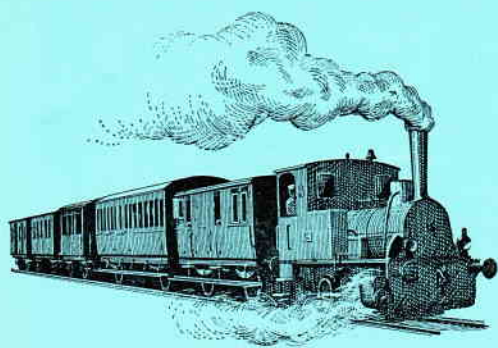




Jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUB'S TIDSSKRIFT



FORENINGEN DRIVER
MUSEUMSTOGET
MARIBO - BANDHOLM

nr. **7**
Nov. 1967



TA' TOGET TIL ALPERNES VINTERPARADIS I



OBERBAYERN
SCHWEIZ
ØSTRIG
ITALIEN
FRANKRIG eller
SCHWARZWALD

— husk vinterferie er
dobbeltferie

*Dette er Deres vogn på vinterrejsen
... men, hvis De ikke kan undvære
Deres bil, så*

ta' bilen med i toget

DE sparer tid — sparer kræfter — sparer penge — sover mens Deres bil
kører med i toget, og De er uafhængig af vind og vejr

Alle oplysninger om billetpriser og køreplaner til disse tog kan De få i de
autoriserede rejsebureauer og i automobilklubberne

Vi ønsker Dem en god rejse!

DEUTSCHE BUNDESBahn

Generalvertretung für Dänemark und Norwegen:

Vester Farimagsgade 1/472, København V.



DANSK JERNBANE-KLUB

FORENINGEN STIFTET 15. JANUAR 1961

Jernbanen

Nr. 7 - 1967

7. årgang

Foreningen er tilsluttet:

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

Foreningen samarbejder med:

Svenska Järnvägsklubben, Stockholm,
Setesdalsbanens Hobbyklubb, Kristiansand,
Freunde der Eisenbahn e.V., Hamburg, og
Sporvejshistorisk Selskab, København.

★

Formand:

Politiladvokat, 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).
Postgironummer 6 73 94.

Kasserer:

Regnskabsassistent Mogens Bruun,
Ahornvej 18, Ølstykke.
Tlf. (03 323) 644 u.
Postgironummer 11 73 80.

Museumstoget:

Trafikafd. og information:
B. Chorfitzen, tlf. (01 72) TAg 5743, eller
Maribo Turistbureau,
tlf. (03 885) Maribo 496.

DJK Odense-afdelingen:

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

DJK's nordjyske afdeling:

Trafikassistent S. P. Laursen,
Fælkevej 7, Randers.
Tlf. (06) 42 65 84.

DJK's repræsentant på Lolland-Falster:

Trafikassistent O. K. Jensen,
Søvænget 23, Maribo.

Redaktør:

Konsulent Erik B. Jonsen (ansvarsh.),
Esthersvej 19 B, Hellerup.
Tlf. (01 43) HEIrup 6850.

Annonceekspedition:

Forlaget Ørested, Tagensvej 85 E,
København N. Tlf. (01) TA 2221.

Medlemskontingent:

Ordinære medlemmer kr. 25,-
Juniormedlemmer (under 18 år
d. 1. jan. det pågældende år) . kr. 15,-
Indmeldelsesgebyr for nye medl. . kr. 5,-
Indmeldelsesformular kan rekvireres hos
sekretæren (se ovenfor).

Foreningens tidsskrift »Jernbanen«, der ud-
kommer 8 gange årligt, udsendes gratis til
medlemmer.

NATIONAL-TRYKKERIET, KBH. N.

Horn i siden på DSB?



I årets begyndelse fremsatte trafikminister Sven Horn – for et særdeles vel-
egnet forum – Journalisthøjskolen i Århus – en kraftig kritik af den dårlige
service og manglende høflighed hos DSB sammenlignet med bl. a. SAS.

Resultatet udeblev da heller ikke, og allerede nu kan man vist godt konsta-
tere, at statsbanerne har haft et dårligt »presse-år«. Særlig grelt har det været
i den såkaldte »eftermiddagspresse«, hvor specielt Tommy – hvorfor har du
så travlt – Rasmussen fra BT's Århus-redaktion har gjort sig bemærket. Heldig-
vis tager ikke alle journalister »sagen« alvorlig, jvf. ovenstående morsomme
tegning af »Henry« i »Aalborg Stiftstidende«. En forståelig forbløffelse har
bredt sig blandt jernbanepersonalet, men disse må trøste sig med, at det jo
kan være, at den højtærede trafikministers udtalelser er blevet mistolket – det
er jo for nyligt konstateret, at en minister fremsætter »provokerende« me-
ninger, blot for at sætte en diskussion i gang.

Kan det være til nogen trøst, kan det her tillægges, at jernbaneentusiaster
aldrig har haft grund til at mene, at DSB skulle betyde Den Serviceløse Be-
fordring, men vi er jo også belastet i positiv henseende.

Vort forsidebillede

»Sommerens sidste rose« – DSB damploko, litra N nr. 205 med særgodstog
4046 ved Marslev på strækningen Nyborg–Odense. Optagelsen fandt sted den
12. august 1967 – den sidste dag 4046 løb.

Foto: H. E. Pedersen.

Hovedstadens Kulimport A/S

H. C. Andersens Boulevard 44
København V.
Tlf. 15 16 44

Bandholm Smede- & Maskinværksted v/ Brødrene Nielsen

Birketvej – Bandholm
Tlf. 03888 - Bandholm nr. 6 og nr. 40

VORDINGBORG TRÆLASTHANDEL A/S

Vordingborg
Tlf. (03) 775 - 23



Vald. Nielsen Eftf.

Thurøvej 13-15 – F. Tlf. (01) 34 68 71

Alt i varme-
galvanise-
rede bolte
og skruer

H. Albertsen & Sønner A/S Farvehandel

Jernbanegade 15 – Nykøbing F.
Tlf. (03) 85 00 57

Palads Teatret

NØRREGADE 29 – VEJLE
Telefon: (058-1) - Vejle 2000

Forsalg: Hverdage fra kl. 17
Søndage fra kl. 15

John Hansen A/S Stenløse Entrepenørfirma

Speciale:
Typehuse

Tlf. (03) 321 - 191

»KONKURRENTEN«

A/S Richard Beck

Vestergade 18
Maribo
Tlf. 03 - 885 - 655

Fokus på Stilling

Af P. Thomassen

På strækningen Skanderborg-Århus har mange jernbaneinteresserede lagt mærke til en banedæmning, der ved km 89 (fra Fredericia), støder til fra vest og kort efter skiller fra mod øst, begge steder i en meget spids vinkel på dobbeltsporet.

Jeg har haft flere forskellige forespørgsler fra ikke-lokalkendte medlemmer om, hvad *det* var for en nedlagt bane; der har endog været gættet på, at det var en nedlagt bane til Odder. For mere erfarne jernbaneinteresserede lyder dette noget absurd, men der kunne »næsten« være blevet lidt om det, hvis det ældste projekt (1874) om en bane til Odder var ført ud i livet: Hasselager-Odder-Tvingstrup.

Helt så spændende er det dog ikke. Det drejer sig kun om en 1,5 km omlægning af den jyske hoved-

bane i forbindelse med dobbeltsporanlægget Fredericia-Ålborg, etappen Skanderborg-Hasselager, der påbegyndtes i 1919 og var fuldført i 1925.

Selv om pågældende strækning ikke var generende kurvet, benyttede man lejligheden til at udrette en svag S-kurve og navnlig bøde på en upålidelig dæmning, der i 1916 skred ud til stor fortrædelighed for DSB og til glæde for Hads-Ning Herreders Jernbane og Horsens-Odder Jernbane.

I julen 1915 indtraf et usædvanligt stort snefald, og et voldsomt tøbrud ved nytårstide fik dæmningen til at skride sammen, både den 3. og 7. januar 1916, således at den jyske hovedbane var afbrudt i ni dage. Udveksling af passagerer, post m.v. var højst besværlig på den høje dæmning, og alt gennemgående gods Horsens-Århus førtes via Odder. I dagene 4.-11. januar præsterede de to privatbaner 111.375 tonkm, idet 808 godsvogne med i alt ca. 4000 tons gods transporteredes via Odder. HHJ ville have godt 6000 kr. for kørslen, men DSB ville have 33 % rabat, hvilket man så enedes (?) om. HOJ fik de 8000 kr., der forlangtes.



Kortskitse af baneforlægningen (1921). Den punkterede linie er den nuværende linieføring.



Dæmningsskredet – januar 1916.

Foto: Arkiv P.T.

HHJ og HOJ frydede sig over de uventede indtægter, præcis som tilfældet var med TFJ og FFJ, da en del af Limfjordsbroen lå nede i fjorden efter påsejling. Glæden var dog behersket, da baneafdelingen kom med regningen for reparation og ekstraordinær vedligeholdelse af sporet efter den uvante tunge trafik.

A/S IKAS ISOLERING

Sjællandsgade 2, Frederikshavn
Tlf. (08) 42 06 33

INDUSTRIRESTAURANTEN

Jernbanegade 13
Kolding
Tlf. (055) 23199

AAGE PEDERSEN

Installatør

Stationsvej – Bandholm

MIDTJYDSK PILLEFABRIK

Aulum Jylland
Tlf. (074) 7 11 66

Smedemester
RØN PETERSEN

Falkevej 9 – Viborg
Tlf. 0761 - 52

TRØJBORG AKVARIE OG FUGLEFORRETNING

Otto Rudsgade 46

Århus N.
Tlf. (06) 16 87 62

SKANDERBORG KOSANGAS

Adelgade 114 – Skanderborg
Tlf. 065 - 20476

VEMB-LEMVIG-THYBORØN JERNBANE

Lemvig
Tlf. 0782 - 0360

NÆSSUND FÆRGERI A/S

Nykøbing Mors
Tlf. 077 - 214 - 88

»DEN GRØNNE BUTIK«
v/ Ellen Nielsen

Stationsvej 17 – Ejstrupholm
Tlf. 05 - 77 31 11 - 158

LODBERG MANUFAKTUR

Strandbygade 92
Esbjerg
Tlf. 051 - 23203

E. BONDO & CO. I/S

Kongensgade 67
Odense
Tlf. (09) 12 18 64

I forbindelse med anlægget af dobbeltsporet byggedes ny stationsbygninger mange steder, da flere af stationsbygningerne stammede fra 1862. Stilling fik også ny stationsbygning, ikke på grund af ælde, men fordi den »ny bane« forlagdes ca. 200 m mod vest fra den oprindelige bane.

Den gamle station i Stilling stammede fra 1875, da Jydsk-Fyenske Jernbaner anlagde en stoppeplads for beboernes regning. Idag kaldes det B.u.s. (billetsalgsted uden sidespor). Der annonceredes med, at »Enkelte tog kunne standse ved Stilling Stoppeplads«, hvilket vil sige, at næsten alle tog standsede her, for der var ikke ret mange daglige tog på køreplanen den gang. Stationen kunne sælge 3. kl. billetter – både enkelte og dobbelte – til Århus, Hørning, Skanderborg og mærkværdigvis Hovedgård; derudover kunne den overhovedet ingenting. Indtægten var i det første fulde driftsår – 1/4 1875–31/3 1876 knapt 2500 kr. Tallet lyder i dag latterligt lille, men stationsmesteren, eller hvad man dengang titulerede billetsælgeren med, fik ikke mange hundrede kroner årligt for sit virke for JFJ. En evt. stationskarl eller andet hjælpende faktorium fik tilsvarende almiseligende beløb, hvis der i det hele taget var nogen medhjælp udover »chefens« kone, som slet ikke fik noget. I samme driftsår afrejste 6618 og ankom 2788 rejsende. De tal ser jo noget besynderlige ud, idet noget kunne tyde på, at der var udvandret tolv gange så mange mennesker, som der boede i hele Stilling sogn på det tidspunkt.

Som bekendt findes der tre slags løgn: Almindelig løgn, forbandet løgn og ... statistik. Ved »rejsende« skal forstås antal solgte billetter fra Stilling; det var hovedsagelig dobbeltbilletter. Rejsende TIL Stilling omfatter solgte billetter FRA andre stationer, og det var ikke mange stationer, til hvilke man gad trykke billetter til Stilling, og da kun enkeltbilletter. Fra de fleste andre stationer end nabostationerne havde man værs'go at købe billet til den nærmest efterfølgende station, hvortil man havde faste (færdigtrykte) billetter i skabet, selvom den arme rejsende måtte betale 10–20 øre mere. En uting som blankobilletter var aldeles utænkelig dengang.

Beboerne må have været meget optimistiske, når de i 1875 ville have station, eller også har de været misundelige på nabosognene. Dengang havde sognet, der dækker 1000 tdr. land, kun ca. 300 indbyggere, hvoraf over halvdelen var beskæftiget ved landbrug. Der var kun én bebyggelse, der kunne kaldes landsby, nemlig Stilling. For en gangs skyld viste jernbanen sig ikke at være synderligt bydannende, for indbyggertallet passerede ikke de 400 før efter år 1900.



Stilling gamle station med personale (1920).

Foto: Arkiv P. T.

Men folket krævede transportmuligheder. Man begyndte forsigtigt sidst i 1870'erne med at tillade, at Stilling måtte ekspedere banepakker. Det blev til et halvt hundrede stk. årligt med den fyrstelige indtægt for stationen på en tier årligt – men det var jo immervæk penge for 90 år siden. Nedslået over dette kummerlige resultat udskød DSB-JFJ en udvidelse af stationen og dens ekspeditions-mæssige beføjelser til 1889. Da ophøjedes Stilling billetsalgsssted til »holdeplads med sidespor« (idag BS), og vognladningsgods kunne nu ekspederes. Tallene var ikke imponerende i en længere årrække. At man samtidig kunne sælge 2. kl. billetter hjalp ikke stort på indtægten.

Postvæsenet fik øjensynlig ikke øje på Stilling før omkring århundredeskiftet, da stationen fik jernbanebrevsamlingssted og fra 1916 jernbanepostekspedition.

Med en storby som Århus og en nærliggende købstad som Skanderborg har Stilling altid været lidt i klemme, og dens udvikling var indtil for relativt få år siden stærkt hæmmet, men har det før i tiden været en ulempe for Stilling at have Århus som nabo, er det efterhånden blevet en fordel, da byen nu er en slags forstad og med tiden utvivlsomt vil blive en planetby. At Stilling er vågen og fremskridtsvenlig, så man fornylig i pressen tydelige beviser på: Der indrettes et veritabelt supermarked (på godt og ondt).

Når netop supermarkedet nævnes, skyldes det, at samme marked (!) er skyld i, at den gamle station med sine veldrejede arkitektoniske linier blev nedrevet, for at byen kunne prydes af et fladt foretagende med masser af 90° vinkler op-og-ned-og-hen-og-tilbage. At den bliver adskilligt mere farverig end

DALBY MASKINFORRETNING

Dalby pr. Krogstrup
SJÆLLAND
Tlf. 03326 - Dalby 95

CHR. STEFFENSEN

Nakskovs bedste købested
for herre- og drengetøj
Søndergade 2
NAKSKOV - Tlf. 356 - 796 - 1656

JØRGEN NEUBERT

Viborggade 78 - Ø
Tlf. TR 6108

G. HENRIKSEN & SØN
Murermestre

Spec.: flisearbejde
Gasværksvej 9-11
Maribo - Tlf. 474

Malerfirma
H. HANSEN & SØNNER

Bandholm - Tlf. 146

R. JACOBSENS PRODUKTFORRETNING

Københavnsvej 134-136
Roskilde

WAGNER LAURSEN

Blikkenslager

Danmarksgade 8
Hjørring
Tlf. 0891 - 6

A/S NORVIN & LARSEN
Ingeniørfirma

Jernbanegade 21
Aalborg
Tlf. (08) 12 85 99

NORDBORG SPAREKASSE

Storegade
Nordborg, Als
Tlf. (044) 51407

A/S O. BENDIX TØMMERHANDEL

Struer - Tlf. (078) 5 05 00

- en central for byggematerialer

RANDERS STORVASKERI

Tlf. (064) 2 57 11

Renseriet
Tlf. (064) 2 86 31

Randers Kittelservice
Tlf. (064) 2 75 44

**TØMRERMESTER
F. BERG JACOBSEN**

Østergade 52 - Skjern
Tlf. 073 - 5 04 54

bygningen fra 1875, er der ikke tvil om. Tempora mutantur...

Da Stillings nuværende station blev taget i brug i 1925, overtog kommunen den gamle stationsbygning. Byen var nu i vækst, og stationen hørte ikke til de ringeste. Tallene fra driftsåret 1/4 1925–31/3 1926: 26.793 solgte billetter, 1920 tons afsendt og 5483 tons ankommet gods (byggeri), samlet indtægt 70.474 kr. Efter gennemsnitstallene lå Stilling et

pænt stykke oppe i den bedste halvdel af samtlige DSB-stationer.

I 1947/48 så det anderledes ud. 22.925 solgte billetter, 984 tons afsendt og 2291 tons ankommet gods; samlet indtægt 84.248 kr. Nok er beløbet steget, men tager man pristallet i betragtning, ser det knapt så godt ud. Hvis nogen har nerver til at undersøge, hvordan tallene i dag ser ud, må fortræffelige præparater som »Restenil« og »Librium« anbefales.

Svenska Järnvägsklubben's „vårresa“

af S. THOSTRUP-CHRISTENSEN

Af det forhen så omfangsrige 891 mm jernbanenet i Västergötland – landområderne nordøst for Göteborg – er der nu kun ca. 150 km tilbage; banedøden har hærget her som i mange andre egne af Sverige, og mange strækninger, der var interessante og førte gennem storslåede og naturskønne landskaber, findes ikke mere. Måske kan det være et lille plaster på såret, at enkelte af de mest betydningfulde strækninger efter SJ's overtagelse er blevet ombyggede til normalspor, men morsommere er de nu ikke blevet af den omgang.

Indtil køreplansskiftet nu i forsommeren (1967) trafikeredes hele den lange strækning fra Göteborg over Sjövik – Skara til Forshem, samt sidelinien mellem Nossebro og Trollhättan; men den 28. maj indstillede man driften mellem Göteborg og Sjövik, til trods for, at denne del var den tættest trafikerede af banen. Nærmest Göteborg er der planer om at anlægge en »hurtigsporvognsline« på sporarealerne, baseret på persontrafik fra og til det hurtigt voksende bysamfund omkring Hjällbo, hvor man inden længe regner med, at der bor omkring 20.000 mennesker. Mellem Hjällbo og Sjövik fjerner man sporene, hvorefter det er slut med smalsporsbaner i Göteborg-området.

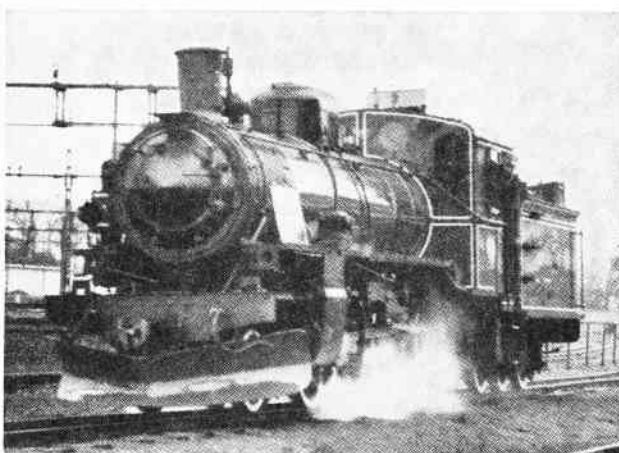
I Stora Lundby kommune, nærmere betegnet med hjemsted i Gråbo, har »Stora Lundby Järnvägmuseum« samlet sit indtil nu erhvervede materiel fra 891 mm banerne, og man arbejder med planer om at redde en banestrækning på omkring 10 km – for her at køre museumstog om søndagen.

»Svenska Järnvägsklubben«s forårsrejse gik da forståeligt nok til Västergötland for at køre en sidste tur på den dødsdømte strækning og for at kikke på museets lokomotiver og vogne, men turen strakte sig videre endnu – fra Sjövik til banens største by – Skara – en køretur på 193 km og tilbage igen. Desværre var det ikke mange DJK-medlemmer, der fik denne oplevelse med – kun lige netop et halvt dusin.

Nå, men der var nu heller ikke ret mange ståpladser at opdrive, da toget dampede ud i den kolde morgen til en lang oplevelsesrig dag, hvor vi kørte gennem afvekslende landskaber, skiftende fra græsklædte bakke drag til egne med søer og klipper, gennem enkelte tunneller og tilslut ud på den flade Västgötaslette, der i mangt og meget minder om Danmark.

For de, der aftenen forud kom til Göteborg, blev der god lejlighed til at kikke lidt nærmere på togstammen; vognene var lørdag eftermiddag kørt fra Sjövik til Västgötabanens sporterræn nær Göteborg Central, trukket hertil af fhv. By-

valla-Långhyttans Järnvägs loko nr. 6, der nu ejes af museumsforeningen. I VGJ's remise lagde foreningsmedlemmer sidste hånd på arbejdet med restaureringen af deres »flag-skib«, VGJ loko'et nr. 31, der skulle fremføre udflugstoget om søndagen. Utallige er de arbejdstimer, som en del af medlemmerne har lagt i dette arbejde, siden foreningen for et års tid siden overtog maskinen, men resultatet var også strålende – bogstavelig talt – nr. 31 skinnede i de fleste af regnbuens farver. Men som altid lige før en premiere, var der et og andet, der ikke var nået, en »skruva« her og lidt maling dér, men det blev klaret i nattens løb. Sodede, beskidte, men glade og stolte var de, der tog det sidste nap – og ikke uden grund.



Stora Lundby Järnvägmuseum's nyistandsatte damploko, VGJ nr. 31. Foto: Nils Boström.

Loko nr. 31 er nemlig en af de største maskiner, der har kørt på det svenske 891 mm net, det er en 2-C-0 T 3 type, bygget 1941 hos »Henschel« i Kassel, længden over pufferne er godt 14 meter og tjenstfærdig vægt nær 53 ton. I »privatbanetiden« fremførte den oftest de hurtige forbindelser mellem Göteborg og Mariestad, men den har også været anvendt i godstog.

Søndag morgen mødtes så de mange deltagere på Göteborg V., og efter navneopråb og udlevering af billetter, brochurer og et 24 sideres hefte med køreplan, stationsfortegnelse, kort over det oprindelige 891 mm jernbanenet og stræknings-

KVETNY & SØNNER

Toftebakken 4-8 - Birkerød
Tlf. 81 12 07

ANDERS N. ANDERSEN

Hoed Kalkværk
Tlf. 063 - 82711 - 16
Balle Jylland

BOLIG-FORUM A/S

Hovedvejen 118
Glostrup
Tlf. 96 58 00

NYBORG HOBBYFORRETNING

Kongegade 19
Nyborg
Tlf. 09 - 31 19 84

FA. PREBEN SCHULTZ

Blikkenslagermester

København F.
Tlf. FA 4520

A/S MOTOR COMPAGNY

Låsbygade 73-77 - Kolding
Tlf. (055) 23677

BRDR. LYKKEGAARD

Triersvej 29
Herning
Tlf. 07 - 12 10 17

BRDR. SØRENSENS BETONVAREFABRIK

Kochsvej 36-38
Frederikssund
Tlf. 03 - 315 - 109

NAKSKOV BRØDFABRIK I/S

Kom Nakskov Brød i kurven
- og tag så med Bandholm-banen

FRANZ ARP

Grosserer

Dyblandsvang 12
Brønshøj

POUL NICOLAISEN

Malermester

Maribo
Tlf. 03 - 885 - 484

V. EGHOLM HANSEN

Frisør

Stationsvej 1 - Farum
Tlf. 95 10 27

VESTERGADES FARVEHANDEL

Vestergade 17
Saxkøbing
Tlf. 03 - 89 47 37

POLYSTAN

Hospitalsartikler

Generatorvej 41
Herlev
Tlf. 94 23 11

HOTEL BYFOGEDGÅRDEN

Torvet 17
Maribo
Tlf. (03) 885 - 157

HARRY OLSEN

Nørrebrogade 5 - N
Tlf. 39 18 05

profil over den del af banen, vi skulle køre på, entrede vi toget, der i mellemtiden var kørt til perron. Toget var forspændt begge de før nævnte loko – idet nr. 6 skulle returnere til Sjövik. Stammen bestod af en lang række person- og godsvogne, tildels med SJ-initialer, men særlig lagde man mærke til personvognene fra baner som SÖJ, LSSJ og NKIJ. En åben godsvogn var lastet med »skrot« for anvendelse ved arbejdet i Sjövik. Vognene blev, som sagt før, fyldt til bristepunktet, og den fotointeresserende deltager imødeså visse vanskeligheder for at erhverve billeder uden »kodrand«, men det gik dog bedre end ventet.

Et indslag, vi ikke har set herhjemme endnu, var, at postkupeen var bemanded, en funktionær iført gammel uniform solgte frimærker til de postkort – bl. a. af loko 31 – der også kunne købes i vognen, og som ved aflevering i postkupeen blev forsynet med ét – til turen særlig fremtillet – stempel. En lille godte til filatelister. Og der blev solgt en gruelig masse kort, som antagelig har givet et pænt lille overskud til foreningen.

På linien var der ikke mange fotostop, men *når* vi holdt, var det på naturskønne steder med gode muligheder. Til gengæld var der rigelig tid ved nogle af stationsopholdene, med gode muligheder for at forøge sin billedsamling. Det første sådanne ophold var i Sjövik, hvor loko nr. 6 sammen med nogle godsvogne blev rangeret ind på et sidespor. På denne station var også henstillet et andet af foreningens loko, VGJ nr. 24, som dog langtfra var i køreklar stand, desuden adskillige vogne og en enkelt »lokomotor« med påskrift ULB Z 1.

Fra Sjövik og fremover var det nr. 31, der leverede trækraften og gjorde det upåklagelig; kun få kilometer på den anden side af Sjövik havde vi et fotostop i pragtfulde omgivelser; banen går her på en klippeskråning lige ud mod Mjörnsjön og »smutter« samtidig gennem en ca. 200 meter lang tunnel. Knap en snes kilometer længere fremme passerede vi Gräfsnäs slotsruin, der ligger meget smukt omgivet af en stor park. Denne park blev for år tilbage købt af VGJ, der anlagde en holdeplads her og kørte mange udflugtstog til denne skønne plads.

Fra Nössebro, der var næste stop, udgår den endnu trafikerede sidelinie til Trollhättan, og længere fremme passerede toget Tumbleberg – også et tidligere knudepunkt med forbindelsestrækning til Lidköping.

Næste store stop var Vara, og det var turens mest interessante, idet denne station er knudepunkt for godstrafikken, idet normalsporbanen fra Vänersborg (og Lidköping) til Herrljunga krydser smalsporstrækningen. Vara er udgangstation for godstogene til Skara, og de består for størstedelen af normalsporvogne anbragt på transportører af typen Q37p. Der er en del moderniseringsarbejder i gang for at gøre overførselen af vognene lettere, og dette tyder jo trods alt på, at man ikke foreløbig regner med at nedlægge resten af banen. På 891 mm sporene bemærkede man i snesevis af de omtalte transportører, der kan kobles så tæt sammen, at de faktisk danner én lang skinnestrækning; men når de store godsvogne først er anbragt ovenpå, må de enkelte transportører skilles ad og forsynes med lange trækstænger, der forbinder de enkelte enheder og som passer i smalsporssystemets koblinger.

Fra Vara gik det nu hurtigt mod turens endemål, købstaden og domkirkebyen Skara, der før var banernes storstation, hvorfra udgik tre forskellige sidebaner, som nu alle er nedlagte. Det store sporareal, som man kunne se havde været større endnu, vidnede om, at her havde ligget andet end en almindelig gennemkørselsstation. Men endnu er der en ganske betydelig trafik, mellem 20 og 30 vogne lastes hver dag, og det er overvejende normalsporvogne, der pr. trans-

portør går til Vara. VGJ's remiser og værksteder findes også her, og på de lange rangerspor står rækker af udrangerede eller i al fald meget lidt benyttede vogne, mest af O-typen.

På tilbageturen »ramlede« vi ved en af stationerne lige midt ind i en større folkefest. Der var stort hornorkester på banegården, optog af gamle historiske hestekøretøjer med flot uniformerede kuske på bukkene, og enkelte af jernbaneturens deltagere nåede lige en tur i lukket karet. Publikum stimlede sammen om toget og beundrede det flotte loko, – og vi blev »för tilfallet« ca. 15 minutter forsinket, hvad alle, undtagen hesten for kareterne, var begejstrede for, de sidste »tyckte mycket illa« om lokomotivets hvæsen, når sikkerhedsventilen tog til at blæse damp ud.

Grundet denne forsinkelse foregik sidste del af turen i iltogets fart, hvad ikke gjorde så forfærdelig meget, da det efterhånden øsregnede. I Sjövik tog vi en hastig afsked med nr. 31 og de gamle vogne, der blev hensat på et sidespor sammen med det først på dagen »afsatte« materiel. Endnu en tur skulle køres på Sjövik–Göteborg strækningen på dens allersidste dag, og for fremtiden kommer altså ikke noget museumstog på 891 mm til at gæste Göteborg. Og mens togsættet hvilede ud, rasede vi andre mod Göteborg i et »rälsbuståg«, der i dagens anledning var formeret som fem-vognstog. På grund af forsinkelsen foregik dette i lyntogstempo, og man undredes egentlig over, at der kunne køres med disse hastigheder på det smalle spor. Efter ankomsten til »G« var der tid til et kik på SJ's moderne tog, på »Rapidlok« og »Paprikatåg« og meget andet, inden tog- og skibsforbindelser bragte vårrejsens deltagere hver til sit, efter en dag, der, for at sige det på svensk, havde været »hemsk trevlig«. Tak til SJK og StLyJ for en god rejse!

Kommende møder og udflugter

Lørdag den 11. november kl. 19 i »Hotel Dana«, Maribo.

Børge Chorfitzen causerer om og viser farvefilm fra jernbaner i Svejts: Bern–Lötschberg–Simplon og smalsporbanen (adhæsion og tandhjul) Brig-Visp-Zermatt. Efter kaffepausen vises farvefilm fra DJK's udflugter.

*

Søndag den 12. november. Udflugt på Hillerød–Frederiksværk–Hundested Jernbane (HFHJ) og Nordbanen (»Lille-Nord«: Hillerød–Snekkersten) med sær- og arbejdstog fremført af DSB damploko litra S.

Planen for udflugten er:

København H	afg.	8.40
Holte	afg.	9.06
Hillerød	afg.	9.40
Frederiksværk	ank.	11.31

– frokostpause –

Frederiksværk	afg.	13.42
Hillerød	afg.	14.43
Snekkersten	afg.	15.50
København H	ank.	16.45

Der arrangeres fotostop på strækningen Hillerød-Frederiksværk og Hillerød-Snekkersten. Særtogsanmeldelser vil blive udleveret.

Pris for deltagelse er: *Kr. 28,00 (uanset påstigningsstation)*. Tilmeldelse sker ved snarest – og senest *den 6. november* – at indsætte ovennævnte beløb på **postgirokonto 11 10 06, adresseret B. Chorfitzen, Tagensvej 169, København NV**. Kvitterings-talonen, der skal medbringes, ombyttes med kontrolbillet ved perronnedgangen på København H – for deltagere fra mellemstationer – i toget.

Medlemmerne bør ikke gå glip af denne sidste chance for damptogskørsel på Nordbanen – og det åbne terræn langs HFHJ giver strålende fotomuligheder. (NB! »Stålvalseværket« foreviser sine rangermaskiner under opholdet i Frederiksværk). Hjemturen ad »Lille-Nord« og Kystbanen må også påregnes at være en »sidste-chance-tur«. Toget op-rangeres som et »rigtigt« Nord- og Kystbanetog: Litra S – CL – CL – CL.

*

Onsdag den 22. november kl. 20 i »Folkets Hus«, Enghavevej 40, København V.

Foredragsaften. Programmet var ved redaktionens afslutning endnu ikke fastsat.

Onsdag den 6. december kl. 20
i »Folkets Hus«, Enghavevej 40, Kbh. V.

Det traditionelle årlige »jule-hygge-møde« med andespil. Mange dejlige gevinster. Tag familien – og godt med penge med. Endvidere salg af diverse jernbanepublikationer, tjenestekoreplaner m. v.

På given foranledning skal det præciseres, at fri-pas og månedskort ikke er gyldige til de udflugts-tog, der arrangeres af foreningen.

Børn – der altid skal være i følge med voksen – vil kunne deltage for halvdelen af prisen anført på pågældende tur/strækning. Begrebet »Børn« dækker aldersgruppen fra det fyldte fjerde til det fyldte tolvte år – juniormedlemmer af foreningen må således betale den fulde pris.

*

Svenska Järnvägsklubben, Skåne, afholder medlemsmøder, fredagene den 17. november og 15. december kl. 19–22 i den tidligere Malmö Västra station (beliggende ca. 600 m fra »Flyvebådene«s anløbsplads). Detaljerede mødeprogrammer er endnu ikke udarbejdede, men der vil blive forevist film og dias – og »snakket tog«. DJK-medlemmer er velkomne – der er gode »Flyvebåds-forbindelser«.

Jernbanenyt - kort fortalt

DSB

I månederne *juli* og *august* er sket følgende til- og afgang m. v. af rullende materiel:

Fra »Nydqvist & Holm AB« (og underleverandører) er leveret (officielt overtaget) 1 stk. diesel-elektrisk motorlokomotiv, litra Mz nr. 1401.

Fra »A/S Frichs« og »Vognfabrikken Scandia A/S« er leveret 4 stk. elektriske 2-vognstog, litra Mm/Fs nr. 7616/7116–7619/7119.

Damplokomotiverne D 843, F 464, 484 og 490 er udrangeret.

*

Fra »Vognfabrikken Scandia A/S« er leveret 2 stk. bogie-personvogne (2. kl. – med el-varme), litra B 20–80 318 og 20–80 319 samt 2 stk. postpak-vogne, litra Dm nr. 90–68 706 og 90–68 707. Leverancen af lukkede godsvogne (med skydevægge),

litra His afsluttedes med afleveringen af 44 vogne: 210 2 556 – 210 2 599. (Leverancen af 300 stk. åbne lavsidede godsvogne (med korte nedklappelige støtter), litra Ks er påbegyndt i september).

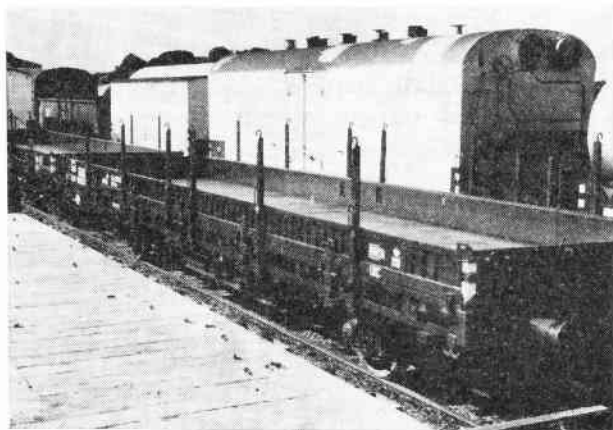
7 stk. person-, post- og rejsegodsvogne er udrangeret: Cm 2180 – Cu 4060, 41 39 – Dj 5402, 5404, 5415 – Eco 6210.

Følgende person- og rejsegodsvogne er overflyttet fra 1. distrikt til 2. distrikt (værkstedsområde Århus): Cp 2814, 2815, 2818, 2820, 2827, 2831, 2832, 2833, 2834, 2835, 2836, 2858, 2863, 2880, 2905, 2906, 2911, 2913, 2920, 2921, 2922, 2934 – Cpe 2987 – Eco 6217, 6225, 6267, 6270, 6271.

Følgende personvogne er udlejet til HFHJ: Co 2525, 2547, 2550, 2552, 2553, 2554, 2601, 2653, 2654.

»Traktionsbilaget« og oversigten »Danske Statsbaners person-, post- og rejsegodsvogne 1967«

(»Jernbanen«, nr. 4/67) kan ajourføres efter ovenstående.



Nyleverede åbne, lavsidede DSB-godsvogne, litra Ks (med korte nedklappelige støtter). De tidligere leverede 450 stk. litra Kbs har lange støtter (int. underlitra »b« = »med lange støtter« (mindst 2400 mm lange)).

Foto: N. Loumann Nielsen.

Hos »Waggonfabrik Talbot« i Aachen er bestilt 30 stk. lukkede selvtømmende vogne med klapdæksler, litra Tdgs nr. 574 0 020 – 574 0 049. De nye vogne adskiller sig fra de tyve tidligere leverede ved, at der er anbragt en lodret tværgående skillevæg, der deler vognen i to lige store rum.

»A/S Bessel-Kok L.P.G.« har af »AB Interconsult« i Falkenberg købt en bogie-beholdervogn (bygget 1967). Vognen er optaget som privatvogn i statsbanernes vognpark: 077 2 101.

Følgende meddelelse i denne rubrik – »Jernbanen«, nr. 6/67 – side 13 – 18.–22. linie f.n. ændres således: »BP-Gas A/S«, Århus, har i Tyskland ladet indkøbe 20 stk. bogie-beholdervogne; vognene er brugte (bygget 1960/62) og vil få numrene: 077 1 406 – 077 1 425 (tidl. DB 580 880 – 580 899). Vognene må befordre propan, propylen og butan. Ni af vognene er allerede optaget i statsbanernes vognpark.

★

Duften af stenkulsrøg forsvandt alligevel ikke helt fra Sjælland; som det vil fremgå af nedenstående maskinøbsplan for damplokomotiverne – vinterkøreplansperioden 1967/68. Når nedennævnte maskiner ikke er i løb, vil de blive holdt i reserve for nedbrud – derudover holdes en E-maskine i reserve i Næstved. Roskilde er nedlagt som »dampdepot« fr.o.m. d. 24. september.

1. distrikt

Gb E:	2205(hv u 1ø) – 254(hv u 1ø)
Kø E:	2086(n e s) – 2075(hv u 1ø)
	8338(ti-fr)

2. distrikt

Fa N:	4068(fr) – 2057(fr)
Ar E-I:	2711(ti-fr) – 2740(ti-fr)
Ar E-II:	2364(fr) – 349(fr)
Ar E-III:	4358(fr) – 2355(fr)
Ar E-IV:	914(1ø) – 7029(1ø)



De sidste damploko fra mdt. Roskilde. Tilh. holder E 988 klar til afgang med det sidste damp-trukne tog 846; tilv. ses S 740 som »forvarmer«. Stationens kedelvogn (dampgenerator), specialvogn nr. 405 kom ikke rettidigt tilbage fra revision, hvilket gav S 740 et par ekstra dage i Roskilde.

Foto: H. E. Pedersen.

Vedr. køreplan (tider), afgang-/ankomststationer og togart henvises til bilaget, der medfulgte »Jernbanen«, nr. 5/67. Bemærk dog nyt tog: 4358 Fa afg. 14.00 – Es ank. 15.42 (tom maskine). Der må påregnes visse ændringer i maskinløbene omkring højtidene.

*

Den 12. og 13. september blev der foretaget prøvekørsel København H.–Berlin Ostbf. og retur med et tre-vogns lyntog, litra Ms. Prøvekørslen forløb tilfredsstillende, og fr.o.m. sommerkøreplanens ikrafttræden i maj 1968 overtager DSB »halvdelen« (hver anden dag) af kørslen med eksprestoget »Neptun«. Fra samme tidspunkt bliver lyntog »Gudenåen« det eneste lyntog, der vil blive kørt med »gammelt« lyntogsmateriel (Mv). (Øvrige Mv-/Ms-lyntog bliver lokomotivtrukne tog med almindelige vogne).

*

Den 5. september blev et nyt automatisk linieblokanlæg for strækningen København Gb.–Vigerslev/Hvidovre Fjen taget i brug. På København Gb. (afgang- og ankomstristen) tog man på samme tidspunkt et nyt »midlertidigt« relæsikringsanlæg i brug.

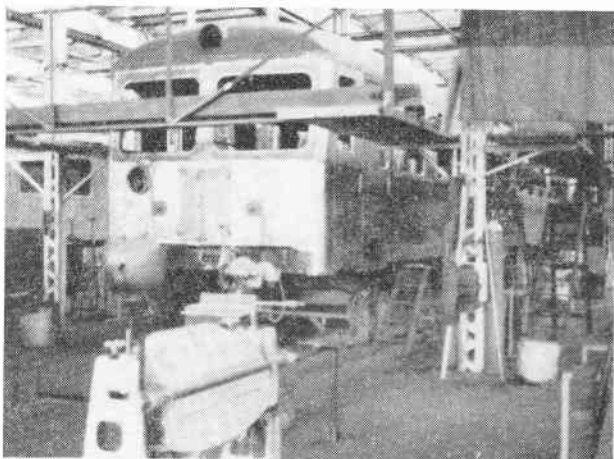
*

Københavns Hovedbanegårds store nye sikringsanlæg for fjerntrafikområdet (se »Jernbanen«, nr. 8/66 og nr. 2/67) forventes ibrugtaget i etaper i dagene 2.–16. november.

*

I de gennemgående vognløb mellem Sverige og Danmark er der i nogle vognløb indsat SJ-vogne, der er udstyret med automatisk døråbning, der træder i funktion, når togets hastighed når op på ca. 10 km/t.

Vogne, der er udstyret med automatisk døråbning, er mærket med en hvid cirkel over dørhåndtaget.



Den første af de nye styrevogne, litra CLS (tidl. CL 1572) begynder så småt at tage form på »Centralværksted København«. (Bemærk den let »strømliniede« front).

Foto: Ole Edholm Petersen.

Privatbanerne: GDS/HFHJ

Gribskovbanen er hårdt ramt efter driftsuheldet fredag den 22. september, hvor tog 286 kørte ind i et jordskred, der var en følge af dagens voldsomme regnskyl. Tog 286 var oprangeret (kørselsretning

Hillerød) af Ys 42 og Ym 1 (Tisvildeleje-delen) samt Ys 41 og Ym 2 (Gilleleje-delen); Ys 42 blev så svært beskadiget, at vognen må udrangeres, Ym 1 er (anbragt på en biltransportvogn – tilhørende det svenske selskab »Transwaggon«) sendt til fabrikanten »Waggonfabrik Uerdingen AG« for reparation, Ys 41 vil blive forsynet med ny forende (reserveforende lånt af LJ) på banens værksted, Ym 2, der kun blev lettere skadet, vil ligeledes blive repareret på banens værksted.

De gamle skinnebusser (»Rødhætterne«) har overtaget hele trafikken.

Frederiksværkbanen har – indtil videre – lejet 9 stk. Co-vogne af statsbanerne for at stå rustet til mertrafikken ved Hillerød S-togs-trafikkens start. Bevilling til indkøb af flere Y-tog kan først forventes i 1969. Visse af banens egne personvogne, litra C nr. 5, 7, 52 og 54 er hensat på Ørby trinbræt (GDS).

SB

I forbindelse med anskaffelsen af Y-togene, som Skagensbanen venter at modtage først i 1968, er der allerede udarbejdet ny køreplan, som det vil fremgå af DSB-køreplanerne. Det påregnes, at Y-togene kan holde de ny tider, hvis udarbejdelse har krævet et betydeligt forarbejde.

Personvognsmateriellet undergår yderligere fornyelse, idet SB af DSB har købt Cqm 3561 og 3562, der vil blive litrerede SB F 5 og F 6. Begge vogne bliver på SB's værksteder monteret med automatisk styret luftopvarmning med Webasto-oliefyr, og vognene males i SB's farver. F 5 er allerede taget i brug.

Som tidligere meddelt købte SB to DSB-traktorer, nr. 83 og 84. Førstnævnte er ophugget, for at brugelige maskinelle dele kan henligge som reserve for nr. 84, der litreres SB T 2. Ved lejlighed omlitreres Schwartzkopff-traktoren, nr. 10, til SB T 1. På denne er der i øvrigt monteret en hjemmelavet koblingsanordning, der kan betjenes indefra af føreren; den prøvekøres om kort tid.

Følgende materiel skal udbydes til salg: Damploko nr. 2, 3 og 4, personvognene B 10, 11, 12, C 31 og 32 samt godsvogn P 301 (den tidligere »gasværks-ekspres«).

Som det vil fremgå af ovenstående, er der endnu ikke tale om udrangering af motormateriel i første omgang. Den berømte M 1 har fået nyt gulv i sommer, og forskellige rygter om, at den har fået ny motor, kan forsåvidt bekræftes, idet den i 1950 eller 1951 fik Herculesmotor, som jævnligt har været udskiftet med en motor af samme type, der anskaffedes samtidig, og som således anvendes som udskiftningsreserve.

SB er som bekendt ofte foregangsbane med ny ideer, indretninger og anordninger. DJK-medlemmer, der i ferien har besøgt Skagen, har sikkert lagt mærke til en tilsyneladende Storm-P'sk anordning ved enden af sporet ved fiskeperronen. Det er intet mindre end »den selv-oprullende hund«. Ved indrangering af de ret tunge vognstammer, der daglig henstilles ved fiskeperronen, kneb det af og til for traktoren at holde stammen, der stundom havde et lidt for hjerteligt møde med sporstopperen, hvorfor der måtte lægges en af de sædvanlige »dobbelte hunde«, som man jo måtte huske at flytte nogle meter tilbage, når stammen skulle bortrangeres. Der blev da konstrueret en hukommelsesprotese bestående af nævnte »hund«, der med en stålwire er forbundet med et med oprulningsfjeder forsynet trisseværk. Når vognstammen bortrangeres, følger »hunden« trofast efter, medens dens tojr bliver stadig kortere, idet dette forsvinder i trisseværket, og når der så indrangeres en ny vognstamme, er »hunden« atter parat til at bremse den, inden den ramler mod sporstopperen. En virkelig genial og arbejdsbesparende anordning.

Denne spaltens redaktører var: *E. B. Jonsen (DSB)* og *P. Thomassen (Privatbanerne)*.

Foreningsnyt

Organisatoriske ændringer i bestyrelsen.

Indmeldelse af nye medlemmer sker fremtidig til sekretæren, frimærkehandler *P. Thomassen, Strandvejen 201, Hellerup*, postgirokonto 6 73 94. Sekretæren ekspederer nye »stamkort« og første-gangs-medlemskort, hvorimod indbetaling af årskontingent af »gamle« medlemmer som hidtil sker til kassereren.

Sekretæren modtager fremtidig meddelelser om adresseændringer, korrespondance vedrørende jernbanehistoriske spørgsmål etc., samt – som hidtil – bestillinger på foreningens publikationer.

Korrespondance vedrørende forenings-tidsskriftet sendes til redaktøren, konsulent *Erik B. Jonsen, Esthersvej 19 B, Hellerup*. I denne forbindelse skal det bemærkes, at tidsskriftet ekspederes af »Avispostkontoret«, og reklamation over udeblevne numre må derfor rettes til det stedlige postkontor.

Bestyrelsesmedlem, cykelhandler *Børge Chorfitzen, Tagensvej 169, København NV*, modtager – som hidtil – korrespondance vedrørende trafikale forhold ved »Museumstoget«, samt modtager fremtidig indbetalinger til foreningens udflugter – se »Kommende møder og udflugter« – og besvarer – i fornødent omfang – spørgsmål vedrørende disse (telefon TAgA 5743 (kl. 10–15)).

DJK's bogserie, postkort m. v.

Bogserien omfatter nu:

1. Næstved-Præsto-Mern Banen kr. 8,50

2. Maribo-Bandholm Jernbane	udsolgt
3. Hørve-Vørslev Jernbane	udsolgt
4. Fortegnelse over danske jernbaners motor-materiel, 1. del (motorlokomotiver, motorvogne, S-tog, lyntog m. v.)	udsolgt
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 Jernbane	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
13. Vodskov-Østervrå Banen	kr. 14,00
14. Hjørring-Albæk og Hirtshalsbanen 1925–1965	kr. 12,00
15. Stubbekøbing-Nykøbing-Nysted Banen	kr. 20,00
16. Helsingør-Hornbæk-Gilleleje Banen	kr. 19,00
17. Lyngby-Vedbæk Jernbane	kr. 25,00
18. Maribo-Torrig jernbane	kr. 15,00
19. Dansk Jernbane-Klub. Maribo-Bandholm Jernbane. Museumsbanen og dens rullende materiel	kr. 10,00

Bøgerne kan erhverves ved indbetaling af ovennævnte beløb + porto (kr. 0,50 pr. publikation – nr. 15, 16 og 17 dog kr. 1,50 pr. publikation) på postgirokonto 6 73 94, *P. Thomassen, Strandvejen 201, Hellerup*. Ved køb af tre bøger – eller flere – er portoen i alt kr. 2,00.

★

Vi har været så heldige at erhverve nogle få eksemplarer af DSB's »Damplokomotivet og dets Betjening«, 1925-udgaven i to bind: Bind I, tekst, 384 sider, bind II, 427 tegninger og planer.

Prisen for dette efterspurgte værk er kun 50 kr. (+ moms og forsendelse 7 kr.). Da vi som nævnt kun har nogle få eksemplarer, kan de bestilles ved indsendelse af et brevkort til *P. Thomassen, Strandvejen 201, Hellerup*; til de først ankomne bestillere sendes et giroindbetalingskort. Telefonbestillinger modtages ikke.

★

Medlemmerne kan – ved tilsendelse af 60 øre i frimærker – hos *Ole Plum, Høeghsmindeparken 8, 1., Hellerup*, rekvirere en liste over foreningens postkortserier.

Der er netop udsendt tre nye med motiver fra Hørve-Vørslev Jernbane:

Føllenslev station (ca. 1920),
HVJ loko 14, Vig (ca. 1920),
HVJ M 5 og C 501.

Kortene koster kr. 1,- pr. styk (+ porto 60 øre for alle tre). Beløbet indbetales på postgirokonto 13 53 13 (ovenfor anførte adresse).

★

Vi har stadig på lager servietter med tegning af DSB damplokomotiver: Kr. 5,- pr. stk. eller sæt à 6 stk.: Kr. 30,- (+ porto 80 øre). De kan bestilles på postgiro nr. 11 10 06, adresseret *B. Chorfitzen, Tagensvej 169, København NV*.

STØT DANSK ARBEJDE

N. K.

BUNDGAARDS TEXTIL

Strandbygade 4

Esbjerg

Tlf. 051 - 20695

A/S JOHS. JUHLER

Maskinfabrik

Løkken 6-8

Sønderborg

Tlf. 044 - 25111

BRDR. ISAGER

Blomster

Strømgade 4 - Hjørring

Tlf. 0891 - 465

M. ANDREASEN & SØN

Gfarmestre

Vardevej 14 - Vejle

Tlf. 0581 - 1830

JYTTE ANDERSEN

Damefrisør

Vestergade 2 B - Svendborg

Tlf. 09 - 21 40 60

H. P. C. ANDERSEN & SØNNER

Østergade 27 - Holstebro

Smedemestre

Tlf. 074 - 20353

VILLY JØRGENSENS MØBELFABRIK

Kås - pr. Ålborg

Tlf. 08 - 24 61 11

A. H.'s TÆPPELAGER

Søndergade 36

Frederikshavn

Tlf. 084 - 23150

ODENSE HOBBYFORRETNING

Vesterbro 42

Odense

Tlf. (09) 12 21 04

EBBERUP AUTOVÆRKSTED

v/ Aage Vilsmark

Tlf. 0974 - 207

SKOTØJSHUSET

v/ W. Dahlberg Larsen

Østergade 18

Maribo

Tlf. (03) 888 - 159

SKJERN BRØDFABRIK

Skjern

Tlf. (073) 50060

NORDISK GULF-GAS

Vestergade 24

Varde

Tlf. (052) 2 11 56

GLARBO SAVVÆRK

v/ Carl Hull

Gammel Rye St. - Jylland

Tlf. 06 - 89 71 11 Gl. Rye 70

CHR. JACOBSEN'S EFTF.

v/ smedemester

A. Røn Petersen

Falkevej 9

Viborg

HOLGER BOYSEN

Frugtcentralens vognmandsforretning

N. Havnegade 54-56

Sønderborg

Tlf. 044 - 21260

AALSTRUP CEMENTVAREFABRIK

Aalestrup

SKIBSTRUP CEMENTSTØBERI &

VOGNMANDSFORRETNING

Skibstrup pr. Ålsgaarde

INSPEKTORAT 149

LANDDISTRIKTERNE I NORDSJÆLLAND SYD

Inspektør Svend Hecquet

Gedevasevej 9, Farum

Tlf. 95 03 52 - Postkontor 58198

Afholdte møder og udflugter.



Der havde meldt sig 50 deltagere til årets storudflugt, der i dagene 25.-29. august gik til det svenske privatbaneselskab TGOJ. Kort før afgangstiden i Havnegade fik vi besked om, at »vor« Øresundsbåd havde fået maskinskade, men vi blev ikke ladet i stikken af den grund. »D/S Øresund« er et »flot« selskab, så stationsforstanderen arrangerede en ekstra flyvebådstur alene for vor skyld. Det medførte, at vi fik lidt ekstra tid i Malnö til at se på venstretrafikken en sidste gang. Vi indtog vore siddende og liggende pladser i ekspressen, som bragte os til Örebro, hvor efter et styrkende morgenmåltid entredes det første TGOJ-tog, et Yoa 202-togsæt, dubleret til ære for os. Vejret var meget smukt, og turen op gennem Bergslagen til Grängesberg var en virkelig oplevelse. I Grängesberg viste stationsforstanderen rundt, vi fik set og fotograferet alle de eksisterende damploko-typer, turbinelokomotivet, litra Y3t var særlig imponerende, og vi fik set på skakterne, der fører ned til de store grubeområder. Området svarede ikke til vore forestillinger om et mineområde, bygningerne var nemlig smukt gulkalkede, og de var omgivet af grønne områder og blomsterarrangementer. Der er normalt ingen kørsel med malingodstog om lørdagen, men banen havde alligevel holdt et tog tilbage, således at vi, fra en tilkoblet personvogn med åbne endeperroner, kunne følge det imponerende tog sno sig gennem landskabet – og hvilket tog: 139 aksler = 45 treakslede malmvogne og en bogie-personvogn, i alt en togvægt på 2315 t. I Kopparberg blev vi »sat af«, og banen viste os den venlighed at byde på frokost – eller lunch, som vore svenske venner kalder det. Derefter viste stationsforstanderen rundt i banens gamle værkstedsområde, der er beliggende her – og så fortsatte rejsen med særtog til Storå og op ad en imponerende stigning til et nyt grubeområde i Stråssa. Vel tilbage på hovedlinien fortsatte vi forbi Lindesberg og Arboga til Eskilstuna. Her blev vi modtaget af TGOJ's maskiningeniør, der viste os maskindepotet, hvor alle typer af banens moderne el- og diesellokos var opstillet. Efter et besøg i værkstedet var dagens program forbi, og vi indkvarteredes på vore respektive hoteller.

Søndag morgen afrejste vi med TGOJ-bus – atter en gestus – til Mariefred, hvor vi blev modtaget af »Museiföreningen Östra Södermanlands Järnvägs« øverste »chef«, herr Gösta Wijkander. Vi fik alle »specialfribiljett«, og vi fik lov at køre på den 3½ km lange museumsbane, så meget vi lystede. Det var et særdeles veldrevet foretagende med meget varieret materiel fra Sveriges mange 600 mm-baner. Efter frokost kørte bussen os tilbage til Skogstorp uden for Eskilstuna, og her fik vi forevist TGOJ's store CTC-anlæg. Et lokomotivtrukket ekstratog bragte os til banens endestation ved havet, Oxelösund. Her fik vi forevist hele havneområdet af havneintendanten, og vi fik et glimrende indtryk af hele denne gennemrationaliserede havn, specielt interessant for os var den nye vognvender, der med et snubtag tømmer en hel malmvogns last. Der var kun tid til en hastig kop kaffe, inden ekstratoget bragte os tilbage til Flen, hvor SJ ekstraordinært lod nat-ekspressen til København standse for at tage os op.

Det var en særdeles vellykket tur, og vi kom hjem ladet med indtryk af det store »Grängesberg-bolag« og dets mo-

derne jernbane. Vi er megen tak skyldige til d'herrer fra TGOJ, der brugte deres fritid på at vise os »deres bane«. En særlig tak til trafikintendant Fritz Asklöf for den glimrende tilrettelæggelse af besøget – og en tak til Jonsen for den udmærkede måde til- og frarejsen blev afviklet på.

B. Chorfitzen.

★

Nordjyske afdeling afholdt udflugt søndag den 3. september. Turen udgik fra Ålborg, hvor et tog bestående af vognene C 12 og DCE 23 med motorvogn M 1210 som trækraft, alt fra FFJ, holdt oprangeret ved perron 1.

48 deltagere besteg toget, og kl. 9.55 blev der givet afgang med portør Albert Juhl Clausen ved »rattet«, og toget satte sig i bevægelse og kørte mod Hadsund. Toget avancerede jævnt og støt gennem det smukke efterårslandskab, og efter en krydsning i Gistrup og en overhaling i Gudumholm nåedes Kongerslev.

Her skulle alle skifte, nemlig over i et af Pindstrup Mosebrugs tørvetog. Dette tog bestod af Pedershåb-traktor nr. 8 og 10 stk. 2-akslede tørvevogne med tremmesider i hvis midte var et bræt til at sidde på. Toget startede ad den 785 mm brede bane, og med en fart af ca. 20 km i timen kørte vi ca. 10 km ud i Lille Vildmose, hvor mosebruget havde hundreder af store fine stakke af opgravede klyner (mosetørv) stående til tørring til senere transport med banen til Kongerslev, hvor de på en virksomhed bliver omdannet bl. a. til spagnum, hvoraf en stor del eksporteres.

Der blev filmet og fotograferet som aldrig før på tørvebanen, og turen på denne må ubetinget betegnes som dagens clou.

Efter spisning i Kongerslev kørte vi kl. 14.35 videre sydpå, og efter en overhaling i Solbjerg nåedes Hadsund N. kl. 15.45. Undervejs fra Ålborg havde der, foruden standsninger på de fleste stationer, været fotostop omkring tyve steder ude på linien.

I Hadsund blev der skiftet trækraft, idet diesel-lokomotiv RHJ, DL 41 (Frichs nr. 478) skulle køre os til Randers, som nåedes i løbet af en times tid, idet der bortset fra en krydsning i Dalbyover ingen standsninger var undervejs, og hermed sluttede den yderst vellykkede udflugt, som arrangørerne hermed bringes en hjertelig tak for, ligesom AHJ og RHJ og disses personale skal have tak for deres andel i det fine arrangement.

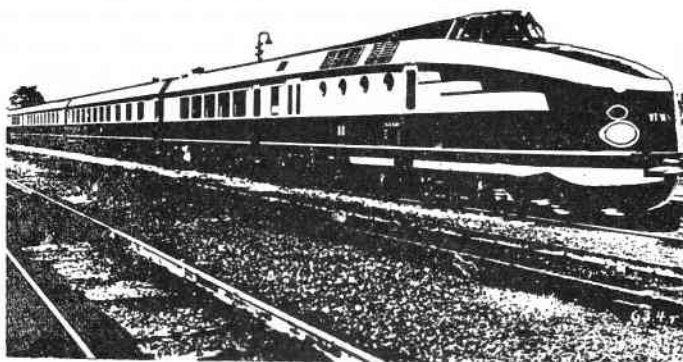
O. Boye.

★

Søndag den 24. september tog foreningen afsked med Ebeltoft-Trustrup Jernbane. Der deltog 85 medlemmer i kørslen på privatbanen, heraf 45 fra Sjælland. Det var et mindre deltagerantal, end vi er vant til, og det medførte, at bestyrelsen, for første gang i foreningens historie, måtte bede DSB aflyse et bestilt særtog. Udrejsen – for sjællændernes vedkommende – skete i stedet med OHJ-landevejsbus – hvilken tort for en jernbaneentusiast.

Overtrafikassistent Gade, ETJ, og hans sønner havde arrangeret mange udmærkede fotostop på den kønne lille Molsbane, og det smukke vejr har gjort sit til, at medlemmerne vendte hjem med mange gode optagelser. Lokomotivfører Adolf Andersen kunne kun være stolt af sit velstandsatte lokomotiv, VLTJ nr. 7 – måtte jyderne dog snart kunne få deres museumsbane igang.

Sjællænderen.



Hurtig, behagelig og sikker
er en rejse med lyntoget
NEPTUN til DDR.
Fra Berlin er der gode for-
bindelser videre til det
sydlige Europa.

Rejser De helst om natten, så tag med MITROPA-sovevognen i
»Østersø-Ekspressen« fra København til Berlin

D. D. R. Trafikrepræsentation

Vesterbrogade 84, København V, EVa 6866

Nordiske Kabel- & Trådfabriker A/S **Asnæs**

Tlf. (03) 451 - 336

Thürmer & Co. A/S Værktøj

Skt. Knudsvej 41, V.
Tlf. 21 27 00

A. Jensen Maskinværksted

Karnersvej 1
Ålborg
Tlf. (08) 13 12 60

Aalholm Automobil Museum Nysted-Lolland

Åbent fra maj til oktober fra kl. 10-18. — Der udstilles
over 150 biler fra årgang 1894 til 1935. Fra 1 cylinder
til 16 cylindre. —

Udstillingsareal: 4 haller på ialt ca. 2600 kv.m.

NY modeljernbane

på 600 kv.m. udstillingsareal, hvor togene kører gen-
nem tyske, schweiziske og italienske landskaber under
skiftende belysninger.

Restaurant ved varme og kolde retter. Skøn udsigt
over Østersøen. — — Spiritusbevilling.

Entre: voksne kr. 4.00
børn kr. 2.00

Fri parkering

Trods dr. Kimbles sidste flugt til friheden var 66 medlemmer mødt op til sæsonens første møde den 27. september. Chorfitzen viste film fra storten til TGOJ, J. U. Gerdes havde sammensat en serie farvedias fra »Museumstoget« m. m. og indtalt kommentar til billederne, der har været benyttet på en udstilling og var en glimrende propaganda for DJK. Endvidere så vi dias fra bl. a. Grækenland, Tyskland og Danmark.

(BC).

Museumstoget – nyt materiel

Krukkevognen, som vi modtog som gave af Dansk Svovlsyre- og Superphosphatfabrik, har nr. Zs 508060 og er bygget af Zwickau – ikke i 1919, som DSB opgiver i sine fortegnelser, men i 1913 eller 1914, efter hvad den tidligere ejer oplyser. Vognen har efter sigende tjent som model for en østrigsk fabrik for modeljernbane.

Kerteminde-traktoren »Lusen«, som DJK modtog som gave fra P. de Kruiff, er nu »officielt« overdraget DJK, idet den har gennemgået talrige reparationer og eftersyn og tilmed forsynet med ny motor (Ford AA 40 hk), uden yderligere bekostninger for DJK. Endnu engang tak til de Kruiff og medhjælpere ved arbejdet med den!

(PT).

VÆRKMESTER HERMAN PEDERSEN Horsens Privatbaner

†

Den 7. september afgik værkfører Herman Pedersen ved døden efter længere tids besværligheder med hjertet.

Herman Pedersen blev ansat ved Horsens Privatbaner i 1923 og blev disses værkfører i 1958.

Alle jernbaneinteresserede, der har kendt »Værkpedersen«, vil savne ham for hans levende interesse for »rigtig jernbane« og hans sjældne indsigt i nyere jernbanevæsen. De mange DJK-medlemmer, der har nydt godt af hans venlighed og imødekommenhed, vil sikkert huske deres første besøg hos ham: Først en rasende gøen af schäferhunden »Lady«, der måtte have et stykke sukker af »Værkpedersen« for at tie stille, dernæst nogle inkvisitoriske blikke og endelig nogle barske spørgsmål om, hvad man var ude på her på HsP's enemærker. Når det så viste sig, at den formastelige kom i jernbanemæssigt positivt ærinde, ja, så var der ingen ende på hjælpsomheden.

DJK har meget at takke »Værkpedersen« for, og de gode minder om ham vil leve længe, ikke mindst hos

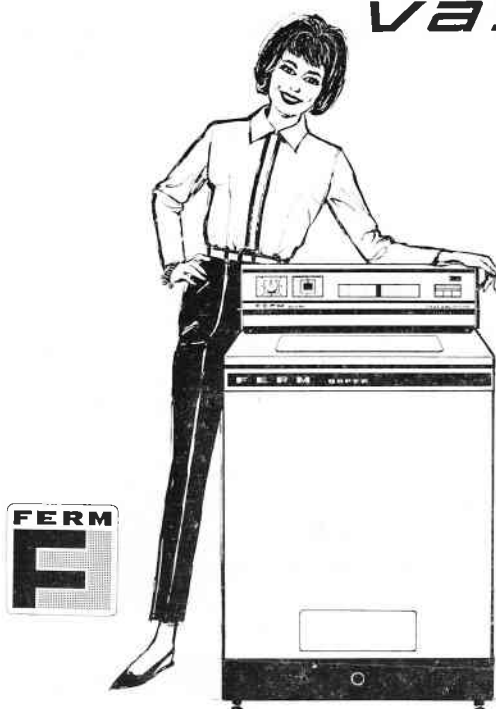
P. Thomassen.



Det er med motorlokomotiver – som med piger – de kan vinde ved nærmere bekendtskab. Litra MZ ses her fremføre tog 374 »Nord-Express«; ved første øjekast ligner maskinen en byggeklods – men kik engang til, den er jo alligevel fotogen – ikke?

Foto: DSB (A. Steensgaard).

FERM *SUPER* *vaskeautomat*



100 % FULDAUTOMATISK

FERM SUPER VASKEAUTOMAT med det kendte FERM agitator vaskesystem har såvel vaskemæssigt som kvalitetsmæssigt mange fordele fremfor andre fuldautomatiske vaskemaskiner.

SE BLOT HER:

- Rigtig arbejdsøjde - Bekvem arbejdsstilling
- Rigtig vandmængde - Aldrig mere gråt tøj
- Rigtig vaskesystem - Mindste vaskeslid
- Rigtig programmering - Alle stofarter kan vaskes
- Rigtig for Dem, fordi FERM specielt er fremstillet til husmødre, der ønsker deres tøj vasket helt rent.

Katalogpris kr. 2585,-

AKTIESELSKABET FERM - ULSTRUP

Restaurant Sønderport

Søndergade 38 - Silkeborg
Tlf. (06) 82 18 99

Orla Sørensen Malermester

Sydkrogen 63
København S.V.
Tlf. 31 21 76
Tlf. 75 49 67

Junckers Savværk A-S

Køge

SANTOS KAFFEKOLBE

Peter Bodum A/S
Nyhavn 63