJ) og Ystad–Kristianstad (tidl. YEJ/YGStOJ/YBJ/ÖSJ), og byder på noget så usædvanligt som kørsel med damp på den elektrificerede »Södra Stambanan« (Malmö–Lund–Eslöv – og retur Hässleholm–Eslöv–Lund–Malmö) – se i øvrigt kortet i tidsskriftets nr. 2/66, side 17 – og artiklen i tidsskriftets nr. 8/65, siderne 5–9. S 1 1917 hører til en serie på 20 stk. – SJ's sidste damploko type – bygget i 1952–53 af NOHAB.

Tilmeldelse sker ved snarest – og senest den 12. april – at indsætte svenske kr. 35,- (ca. 48,- danske kr.) på svensk postgirokonto 43 50 88, adresseret L.-E. Göhl, Ystads-gatan 11, Malmö S., Sverige. (Indbetaling kan finde sted på ethvert dansk postkontor). Samtidig sendes et postkort, adresseret E. B. Jonsen, Esthersvej 19 B, Hellerup, med oplysning om, hvorvidt plads på ovennævnte Flyvebåds-forbindelse ønskes reserveret. Billetten for turen over Øresund betales ved afrejsen fra Havnegade – danske kr. 18,- (dobbeltbillet med grupperabat).

SJK – Skånegruppen – arrangerer endvidere udflugt med kørsel på smalsporbaner på Rügen i dagene 14.–15. maj. Nærmere oplysninger om dette arrangement kan rekvireres ved tilsendelse af brev (50 øres frimærke vedlægges) til: E. B. Jonsen, Esthersvej 19 B, Hellerup – inden den 20. april.

ASEA

– EN AF JERNBANE- ELEKTRIFICERINGENS PIONERER

Af Erik B. Jonsen.

»Allmänna Svenska Elektriska Aktiebolaget – eller i daglig tale ASEA – kan føre sin oprindelse tilbage til 1883, da virksomheden påbegyndte fremstilling af elektriske maskiner efter Jonas Wenströms konstruktioner og patenter. Denne alsidige opfinder, en af elektroteknikkens pionerer, var ASEA's tekniske leder i en halv snes år, og han nåede i sin alt for korte levetid at gøre virkelig nyskabende indsatser indenfor de fleste grene af stærkstrømsteknikken. Han er frem for alt kendt som en af opfinderne af 3-fasesystemet og fik svensk og engelsk patent på opfindelsen. Wenström var den første af en lang række teknikere, som gennem arbejde hos ASEA gav værdifulde bidrag til elektroteknikkens udvikling, og derved gav ASEA en plads i første række blandt verdens førende elektriske industrier.

Fra en meget beskeden start på et loft i Västerås er den lille virksomhed med 7 ansatte vokset op og er blevet en af Sveriges største industrier med over 30.000 ansatte.

ASEA's produkter fremstilles i dag ti forskellige steder i Sverige (de største fabriksanlæg er beliggende i Västerås, Ludvika og Hälsingborg) og på en lang række fabrikker i udlandet, og produktionsprogrammet er meget omfattende, men det kan stort set deles i tre grupper: Udstyr for produktion, overførsel og distribution af elektrisk kraft (generatorer, transformatorer, el-apparater og atomkraftreaktorer). Drivkraft-, kontrol-, måle- og reguleringsudstyr for alle arter af industrier fra stålværker og gruber, papirfabrikker og trykkerier til cellulose- og tekstilfabrikker. Udstyr for – hvad der vil interessere dette tidsskrifts læsere mest – kommunikationer og transporter til lands og til vands (el- og diesellokomotiver og -vogne, tunnelbanevogne, trucks, kraner og spil samt elektrisk udstyr til brug i skibe).

ASEA's indsats for vekselstrøms elektrificeringen af svenske jernbaner er vel kendt af de fleste jernbane-entusiaster. Den første oprindelse til ASEA's arbejde på dette område daterer sig til slutningen af 1880'erne, hvor de første projekter påbegyndtes. Virksomheden afleverede sit første elektriske lokomotiv i 1891 (til en industribane i Östergötland) og deltog i leverancerne ved elektrificeringen af Djursholmsbanen. Denne bane åbnedes for elektrisk drift i 1895, og den må anses for at være verdens første elektriske jernbane med offentlig trafik. Den næste milepæl for virksomheden var udførelsen af elektrificeringen af smalsporbanen Klockrike–Borensberg, som udførtes i årene 1906–1908. ASEA leverede ved denne lejlighed sin første el-motorvogn for vekselstrømsdrift. I 1904 modtog ASEA den første ordre fra Statens Järnvägar: To forsøgsstrækninger med enfase-vekselstrøm. Virksomheden leverede to vekselstrømsgeneratorer (270 hk) med tilsvarende transformator, en komplet kontaktledning for strækningen

F. N. KRAGSKOV

Frugt en gros

21516 Teglgaardsvej
Frederikshavn

DRONNINGMØLLE AUTOVÆRKSTED

v. K. B. Rosenmejer Nelsen

Alle reparationer udføres

Tlf. Dronningmølle 173 (03) 209

ASNÆS HOTEL

v/ Mogens Madsen

Nymonterede værelser m. varmt og koldt vand

Hyggelig restauration

Veltillavet mad

Krostue m. bowlingbane

Tlf. Asnæs 40 (03) 451

EGON FRANK

Rebslagergade 7

Blikkenslagerarbejde

Central- og fjernvarme

Oliefyr - Gas

Vand - Sanitet

Tagtækning

Telf. (044) 24418 - Spec. forr. - Sønderborg

MAGLEMER DINER TRANSPORTABLE

Maribo 1139

DRUBIN TRYKFARVER

Ottiliavej 22-24

København, Valby

30 01 33

BLAUENFELDT OG TVEDE

Svanevej 3-7

B. T.

Engelsk sauce

»Condimenta«

Nyd

LIDANO CHOKOLADEDRIK

hver dag

JYDSK FISKENETFABRIK

Fredericia

ODDENS MASKINSNEDKERI

Oddense pr. Balling

Telf. (0751) nr. 5 & 140

A/S HERMANN HEGGOV

Aut. Volvo-forhandler

Jyllandsgade 11

Tlf. Ringsted nr. 77

A/S NÆSSUND FÆRGERI

Nyk. M.

Telf. 21488

Tomteboda-Värtan og byggede for egen regning og risiko to to-akslede motorvogne og et lokomotiv (litra Z), af hvilke sidstnævnte efter prøvedriften Stockholm-Järva/Värtan flyttedes til Malmbanen, hvor det i mange år anvendtes som reserveloko.

I 1912 leverede ASEA – eller helt nøjagtigt datterselskabet DEVA – verdens første diesel-elektriske motorvogne. Denne produktionsgren er i øvrigt nærmere omtalt i en artikel af Stig Thoke-Jensen her i tidsskriftet (nr. 4/65).

Den egentlige »ildåb« fik ASEA i 1910–1915 ved elektrificeringen af Malmbanen (den 130 km lange strækning Kiruna-Rigsgränsen). Anlægsarbejderne og leveringen af det rullende materiel blev foretaget i samarbejde med »Siemens« i Berlin, men ved alle elektrificeringsarbejder siden da har ASEA haft det privilegium at levere alt elektrisk udstyr og trækraft, lokomotiver såvel som motorvogne – for en mindre del komplette trækraftenheder – og for hovedpartens vedkommende i samarbejde med de svenske lokomotivfabrikker: AB Svenska Järnvägsverkstäderna i Falun (ASJ), AB Motala Verkstad og Nydquist & Holm AB i Trollhättan (NOHAB), således at disse fabrikker har haft ansvaret for de mekaniske dele og ASEA for de elektriske.

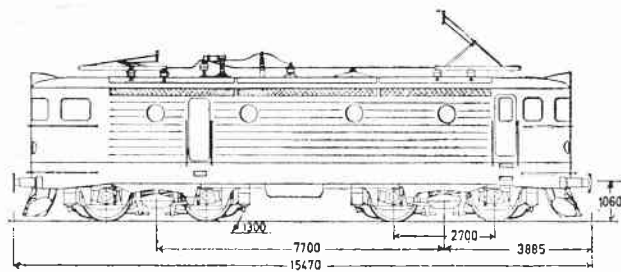
Ca. 7.500 km jernbane i Sverige er i dag »under tråd« og elektrificeringen (vekselstrøm 15.000 V 16 $\frac{2}{3}$ Hz) må nu betragtes – som tilfældet er i Østrig – som afsluttet, på et tidspunkt, hvor vekselstrøms-elektrificering med strømstyrke 25.000 V 50 Hz anses for at være »det eneste rigtige«.

Dette er dog intet problem for en moderne industrivirksomhed. ASEA kan i dag levere lokomotiver for begge frekvenser – og »sidste skrig« er lokomotiver med jævnstrømsmotorer med kiselensretter – eller endnu mere moderne: med tyristorer for styring af traktionsudrustningen. En nærmere udredning af dette kræver en hel artikel – som redaktionen forøvrigt håber at kunne bringe i den nærmeste fremtid.

ASEA har leveret alt udstyr og rullende materiel (med underleverandører) til Stockholms T-bane, der som bekendt hører til verdens mest moderne. På T-banen eksperimenterer ASEA forøvrigt med en såkaldt »auto-pilot« til brug i morgendagens førerløse tog.

Det må endelig nævnes, at ASEA har taget aktiv del i udviklingsarbejdet af bogier til trækraftsenheder, og man har fundet frem til en konstruktion med særdeles gode løbeegenskaber, velegnet for såvel ekspres- som universallokomotiver.

Det vil føre for vidt med en gennemgang af ASEA's samlede produktion af el-lokomotiver og -vogne (*en artikelrække om svenske el-lokomotiver er under planlægning. Red.*), blot skal nævnes, at det nok så bekendte D-lokomotiv må anses for at være det elektriske lokomotiv, der er fremstillet i det største antal eksemplarer til verden. ASEA's »ordrebog« omfatter p.t. bl. a.: 30 kiselensretterlokomotiver (7340 hk, 25000 V 50 Hz, akselanordning: Co'Co') for de rumænske statsbaner (CFR), litra 060-EA. Leverancen er i fuld gang, de mekaniske dele – for de ti første maskiners vedkommende – leveres af ASJ, Motala og NOHAB i fællesskab under eksportnavnet »Swedloc« – de mekaniske dele for de øvrige 20 lokomotiver vil blive fremstillet i Rumænien. Det er i øvrigt nyligt besluttet, at ét af lokomotiverne skal udstyres med tyristorstyring. Statens Järnvägar (SJ) har bestilt 20 stk. (*ordren er netop forhøjet til 60 stk. Red.*) »tyristor«-lokomotiver (4900 hk, 15000 V 16 $\frac{2}{3}$ Hz, akselanordning Bo'Bo'), litra Rc (se tegning) – de mekaniske dele bygges af de ovennævnte lokomotivfabrikker. Norges Statsbaner (NSB) har



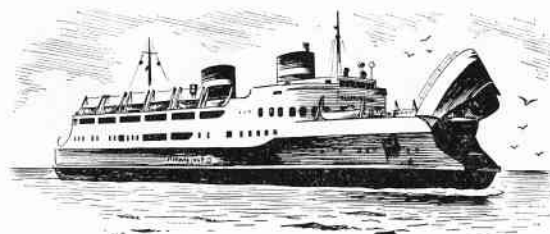
Projekttegning af SJ's nye elloko, litra Rc (højeste hastighed 150 km/t). Det nye universallokomotiv vil afløse en række af SJ's ellokotyper, f. eks. litra B, D og H (med underlitra).

bestilt 6 stk. kiselensretterlokomotiver (7350 hk, 15000 V 16 $\frac{2}{3}$ Hz, akselanordning Co'Co') litra El 15. De mekaniske dele til disse lokomotiver bygges af det norske firma »Thunes Mekaniske Verkstad«. Lokomotiverne – der for en stor del er identiske med de rumænske lokomotiver – udstyres med elektrisk modstandsbremse, og de vil blive anvendt på strækningen Narvik-Kiruna, hvor de – kørt i multipel – vil kunne fremføre 5000 tons malmtog. SJ har endvidere afgivet ordre på 15 stk. mellemdele til malmbanelokomotiver litra Dm, der i øjeblikket kører som dobbelt-lokomotiver. De nu bestilte mellemdele kan uden videre indsættes mellem de oprindelige to dele, og motorstyrken øges på denne måde med en trediedel (9000 hk). SJ har forøvrigt haft tre sådanne lokomotiver, litra Dm 3, i drift siden 1960, og de betegnes som »verdens stærkeste«. Malmbanens kapacitet skulle kunne fordobles ved denne anskaffelse. Fremtidens malmtog på strækningen Kiruna-Narvik vil have en længde af 438 meter og veje 5135 tons inklusive last og lokomotiv, og toget vil bestå af 65 bogie-malmvogne. Malmbanens lokos og vogne udstyres i øvrigt nu med centralkobling.

Jernbanenyt - kort fortalt

– kommer igen i næste nummer af tidsskriftet.

STOREBÆLTETS OVERFARTEN



En række af tidsskriftets læsere har i breve til redaktionen – meget rigtigt – påpeget, at der manglede et »grundlag« for at have noget ud af oversigten over færgebenyttelsen på jernbanefærgeoverfarten Korsør-Nyborg. Dette »afhjælpes« med »omløbsplanen« (side 18) for jernbanefærgerne (1.-7. færge) samt sejlplanen, der medfølger på løst bilag (begge dele gyldige til den 21. maj). Det må dog bemærkes, at 7. færges ture som oftest er omlagte (behovturene

Fg.	1. færg Rød	2. færg Blå	3. færg Grøn	4. færg Gul	5. færg Brun	6. færg Violet	7. færg Sort
Tur	11 — 38 43/143 — 64/264 63 — 92 85 — 200/204 113 — 222	15 — 44 33/133 — 60/260 69 — 88 195 — 216/214/18 0123 — 30	23 — 50 45/145 — 66 65 — 80 193 — 0208 115 — 0226	17 — 40 25 — 58 55 — 070 67 — 298/84 95 — 20	125 — 42 135 — 246 53/153/Drift/2173— 74/868/0268/68 0181/187 — 296 109 — 218	0129 — 802/804 803/805 — 0248 0151 — 0262 0179 — 0290 0103 — 0210 0119 — 0224	0107 — 212 117 — 0228 0131 — 0236 807 — 808 809 — 810 0187 — 292 101 —
Eft.	222 — 11	195 — 216/214/18	115 — 226	20 — 17	109 — 218	—	særlig plan
Afl.	6,30 — 18,15	8,25 — 18,30	5,30 — 19,00	7,45 — 20,45	6,40-19,50/20,20/20,35	7,30 — 19,30	særlig plan
Sk.	fast	skifter daglig 30-23, 226-15		fast	fast	fast	—



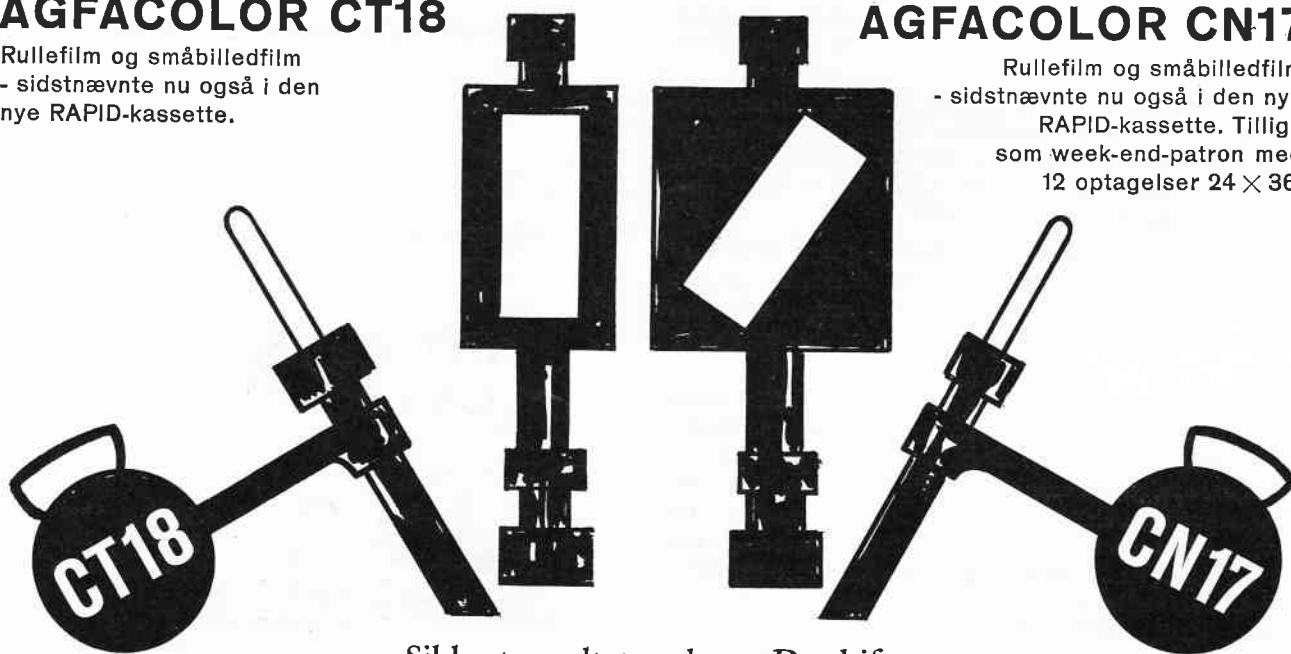
AGFACOLOR CT18

Rullefilm og småbilledfilm
- sidstnævnte nu også i den
nye RAPID-kassette.



AGFACOLOR CN17

Rullefilm og småbilledfilm
- sidstnævnte nu også i den nye
RAPID-kassette. Tillige
som week-end-patron med
12 optagelser 24 × 36.



Sikkert resultat - selvom De skifter...

Brug altid samme filmmærke - d.v.s. Agfacolor CT 18, når De ønsker farvediapositiver med fint afstemte pasteltoner, lysende rødt, kraftigt blåt og stort belysningsspillerum - og brug Agfacolor CN 17, når De vil have farverigtige papirbilleder.

807/808 og 809/810 sejles ikke p. t.), ligesom lejebe nyttelsen – angivet i sejlplanen – er stærkt varierende. De anførte lejebe nyttelser er for Korsørs vedkommende – de fra den 3. januar gældende – for Nyborgs vedkommende – de fra den 19. februar gældende.

Forkortelserne i »omløbsplanen« er: Eft.: Eftersyn, Afl.: Afløsning, Sk.: Skib og O: Omlagt færgetur i forhold til den i gældende »tjenestekøreplan« gældende. »Farveangivelserne«: Rød, blå o.s.v. benyttes på grafiske sejlplaner, grafiske lejebe nyttelsesplaner o.s.v. (EBJ)

Foreningsnyt

Fotokonkurrencen

Resultatet af fotokonkurrencen, arrangeret i anledning af foreningens 5-års stiftelsesdag, foreligger nu.

Vindere blev:

Gruppe 1: »Juletrafikken 1965«: *Philip Maschke, Løvspringsvej 1 E, Charlottenlund.* (Mrk. »M«). Præmie: 10-dages kort til Danske Statsbaner.

Gruppe 2: »På udflugt med DJK«: *Einar Hoff, Vejlesøvej 65 A, Holte.* (Mrk. »49-34«). Præmie: REMINGTON JUNIOR skrivemaskine.

Gruppe 3: »Damp«: *A. Kernwein, Kikkenborgvej 31, Kol-ding.* (Mrk. »3649«). Præmie: AGFA SILETTE »L« kamera.

Dommerkomiteen bestod af: Fototekniker F. Kaulbach (AGFA-GEVAERT A/S), ingeniør Fin-Erik Nielsen og cykelhandler Borge Chorfitzen.

Dommerkomiteen har haft et »hårdt« job – her er rap-porten fra fototekniker F. Kaulbach: »Juletrafikken 1965«: Det indsendte antal billeder (2 stk.!!!) tillod os ikke noget valg. Det præmierede billede kan jo ikke siges at bære mere præg af jul end en almindelig week-end. Vinderen skal dog ikke have noget mindreværds-kompleks af den grund, han har fortjent sin præmie for initiativet. »På udflugt med DJK«: Ved den endelige bedømmelse lå billederne mrk. »49-34« og »P. Th.« i spidsen tæt fulgt af 2-3 andre op-tagelser. Der var en del gode i denne gruppe, og kun små-ting – hvoraf en del kunne have været »reddet« ved for-størrelsen – skilte dem fra førergruppen. Mrk. »49-34« fik den endelige førstepris, men dommerne er blevet enige om, at mrk. »P. Th.« skal gives »ærefuld omtale«. »Damp«: Der var et særdeles pænt udvalg af gode billeder i denne gruppe – mange man virkelig kunne glæde sig over. Én har øje for motivet, en anden for udsnit, en tredje er ferm til at lave en god forstørrelse o.s.v. Da der jo kun var mulighed for én egentlig vinder, enedes dommerkomiteen om mrk. »3649« med mrk. »fan« og mrk. »02744« lige i hælene. De to sidst-nævnte har vi tildelt »ærefuld omtale«.

»Ærefuld omtale« fik: *H. Wachter, Gillesager 220, Brønd-byøster pr. Hvidovre.* (Mrk. »P. Th.« – DJK's udflugtstog kører gennem gaderne i Bad Doberan). *K. Mose-Nielsen, Nybrovej 7, 2., Gentofte.* (Mrk. »fan« – DSB R 952 for fuld damp). *Th. Ring Hansen, Ryttergårdsvej 42, 3., Farum.* (Mrk. »02744« – Damp – og intet andet – der driver ud af en tunnelåbning – en meget morsom optagelse). De tre

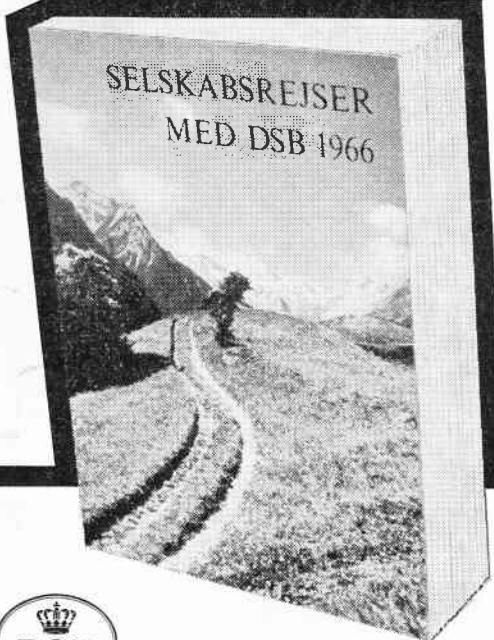
sidstnævnte modtager som trøstpræmie et eksemplar af pu-blikation nr. 15 i DJK's bogserie.

De tre vindende billeder er reproduceret på side 25 og 27.

Gevinsterne vil blive tilsendt vinderne i de nærmeste dage – såvel som indsendte fotos fra medlemmer, der har ønsket disse retur.

Bestyrelsen vil benytte lejligheden til at takke for in-teressen for deltagelse i konkurrencen – takke AGFA-GEVAERT A/S og REMINGTON RAND A/S for gevin-sterne – og sidst og ikke mindst – takke dommerne for deres store og vanskelige arbejde.

Til slut kan nævnes, at AGFA-GEVAERT har indbudt foreningens medlemmer til et foredrag om fotografering; det vil antagelig finde sted en gang i eftersommeren.



**SELSKABSREJSER
MED DSB 1966**

DSB -program 1966
er nu udkommet
med et væld af gode rejsetilbud

Det betaler sig at gennemlæse statsbanernes interessante og rigt illustrerede program, før De planlægger Deres ferie.
Programmet fås gratis i statsbanernes rejsebureauer eller på nærmeste statsbanestation.

DANSKE STATSBANER

BAGERMESTRENS BRØDFABRIK'S EFTF.

v/ W. Petersen

Nykøbing F.

GREIS ENEMARK

Automobil-reservedele en gros

Gaaskælgade 24 A - Haderslev

Telf. (045) 21915 ..

TØNDER KINO

Vestergade 19

Telf. (047) 2 23 10

CHR. JENSEN & SØNNER

Præstøvej 50 A

Næstved . Telf. 72 28 80

KARL SØRENSEN

Stenhuggeri

Algade 27

Fjerritslev

Telf. 122

GØRLEV MASKINSNEDKERI

Villy Petersen

Gørlev 38

VINTERS AUTOSERVICE

Østergade 53-55

Telf. 328

O. PETERSSON

Blikkenslagermester

Niels Nielsensgade 2

Nakskov 1089

AUTOLAKERIET HØJGLANS

Lemvigvej 9

Holstebro

Telf. 21015

SØNDERBORG BEGRAVELSESFORRETNING

v/ Svend Warnecke

Alt vedrørende begravelser

og ligbrændinger

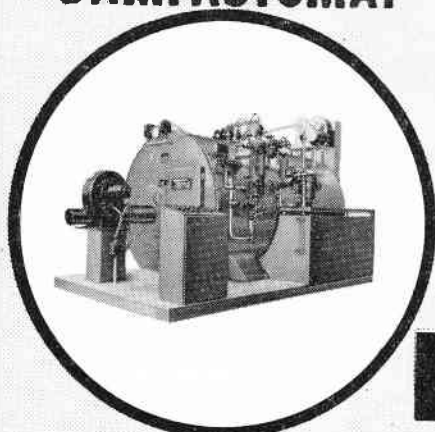
Ligtransport med egen vogn

til ind- og udlandet

Arnkildegade 50, vis-a-vis landshospitalet

Sønderborg . Telf. (044) 2 36 15

Tøma
DAMPAUTOMAT



KUN
5

leveres frædigmonteret, klar
til opstilling uden nogen
form for fundamentering.
Kun 5 lette forbindelser
skal tilsluttes og på min-
dre end 1 time, har De fuld
damtryk.

TØMA
TØNDER MASKINFABRIK

A
S

Forhdl. Sjælland: Ing. Povl Olsen

Sct. Annæ Pl. . Tlf. Mi. 1238 . Kbh. K.

PAASKESENS PØLSEBRØD

Egegårdsvej 15 - Vanløse

Telf. 70 25 40

EJNAR PALSNOV

Vixonkagen

Telf. Hjørring 1378

DJK's bogserie.

Publikation nr. 15: »Stubbekøbing–Nykøbing–Nysted Banen«, er nu udkommet. Hæftet er denne gang med »ryg« og krideret kartonomslag med foto. Prisen er kr. 20,-, men hæftet er også det mest omfattende, der til dato er udsendt.

Bogserien omfatter nu:

- | | |
|---|-----------|
| 1. Næstved–Præstø–Mern Banen | kr. 8,50 |
| 2. Maribo–Bandholm Jernbane | udsolgt |
| 3. Hørve–Vårslev 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–Kragens Jernbane 1915–1965 | kr. 12,00 |
| 12. Skagensbanen 1890–1965 | kr. 12,00 |
| 13. Vodskov–Østervrå Banen | kr. 14,00 |
| 14. Hjørring–Ålbæk og Hirtshalsbanen 1925–
1965 | kr. 12,00 |
| 15. Stubbekøbing–Nykøbing–Nysted Banen | kr. 20,00 |

Bøgerne kan erhverves ved indbetaling af ovennævnte beløb + porto (kr. 0,40 pr. publikation) på postgirokonto 6 73 94, P. Thomassen, Strandvejen 201, Hellerup.

Med udgivelse af bogen om Stubbekøbingbanen er nummer 15 i vor serie om de danske privatbaner udkommet, og vi har nu behandlet 12 af vore baner. I begyndelsen var det kun vor mening at udsende bøger om enkelte baner, men med den gode modtagelse bøgerne har fået, har vi nu besluttet at forsøge på at få serien til at omfatte samtlige danske privatbaner, således at bøgerne skulle have visse standardoplysninger om alle banerne, og derudover skulle der for de enkelte baner gives mere detaljerede træk af de forhold, der har været af særlig interesse. Det kan jo herved ikke undgås, at vi kommer til at udgive bøger om de samme baner, som andre også har skildret, men vi synes på den anden side ikke, at der er grund til, at vi skulle få et hul i vor serie, blot fordi andre også har ønsket at udgive en skildring af den pågældende bane. Rækkefølgen af de enkelte hæfter vil som hidtil afhænge af, hvilke baner det er lykkedes os at samle tilstrækkelige oplysninger om, idet vi dog som hidtil vil søge at udgive bøger om de baner, der har jubilæum.

(B. W.)

Postkortserierne.

I forbindelse med udflugten på SNNB udsendes nedennævnte postkort:

- SNNB 1 Åbningstoget i Stubbekøbing.
SNNB 2 Lokomotiv nr. 1 på drejeskiven i Stubbekøbing efter snerydning (1915).
SNNB 3 Tog fra Nysted på den gamle jernbanebro i Nykøbing (1911).

SNNB 4 Kettinge station med »remisen«.

SNNB 5 Nysted station med tog (1911).

I tidsskriftets nr. 5/65 og 9/65 findes lister over vore øvrige postkort. Prisen for kortene (ægte foto) er: Kr. 1,- (+ porto kr. 0,40 uanset antal).

Vore nye farvepostkort med motiver fra »Museumstoget« må heller ikke glemmes (se tidsskriftets nr. 2/66 – side 23). Disse nye smukke kort koster kun 50 øre stykket, men bør bestilles i bundter à 5 eller 10 – og prisen er da kr. 2,90 hhv. kr. 5,40 (incl. porto).

Bestilling på brevkort – og foreningsnålen (kr. 6,40 incl. porto) – modtages af: Postgirokonto 13 53 13, Ole Plum, Dr. Christiansens Vej, Dianalund.

Museumstoget

Personale til sommerens tog.

Både trafik- og maskinafdelingen er allerede i gang med at planlægge sommerens trafik på Maribo–Bandholm Jernbane. Trafikken vil komme til at strække sig over hele sommerkøreplans-perioden (22/5–18/9), og togenes køreplan vil blive omtrent som i 1965.

Vi beder Dem derfor allerede nu begynde at tænke over, om De vil være med at forrette tjeneste ved togenes fremførelse, og om hvornår De kan. Tilmelding bedes foretaget på et åbent brevkort, der skal indeholde følgende oplysninger:

Afsenderens navn.

Afsenderens adresse.

Afsenderens evt. telefonnummer..

Ønsker at gøre tjeneste som:

Jeg kan følgende datoer (eller kan ikke)

Kortene sendes til:

Trafikafdelingen:

(tjeneste som togfører (efter prøve), togbetjent, brems, postkortsælger m. m.)

Hr. Børge Chorfritzen,
Tagensvej 169,
København NV.

Maskinafdelingen:

(tjeneste som lokomotivfyrbøder, pudser og rangerleder (efter prøve) samt som banehåndværker, (smed tømmer, maler o.s.v.) ved maskin-, bane- eller signaltjenesten)

Hr. Svend Jørgensen,
Blichersvej 5, 1. sal,
Helsingør.

PREBEN SCHULTZ

Blikkenslager, aut. gas- og vandmester
Howitzvej 18 – Tlf. Gothåb 6206
Privat: Fasan 4520
Udfører arbejder for DSB

NORDSJÆLLANDS EJENDOMSKONTOR

v/ Børge Petersen
Rosenkildevej 29, Helsingør

KAI CHRISTIANSEN

Blikkenslager
Aut. gas- & vandmester
Sct. Clementsvej
Skagen
Tlf. 41793

SCHOU

v/ Gerda Madsen
Torvegade 10
Saxkjøbing

H. PETERSEN

Maskinværksted
Gedservej 99
Nykøbing F.

EJVIND BØGH

Revisor
Frisegade 21
Nykøbing F.

ALT TIL SOMMERHUSE

Nyt og brugt af alt
Franske døre og vinduer - brædder -
tømmer - lister
Vald. Nielsen
Jagtvej 117 - København N.
Telf. Taga 419

JØRGEN PETERSEN A/S

Brændsel & bygningsart.
Ørbækvej 7
Hørsholm

POUL JACOBSEN

Tømrermester
Søndergade 13
Rødby 90 13 38

DALSØGAS

Jernbanegade 17
Hjørring
Telf. 510

HAVNEKIOSKEN

Bandholm
Lolland

ROSKILDE KERAMIKFABRIK

Vinkelvej 2
Roskilde (03) 35 11 71

LUCAS EL-UDSTYR

C.A.W. dieselsudstyr
Depot & servicestation
H.L.K. Gadeberg
Niels Bohrsvej 2 - Haderslev
Industrikvarteret . Telf. (045) 25111

ADDIT SAVVÆRK OG TØMMERHANDEL

Addit pr. Sønder Vissing
Jylland
Telf. (Odder - 52911) 14

A. HANSEN & SØN

Garmester
(Dansk Glasmaleri)
Udfører arbejder for DSB
Valby Langgade 30
Tlf. Valby 1 og 353

BØRGES VINDUESPOLERING

Garmesterforretning
Billedindramning
Kobbergade – Tønder
Telf. (047) 2 11 25

A/S C. ANDREASEN

Aabenraa
Telf. (046) 2 33 33

E. J. NIELSEN

Jerslev
Telf. (03 495) 303

NÆSTVED DAMPVASKERI

Kindhestegade 2
Næstved - 72 39 25

CARL HALKJÆR

Bagermester
Torvet 4
Maribo 101

De, der har tilmeldt sig, vil senere modtage besked fra afdelingerne, når turlisterne foreligger. – Nærmere oplysninger om transportmuligheder vil blive meddelt senere.

★

Vort største lokomotiv – LJ nr. 19 – af vittige tunger kaldet »DJK«s flagskib – har den 6. marts været ude på sin første tur »for egen damp« – efter at være kommet i DJK's eje.

Restaureringen af loko'et er foreløbigt afsluttet – og det for en samlet sum af 350 kr. plus snavsede finge og sorte negle. Det må dog tillægges, at Lollandsbanen som sædvanlig har været enestående hjælpsom – med udlån af det rigtige værktøj til udskiftning af rør og diverse nagler. Efter opfyring og smøring kørte maskinen en dobbeltur Maribo-Bandholm – og den var i fin form, til trods for at brændslet ikke var meget andet end det bare kulstøv. For at det skulle kunne være en virkelig »belastningsprøve«, lånte LJ os syv lukkede godsvogne.

L. J. Jensen.

★

Torsdag den 10. marts – og natten efter – kørte loko nr. 2 KJØGE et par dobbeltture til Bandholm. Maskinen og et par af »Museumstoget«s vogne medvirkede i en TV-optagelse.

(BC)

★

Nu er nr. 19 køreklar – javel – men der er meget andet, der skal være køreklart inden sæsonstarten den 22. maj. Arbejdsholdene har brug for arbejdskraft – megen arbejdskraft, så vi venter Dem i Klampenborg og Maribo – NU.

Nærmere oplysning hos: Svend Jørgensen, Blichersvej 5, 1. sal, Helsingør. – Jens L. Jensen, Lillegade, Avedøre pr. Hvidovre (tlf. 78 42 30). – Robert Jørgensen, Peder Lykkes Vej 60, 2. sal, København S (tlf. 55 74 81).

(Sv. J.)

IVER SKADBORG

1./1. 1900 – 19./3. 1966



Natten mellem den 18. og 19. marts døde værkfører Iver Skadborg, Lollandsbanen. DJK har hermed mistet en af sine bedste venner og »Museumstoget« en af sine bedste støtter. Værkfører Skadborg, der efter at have været ansat ved Langelandsbanen og Ringkøbing-Ørnholm-Holstebro Jernbane kom til Lollandsbanen i 1949 som værkfører, var en af de dygtigste maskinfolk, danske privatbaner har haft. Hans viden om og evner til at sætte dielelektrisk jernbanemateriel i stand har i mange år været legendarisk, og trods hans specielle interesse for motormateriel havde damplokomotiverne også hans kærlighed.

Meget hurtigt efter at vi var begyndt at køre på Lolland, blev værkfører Skadborg medlem af foreningen, og utallige er de timer han og overhåndværker Verner Christensen sammen har brugt på at hjælpe os og give os råd med arbejdet. Men mere end hans tekniske dygtighed og hjælp til os, når det kneb, vil de af os, der har haft forbindelse med ham, huske hans menneskelige venlighed og hjælpsomhed og altid gode humør.

Vi vil savne ham, og ingen af os vil, når vi kommer til Maribo, undlade at mindes de hyggelige dage, vi har haft sammen med ham.

Birger Wilcke.



DJK's »flagskib«, LJ nr. 19 fotograferet i Bandholm under prøveturen den 6. marts.

Foto: H. E. Pedersen.

A/S MOTOR COMPANY

Kolding
Låsbygade 73-77

TEKNO PORTEFEUILLEFABRIK

Vordingborg
Tlf. (03775) 526

GREJSDALENS BLIKKENSLAGERFORRETNING

Grejsdal Landevej 165 - Vejle
Telf. (0581) Grejsdal 3
Varme - Sanitet - Gas - Oliefy

RICH. HANSEN

Ribevej 14 - Varde
Telf. (052) 20937
Udlejning af folkevogne

LEIF HANSEN'S

Flytte- og vognmandsforretning
Svendsgade 45 - Vejle
Telf. (0581) Vejle 613

CARL PETERSEN & SØN

Slagter
v/ Svend B. Petersen
Dalumvej 10
Odense - 13 23 86

ROBERT BOSCH A/S

Jagtvej 155 - København N.
Telefon Ægir 4601

BOGTRYKKERIET HAFNIA

Grundtvigsvej 37, Kbh. V.
CE. 6665

DANSK KUNSTLÆDER INDUSTRI A/S

Skovlundevej 55 - Herlev
94 40 22

**ØSTSJÆLLANDS JERNBANE
TOG OG BUSSE**

Haarlev
Telefon (03-686) 19

NØRREBROS VÆVERI

Drejervej 8
København NV.
TA. 1145

NAKSKOV BRØDFABRIK I/S

Nakskov

AAGE HAVEMANN'S EFTF. A/S

Mosedalvej 11
København, Valby
30 71 11

BP DEPOT MARIBO

Suhrs Gade 12
Tlf. 1060

K. CHRISTENSEN

Cyclehandler
Østergade 40
Maribo 49

LØKKEN BADEHOTEL

Løkken 3

LAUR. JENSENS BOGTRYKKERI

Brogade 12
Saxkjøbing 89 42 06

GÆRUMVEJENS SLAGTERFORRETNING

v. K. E. Stenbakken
Gærumvej 62
Kød - Flæsk - Pålæg
Telf. 22408 Frederikshavn

FABRIKKEN SNECO

Ørstedesvej 15
Telf. 21573 Holstebro

JENS CHRISTOFFERSEN

Aut. installatør
Højensvej 1
Skagen
Telf. 42 556

Til lykke

En af vore mange venner på Lolland – overtrafikassistent ved Lollandsbanen – næstformand for Turistforeningen for Maribo og omegn – Frede Hansen – er pr. 1. april udnævnt til stationsforstander i Sakskøbing, hvor han har afløst stationsforstander E. A. Olsen.

Frede Hansen begyndte sin jernbanekarriere den 1. januar 1941 som trafikelev ved NPMB, kom den 1. september 1946 til Lollandsbanen som trafikassistent, og udnævnelsen til overtrafikassistent fulgte den 1. april 1958.

Vi er glade på Frede Hansens vegne – og glade over stadig at have ham »nær ved hånden« – til Sakskøbing kommer man jo både med tog, bus – og skib.

Børge Chorfitzen.

★

DJK's udmærkede afdelingsleder i Jylland, trafikassistent S. P. Laursen, Randers, der gennem mange år har interesseret sig stærkt for politik og er gået ind for Socialistisk Folkeparti, er ved kommunevalget blevet indvalgt som medlem af Randers byråd.

Selv om vi ikke er politisk enige med S. P. Laursen, er det os en glæde, at hans politiske og sociale arbejde nu er blevet belønnet med, at han får indflydelse på sin bys styre.

Birger Wilcke.

På den ellers så vellykkede tur på Kertemindebanen den 27. februar skete der i Martofte en meget kedelig episode. To af Kertemindebanens ansatte havde gennem lang tid samlet forskellige papirer og blanketter, så de havde et synligt minde om deres tid ved banen. Effekterne havde de lagt på en hylde i overnatningsværelset i remisen i Martofte og troede dem sikre der. Samtlige papirer og andre ting blev imidlertid fjernet under vort korte ophold i Martofte! – og er der nu noget at sige til, at disse to banemænd er bitre på DJK og har beklaget sig til min kontaktmand ved Kerte-

mindebanen. Jeg opfordrer på det kraftigste medlemmet(rne) til straks at sende de erhvervede papirer til mig – uden afsender. Vi kan ikke tolerere den slags, og det må høre op. Disse få »jernsamlere og blanketsankere« må ikke ødelægge vort omdømme. Det er også bittert for mig at komme hen til den vogn i Kerteminde, Q 1333, som vi Odense skal restaurere, og opdage, at begge fabriksplader er væk. Det så ud til, at den ene var brækket af samme dag. For disse plader gælder samme opfordring.

Hans Gerner Christiansen,
leder af DJK Odense-afdelingen.

★

Nordjyske afdeling har afholdt generalforsamling den 2. marts i banegårdsrestauranten, Århus H.

Der var mødt 16 deltagere. Efter at O. Bøye var valgt til dirigent, aflagde formanden, S. P. Laursen, beretning og omtalte herunder de forskellige ture og møder, afdelingen havde afholdt. Med hensyn til den kommende tid er der planlagt afholdt ture på Løgstørbanen og Århus-Odder-Horsensbanerne, ligesom et par foredrag er planlagt. Kassereren oplæste regnskabet, der ligesom sidste år viste en beholdning på ca. 150 kr.

Valgene blev hurtigt overstået, idet følgende genvalgtes: Formand: S. P. Laursen, sekretær: B. Dyrholm og kasserer: H. Albrekt. Endvidere nyvalgtes Høj Madsen og O. Bøye som revisorer.

Efter kaffebordet viste Dyrholm farvelsbilleder (med foredrag) fra en rejse i Tyskland sidste år. Foredraget var delvis ledsaget af lyd fra en båndoptager, så man tydeligt hørte dampslagene fra de forskellige lokotyper, og det var en charme mere.

Der var en god stemning, og det var en interessant og udbytterig aften.

O. Bøye.

★

Overbibliotekar fru Annelise Børresen, Søllerød Kommunebiblioteker, meddeler, at udstillingen »Jernbanen i litteraturen« har været besøgt af ca. 1500 personer i udstillingsperioden på hovedbiblioteket i Nærum. Der var i alt 600 tilskuere til forevisningerne af filmen »En dag med Lyngby-Nærum Jernbane«.

(EBJ)



Vinderfoto – gruppe 1.

Jernbanepersonalet anbefales
NEM VASK
Søndergade 17
Skive
Telf. 1353
Ren og skånsom vask

Jernbanepersonalet benytter
**SPAREKASSEN FOR
ÅRS OG OMEGN**
Telf. 2 17 00

Dej altid ind til Esso
ESSO SERVICESTATION
Søndergade 1, Nibe
Telf. 13
Benzin - Olie - Vask - Smøring

Tal fliser med os, alt i fliser, kantsten
og plantesten m. m.
VED MORTENSEN
Herstedøstervej Albertslund
Telf. 96 31 09

CALTEX SERVICE
Budolfi Plads - Ålborg
Benzin - Olie - Vask - Smøring
Telf. 28622

OTTO BROE A/S
Hospitalsartikler

BRABRAND MÆLKEFORSYNING
Erling Sørensen
Tlf. 061 60070
Kun 1. kl.s mejeriprodukter

POUL JENSEN
Assurandør
Orebyvej 7
Saxkjøbing 89 44 71

H. M. ANDERSENS MASKINHANDEL
Lille Ganløse
Holbæk 757

Korset Specialisten
Dagmar Schultz Petersen
KAWO KORSETTER
Ryesgade 20 - Telf. Aarhus 2 40 26

BANEGAARDENS
Blad- og tobakskiosk
Alle dag-, ugeblade og lommeromaner
Køb Deres tobak her
det er så nemt - Banegaardskiosken
Nakskov station

NIEMANN-MØBLER
- Møbler i den moderne stil -
Vestergade 13, Saxkjøbing - Tlf. 89 45 32

**Carl Ibsens Eftf.
v/ J. ZYGMANT**
Ure - Optik - Guld - Sølv
Søndergade 5, Saxkjøbing
Tlf. 89 41 22

STRYHN'S KEMISKE RENSERI
Søndergade 24, Saxkjøbing
Telf. 89 44 77
- vi leverer hurtigt - kommer overalt -

VESTERGADES FARVEHANDEL
F. Thomsen
Vestergade 17, Saxkjøbing - Tlf. 89 47 37
Farver - Lakker - Tapeter - Linoleum
Stort udvalg i kunstnerartikler

»BRODERIBODEN«
v/ Lilly Hansen
At brodere er en dejlig hobby
Alt i garn og tilbehør føres
Vestergade 11, Saxkjøbing, Telf. 89 41 55

ODA JENSEN
Strikvarer - Trikotage - Baby-udstyr
- og så har vi de rigtige strømper
Søndergade 13, Saxkjøbing
Telf. 89 44 33

Vor slagter
MOGENS ANDERSEN
Altid 1. kl. kød & flæsk
Kirkestræde 3, Saxkjøbing
Telf. 89 43 32

JACOB LARSEN
Søndergade 40, Nakskov, Tlf. 510
Herre- og drengeekvipering
Stort udvalg i skotøj

Der er god kaffesmag -
vi sælger mere og mere ...
A. TOFT JENSEN
Bispensgade 35 - Hjørring - Tlf. 519
SKJOLD BURNE VINE



Vinderfoto
Gruppe 2



Vinderfoto
Gruppe 3



SJ litra Rb1

ASEA for hurtige rejser og sikre transporter

Sverige har et af verdens længste elektrificerede jernbanenet. Alt det elektriske udstyr i lokomotiver, motorvogne og omformerstationer kommer fra ASEA. Kravet om øget hastighed og togvægt har gang på gang fremtvunget nye lokotyper og ASEAs rekordliste er uden sidestykke.

- *standardloko — verdens største ellokoserie*
- *ekspresloko — det letteste i verden i forhold til effekten*
- *malmloko — blandt verdens kraftigste*
- *universalloko med kiselensrettere og tyristorer*

Under fremstilling er bl.a.:

- 30 kiselensretterloko 7340 hk, for 25 kV, 50 Hz, af hvilke et udstyres med tyristorregulering og regenerativ bremse.
- 6 kiselensretterloko 7340 hk, for 15 kV, $16\frac{2}{3}$ Hz
- 20 tyristorloko 4900 hk, for 15 kV, $16\frac{2}{3}$ Hz



Skabende kraft verden over

ASEA

Sejlplan for jernbanef

Gyldig 3/1

Fg. nr.	Fg. tur	Korsør		Nyborg		sejler:
		afg.	leje	ank.	leje	
7	101	0.00	2	1.10	4	N e fr
6	o103	0.15	3	1.15	3	Ti-lø
7	o107	0.40	2	1.55	4	Ti-fr
5	109	1.35	3	2.50	3	N e hv
4	95	2.15	1	3.20	4	Dagl
1	113	3.00	2	4.15	5	Dagl
3	115	3.45	1	5.00	2	Dagl
6	o119	4.15	3	5.15	3	Ti-lø
7	117	4.25	2	5.35	5	Ti-lø
2	o123	5.40	1	6.55	4	Dagl
5	125	6.50	3	8.05	5	Dagl
4	17	8.03	2	9.18	4	Dagl
6	o129	8.15	3	9.20	2	Ti-lø
1	11	8.35	1	9.50	3	Dagl
2	15	9.09	2	10.24	5	Dagl
7	o131	9.25	3	10.40	2	E b
3	23	9.58	1	11.13	4	Dagl
6	803	11.25	3	12.30	5	E b ti-lø
5	135	11.44	1	12.59	3	Dagl
4	25	12.05	2	13.15	4	Dagl
6	805	12.20	3	13.20	5	E b ti-lø
2	33	13.01	2	14.16	3	Ti, to, lø og sø
7	807	13.35	3	14.50	2	Ma, on og fr (se anm.)
1	43	13.50	1	15.05	5	E b
3	45	14.27	2	15.42	4	Hv
6	o151	16.20	3*)	17.20	3	Sø
5	53	16.25	2	17.40	5	Hv
4	55	16.35	1	17.50	4	Sø
7	809	17.30	1	18.45	2	Ma-fr
1	63	18.25	2	19.40	3	Søgne lø
2	69	18.40	3	19.55	4	Dgl u søgne lø (se anm.)
3	65	19.13	1*)	20.28	5	Dgl
6	o179	20.10	3	21.15	3	Dgl
5	o181	20.24	2	21.39	3	Ma-fr
4	67	21.00	1	22.15	4	Hv u fr
7	o187	21.00	3	22.15	3*)	Dgl
5	187	21.20	3	22.35	3	Ma-to og lø
1	85	22.32	1	23.47	3*)	Søgne fr
3	193	23.10	2	0.25	5	Dgl
2	195	23.45	1	1.00	2*)	Dgl

Anmærkninger:

- 18: Samt 12/4
- 214: 8/4, 9/4, 11/4, 7/5 og 20/5
- o228: Ikke 30/4, 14/5 og 21/5
- 133: Ikke 8/4, 11/4 og 6/5
- 153: Ikke fredage 4/2-1/4, 15/4-29/4 og 13/5-20/5,
hvor fg. sejler tur 2173 Halsskovhavn-Knudshoved
- 264: Ikke 6/4 og 18/5
- 68: Ikke 7/4, 8/4, 10/4, 6/5 og 19/5
- o268: Endvidere fredage 7/1-28/1 samt 7/4, 8/4, 10/4,
6/5 og 19/5
- 868: Fredage 4/2-1/4, 15/4-29/4 og 13/5-20/5

ergerne Korsør - Nyborg.

- 21/5 1966.

Fg. nr.	Fg. tur	Nyborg		Korsør		sejler:
		afg.	leje	ank.	leje	
1	200	0.15	4	1.30	2	N e s
1	204	0.50	3	2.05	2	N e hv
3	o208	1.45	5	3.00	1	Dgl
6	o210	2.15	3	3.15	3	Ti-lø
7	212	2.35	4	3.40	2	Ti-lø
2	216	2.50	2	4.05	1	Dgl u d e s
2	18					Søgne ma (se anm.)
2	214	3.20	3	4.35	1	(Se anm.)
4	20	4.05	4	5.20	2	Dgl
5	218	4.50	3	6.05	3	Ti-sø
1	222	5.00	5	6.15	1	Dgl
6	o224	6.15	3	7.15	3	Ti-lø
3	o226	7.00	2	8.15	2	Dgl
7	o228	7.15	5	8.30	3	Ti-lø (se anm.)
2	30	7.52	4	9.07	1	Dgl
5	42	9.40	5	10.55	1	Dgl
6	802	9.50	2	10.50	3	E b ti-lø
4	40	10.14	4	11.24	2	Dgl
6	804	10.25	2	11.25	3	E b ti-lø
1	38	10.40	3	11.55	1	Dgl
2	44	11.03	5	12.18	2	Dgl
7	o236	11.35	2	12.50	3	E b
3	50	12.05	4	13.20	2	Dgl
5	246	13.41	3	14.56	2	Dgl
4	58	14.20	4	15.35	1	Dgl
6	o248	14.25	5	15.25	3*)	Ti-lø
2	60	15.30	3	16.45	3	Hv
7	808	15.32	2	16.47	1	Sø
1	64	16.02	5	17.17	2	E b
3	264	16.38	4	17.53	1	Ma, to og hv f s
6	o262	18.10	3	19.10	3	Ti, on, fr og sø (se anm.)
5	74	18.25	5	19.40	2	Dgl
5	o268	19.00	5	20.10	3*)	Ma-fr
4	o70	19.18	4	20.23	1	Hv f s
5	868	19.10	5	20.25	3	Søgne ma-to (se anm.)
7	810	19.10	2	20.25	3	Sø (se anm.)
1	92	20.29	3	21.44	1	(se anm.)
3	80	21.08	5	22.23	2	E b
2	88	21.39	4	22.54	1	Dgl
6	o290	22.15	3	23.20	3	Dgl
7	292	22.50	3*)	23.55	2	Ma-fr
4	84	22.55	4	0.10	1	Ma-to og lø
5	296	23.20	3	0.35	3	N e s
4	298	23.35	4	0.50	1	N e hv
						N e hv

x) "Stjerne":

o248: Lørdage efter losning til Halsskovhavn for oplægning

o151: Mandage fra Halsskovhavn til Korsør (ank. 15.30)

65: Ved ugunstig vandstand forhaling til leje 2

68: Efter losning - oplægning (leje 3) og i fart næste dag fg. 125

85: Søndage = leje 4

o187: Lørdage = leje 5

195: Nat efter søndage = leje 3

292: Lørdage = leje 5