



jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT



FORENINGEN DRIVER
MUSEUMSTOGET MARIBO-BANDHOLM
MARIAGER - HANDEST VETERANJERNBANE

NR. **1**
FEB. 1969



Ta' toget til Alperne i

OBERBAYERN
SCHWEIZ, ØSTRIG,
ITALIEN, FRANKRIG,
eller til
SCHWARZWALD
— individuelt eller på selskabrejse,



Dette er Deres vogn på rejsen . . . 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 toget,
og De undgår overfyldte motorveje.

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

Foreningens generelle adresse:

Dansk Jernbane-Klub,
Tagensvej 169, 2400 København N.V.
Tlf. (01 72) TÅga 5743 (mandag-fredag
kl. 10-16).

★

Formand:

Politiadvokat, cand. jur. Birger Wilcke,
Søbakken 24, 2920 Charlottenlund.
Tlf. (01 66) ØRdrup 2209

Kasserer:

Bogholder Mogens Bruun,
Ahornvej 18, 3650 Ølstykke.
Tlf. (03) 17 88 04

Forskningsleder:

Frimærkehandler P. Thomassen,
Strandvejen 201, 2900 Hellerup.

Museumstoget:

Trafikafdeling og information:

Børge Chorfitzen,
Tagensvej 169, 2400 København N.V.
Tlf. (01 72) TÅga 5743 –
(01 43) HEIrup 7109.

Øvrige bestyrelsesmedlemmer:

Konsulent Erik B. Jonsen (næstformand),
Ingeniør Stig Thøke-Jensen,
Afdelingsingeniør H. Thorkil-Jensen.

DJK Odense-afdelingen:

Hans Gerner Christensen,
Bernstorffsvej 17, 5000 Odense.
Tlf. (09) 13 08 72.

DJK's nordjyske afdeling:

Trafikassistent S. P. Laursen,
Falkvej 7, 8900 Randers.
Tlf. (06) 42 65 84.

DJK's repræsentant på Lolland-Falster:

Overtrafikassistent O. K. Jensen,
Søvænget 23, 4930 Maribo.

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
forskningslederen (se ovenfor).

jernbanen

Nr. 1 - 1969

9. årgang

Tidsskriftet er medlem af:

Union Internationale de Presse
Ferroviaire (ferpress), Wien.

Redaktør:

Konsulent Erik B. Jonsen (ansvarsh.),
Esthersvej 19 B, 2900 Hellerup.
Tlf. (01 43) HEIrup 6850.

Annoncesekretariat:

Forlaget Ørested,
Tagensvej 85 E., 2200 København N.
Tlf. (01 72) TÅga 2221.

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

NATIONAL-TRYKKERIE, KBH. N.

Ved årsskiftet

De fleste af os har vel for vane ved årsskiftet at se tilbage – og frem. Som redaktør af dette tidsskrift må jeg se tilbage på 1968 med en vis »næserynken«. Foreningens medlemmer blev »snydt« for ét nummer i det forløbne år, idet de to udsendte særnumre næppe kan betragtes som kompensation for dette forhold. Tiderne er – hvor nødigt vi end vil indrømme det – knapt så gyldne som for blot et par år tilbage – i det mindste ikke på »annonce-markedet«. Det har også skortet på regulariteten for så vidt angår udsendelsesterminerne, noget der skyldes både det netop nævnte forhold – og postvæsenets kraftigt »nedtonede« udbringelsestempo for tidsskrifter. Men ved nytårstid skal man være optimist – og jeg håber, at forholdene bedres. Vort annoncebureau tager fat med ny energi, og foreningens bestyrelse har bevilget en større »tilskudssum« – så der er al god grund til at tro, at »Jernbanen« vil dumpe ind af Deres brevkasse otte gange i 1969.

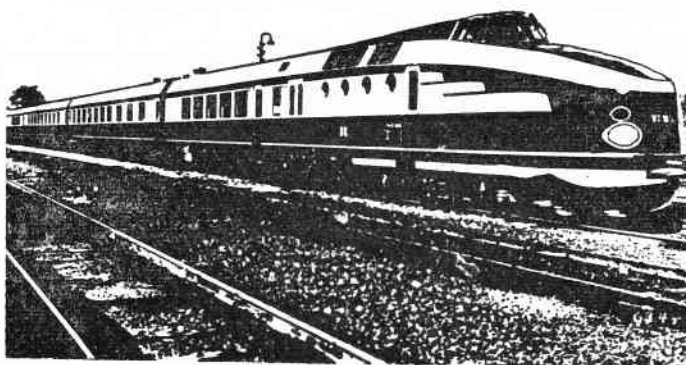
Nu er otte numre af et tidsskrift i sig selv ikke nok – det skulle gerne være otte gode numre med et indhold, der har interesse for hele medlemsskaren. Og nu er det, jeg gerne vil appellere til Dem – send mig et par linier med kritik eller ros. Interessen for jernbanen er så mangesidig som jernbanen selv, så at give en 100 % dækning af alle interesseområder er vel en utopisk tanke, men det er mit ønske som redaktør at give Dem et tidsskrift for jernbane-entusiaster – skrevet af jernbane-entusiaster – og her kommer De ind i billedet. Jeg har haft den glæde at kunne »trække« på adskillige gode skribenter i de forløbne år, men nye navne er særdeles velkomne. Jeg véd, at foreningens bestyrelse deler min opfattelse af, at vort tidsskrift bør indeholde gammelt og nyt – jernbaneromantik og jernbanerealisme. Vor forening skulle gerne have et højere sigte, end tilfældet måske er – netop nu. Vort foreningsarbejde er selvfølgelig beskæftigelsesterapi – en absolut nødvendighed i det moderne samfund – men i os har jernbanen også en stor skare »goodwill-ambassadører«, der, efter hver enkelts formåen, kan medvirke til, at jernbanen får den andel i landets transportindustri, den har krav på – og det må gerne afspejle sig i vort organ.

(Fortsættes side 11)

Vort forsidebillede:

»S-maskine på afveje«. S 740 ses her – syd for Storkevad – »dampe« gennem det smukkeste skovparti, man kan ønske sig – i forbindelse med foreningens »juletur« gennem Gribskov til Gilleleje – søndag den 15. december 1968.

Manden bag kameraet var: Kjeld Chorfitzen.



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

COLOMBIA KAFFE

aromatisk
opkvikkende



En rejse Næstved - Slagelse

1908-1968

Af P. Thomassen

En søndag i juni 1968 fik jeg lyst til at gennemkøre strækningen Næstved-Slagelse efter 10 års forsømmelse bortset fra DJK's tur med P 917 til SNNB (27/3-1966), hvor vejret var for dårligt til at se noget som helst.

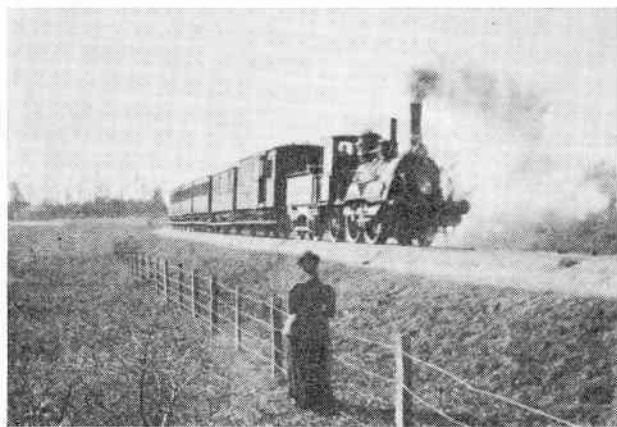
At gense banen i ro og mag var egentlig ikke nogen munter oplevelse, hvis man tidligere har set banen som »rigtig jernbane«, som blev bygget for først og fremmest at betjene beboerne langs banen. Nu er den godt på vej til at være transitbane for rejsende fra Korsør til Næstved og Nykøbing Falster og omvendt. Som transitbane for gods mellem de nævnte byer har den ingen betydning, nu hvor alt gods dirigeres via Ringsted. Tilbage er blevet et lokalgodstog fra Næstved, der betjener Sandved og Hyllinge – og et par fra Slagelse, der betjener Dalmose – og dermed Skælskør, hvortil og -fra, der stadig er en del gods. »Sidesporet« Dalmose-Skælskør er et endnu bedroveligere kapitel, men derom en anden gang.

Mere opløftende er det at tænke på, hvordan turen havde formet sig for 60 år siden – et tankeeksperiment, som den del af den yngre jernbaneinteresserede generation, der har så travlt med at få banerne moderniseret, steriliseret, elektrificeret og med at få den sidste rest af fordums »rigtig jernbane« pulveriseret snarest muligt, nok vil gyse over og omgående bladde om på nogle andre sider i bladet.

Mon der ikke stadig er en del jernbaneinteresserede i alle aldre, der trods alt kan følge en arkaisk og forstokket jernbane-faens tankegang? Jeg vover pelsen.

Rejsen i 1908

Næstved station, søndag ved middagstid i det herrens år 1908. Et rungende slag på afgangsklokken og et langt fløjtesignal giver afgang for tog 188 på slaget 13.41. Bs-maskinen sætter sig adstadigt igang med det blandede tog, oprangeret af DA, EH, BF, nogle CB og nogle godsvogne, hvoraf flere P-vogne



Slagelse-Næstved toget ved Herlufsholm (1902).

Foto: E. Arnholtz.

med kul. For et par år siden gik det knapt så stille af, når toget gik igang, for Ls-maskinerne var ikke så gode til at stå fast. De er forresten for nylig blevet sendt til Jylland for at blive lavet om til rangermaskiner der. Heller ikke på Frederikssundsbanen, hvor de i en længere årrække huserede, var man tilfreds med dem. Pudsigt nok er Bs-maskinerne også aflagte sager fra Frederikssundsbanen, men de gør udmærket fyldst her på banen.

Der er ingen 1. klasse i dette tog, da det er blandet tog; kun persontogene fører alle tre vognklasser, men det varer nu ikke længe med den luksus, da det er bestemt, at den eksklusive vognklasse skal indtages på alle sidebaner inden udgangen af 1909. Den benyttes næsten kun af frikortrejsende, når de i tjenstligt ærinde er på rejse til landets afkroge. Men der er nu også ganske behageligt og ikke overfyldt i 2. klasse kupeerne med det grålige plys.

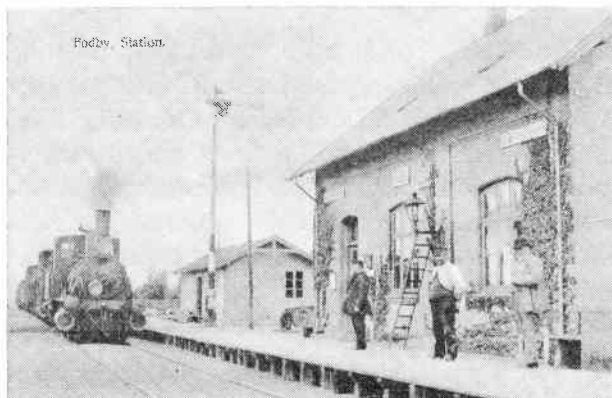
Vi er ikke nået ret langt, før tog 79, bumleren, der udgår fra Roskilde, med hvinende bremses er ved at køre ind til Næstved på parallelspejret. For en gangs skyld præcis, så der har åbenbart ikke været vrøvl med den skæve krydsning med tog 2062 i Tureby, den langsomme slæber fra Masnedsund, der skal krydse syv gange undervejs til Gb.

Nu drejer vi fra Sydbanen og skal til at passere broen ved Susåen med den meget smukke udsigt omkring Herlufsholm. Vi når lige at undres over det mystiske rustne spor, der støder til lige før broen, og som i en skarp kurve forbinder Slagelsebanen med Sydbanen udenom Næstved: Militærsporet, hvor der aldrig kører et ærligt tog, men kun militære øvelsestog i nattens mulm og mørke for ikke at forstyrre den ordinære toggang.

Efter at have passeret Herlufsholms herligheder er der snart frit udsyn; til højre ses landsbyen Rislev og snart efter Ladby; begge steder er der teglværker. Til venstre ser vi Karrebæks højtliggende kirke og mølle, selv om de ligger en mils vej borte.

Vi holder ved Fodby station, som stadig betragtes som holdeplads, selv om der ved århundredeskiftet efter beboernes ønske anlagdes læssespor, navnlig af hensyn til teglværkerne. Rejsende er det lidt småt med, men der er da altid liv på perronen, for hvad

skal man ellers lave på en søndag i Fodby? Så går det videre i det let kuperede sjællandske landskab, og da vi passerer Harrested å, ser vi også den tidligere betydelige landsby Vallensved. Det var mest af hensyn til denne, Fodby billetsalgssted blev oprettet, men navnet var ikke så godt egnet, da man



Fodby station (1906).

Foto: E. Arnholtz.

ventede, at Vallensbæk syd for København fik sin metersporede bane i 90'erne.

Vi kører ind på Hyllinge station, der er af en ganske anden størrelse end Fodby. Og adskilligt betydeligere i alle henseender, både hvad rejsende og godstrafik angår.

Bortset fra den smukke skov ved godset Fuirendal, der skimtes til venstre for banen, er der ikke meget at bemærke under vejs til Sandved station. Her bliver travlhed, for den er ved at være banens bedste i alle henseender. Her er mange rejsende, her rangeres, og gods og post udveksles. Ved stationsbygningen holder postdiligencen til Rude; da Bs-maskinen kom til at hvæse lidt med sikkerhedsventilen, stppede den postale Rosinante lidt, mere for en ordens skyld end af skræk, for den skikkelige hest havde jo set tog hele sit liv. Det er ikke uden grund, Sandved station har så stor persontrafik, da den ligger mellem flere betydelige landsbyer, f. eks. Fuglebjerg og Kvislemark, og industri har Sandved da også. En skramlen og buldren med tomme returgående mælkejunger røber tilstedeværelsen af et større mejeri. Banen har i øvrigt ret betydelige mælketransporter fra flere af stationerne. En lille lokal pudsigheid klæber til Sandved: Den har længe stået tilbage for den lidt længere fremme liggende landsby Haarslev i kulturel henseende, men i år har Sandved fået både skole og missionshus.

Det meget gods og rangeringen gav et par minutters forsinkelse, men dem skal Bs snart få indhentet inden Dalmose, for der er ikke noget at stoppe for undervejs – til sorg for landsbyen Hyllested, der

havde håbet på at blive udgangspunkt for Skelskør-banen. Det private oprindelige forslag om at lade banen gå til Skelskør direkte og videre til Korsør via Boeslunde var nok ikke så tosset endda, og det fortælles, at hvis godset Holsteinborg havde ligget noget nærmere banen, var det nok lykkedes at få forslaget gennemført. Men der var for stærke kræfter igang fra anden side. Slagelse ville have en ny station, der lå ordentligt for byen, Slagelse-Vørslev banen ville passe godt sammen med Næstvedbanen osv.

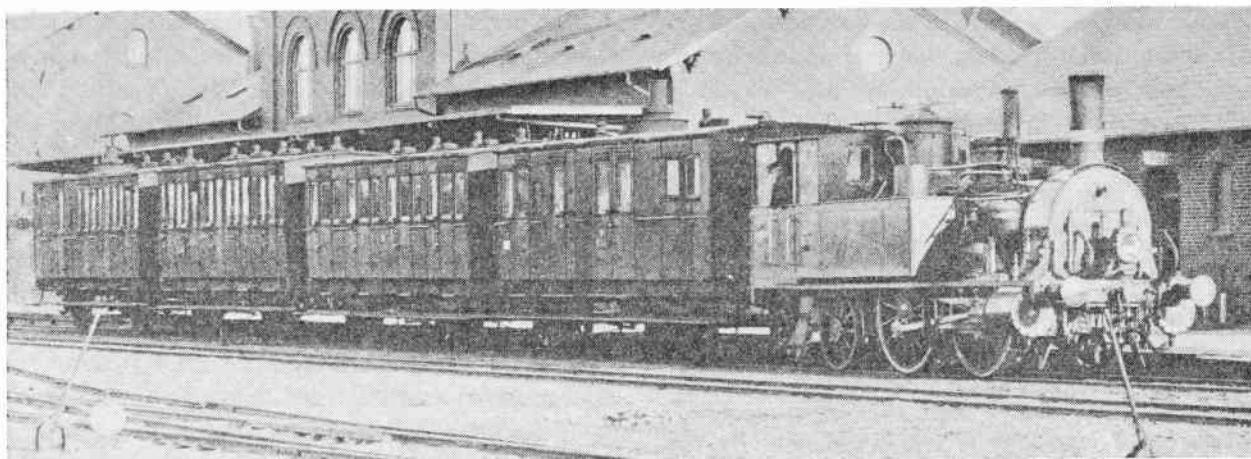
Vi får stop for indkørsel før Dalmose, så der må være noget på færde. Op af plysset, kraftprøve med vinduesremmen, ud med hovedet, fed lokomotivrøg i ansigtet. Det var sært; tog 187, som vi skal krydse i Dalmose, holder jo godt nok ved perron, så vi har alligevel ikke fået indhentet forsinkelsen. 187 må have været rettidigt – 14.58 – medens vi skulle have været inde 14.50. Nåh, det er »Skelskørekspressen«, der er bagefter, næsten 20 minutter, for den skulle have været der 14.39. Men nu kommer den osende med sin lille pudsige As-maskine, der har kendt bedre dage fra sin ungdom på Klampenborgbanen. Der har nok været søgang mellem Omø og Agersø, så Skelskørdamperen har sinket togets afgang. Først da Skelskørtoget er kørt til perron, får vi indkørsel, og vi får indtrykket af en større banegård. Tre tog på én gang, hvoraf de to rangerer. Det er ikke så



Dalmose stations indkørsel set fra Næstved (1959).

Foto: P. Thomassen.

meget godset til Dalmose, der giver arbejde, for her er jo næsten ingen by. Havde man ikke fundet på at lade Skelskørbanen udgå herfra, så havde der slet intet været. Havde de to landsbyer Høve og



Skelskørtoget – fremført af As-maskine.

Foto: Ex coll. PT.

Ting-Jellinge på hver sin side af banen og beliggende lige langt fra stationen, ikke været der, så havde Dalmose ikke haft nævneværdig trafik udover transit til og fra Skelskør.

Der er dog nok at bestille for stationspersonalet. Omfattende omlæsninng af post og gods fra tre tog indenfor en halv time kan vel nås, hvis togene var præcise, men det er som bekendt ikke det normale! Kun tog 187 mod Næstved kom nogenlunde rettidigt afsted; vi havde efterhånden fået et kvarters tid at trækkes med, og lige så meget vil Skelskørtoget få, da maskinen ikke får lov at omløbe, før vi er ude af stationen, og vand skal den også have. Hvis det så skal have forbindelse med damperen, bliver det dennes tur til at vente.

Så går det mod Flakkebjerg, og Bs viser, hvad den kan. Vi har efterladt nogle godsvogne i Dalmose, så vi er snart adskilligt over de 45 km/t, som toget må køre. Nå-ja, tjenestekøreplanen kalder os for »hurtigt godstog«, og det kommer til at passe. Vi nyder farten, og der er ikke meget at se undervejs, kun den lille landsby Vemmeløse til højre. Vi braser ind på Flakkebjerg station og håber på, at der ikke er for meget at gøre der. Det plejer der ikke at være, navnlig ikke hvad gods angår, og det var der heller ikke denne gang. Persontrafikken på Flakkebjerg er dog ikke ringe, endda sommetider større end Hyllinges, men den er jo hurtigere at ekspedere. Byen er ikke så lille endda, og en vis institution, som ikke er særligt populær hverken i byen eller på banen, giver også en del trafik. Vi får snart afgang, og Bs skal atter vise, hvad den kan, men det blev noget helt andet denne gang: Hvæsen, sprutten, dampbrøl og en vældig røgsky. Det er det sædvanlige: Grøn sæbe på skinnerne. Lokomotivpersonalet sender en »venlig« tanke til grev Fr. Ad. Holstein til Holsteinborg, der fik oprettet Flakkebjerg Opdragelsesanstalt, »der tager imod indtil 70

Drenge, der ere komne paa Vildspor«. Kunne de endda have holdt sig til det i stedet for at bruge statsbanernes til at afreagere på.

Med lidt forsigtighed og meget sand kommer vi da i gang, og farten skal nok være nær de 70, da vi passerer Skørpinge landsby til venstre for banen. Der er ellers ret øde heromkring, men både korn og roer står fint på den gode jord, og man glæder sig allerede til den dag, sukkerfabrikken bliver færdig oppe ad Kalundborg til. Vi har nu kun Sludstrup billetsalgsssted tilbage at holde ved, og her er der aldrig meget at gøre; men vi har da også kun fået indvundet lidt af den tabte tid på grund af det med sæben i Flakkebjerg.

Da Bs med et arrigt snøft standsede i Sludstrup, stod nogle få utålmodige rejsende på perronen, og de var hurtigt ombord. Ingen ville af, men et par pakker blev da udvekslet. Sludstrup er langt den dårligste station på banen. Sidste år tjente den kun ca. 4000 kr. Der sælges næsten kun billetter til Slagelse à 25 øre, og den smule gods, der sendes, giver kun småpenge, da det kun er mindre stykgods og banepakker, for her er intet sidespor endnu. Det snakker man nu godt nok om at ville have, og det kommer også, når herregården Falkenstein finder det for godt. Det må være af hensyn til denne, billetsalgssstedet er blevet oprettet, for Sludstrup landsby er meget beskeden, og til højre for banen ligger i nogen afstand kun nogle få huse, der kalder sig Sørbylille.

Lokomotivføreren og fyrbøderen, der stadig er forbitrede over Flakkebjergdrengenes sæbekunster, gør hvad de kan for at vinde tid ind. Vi skal være i Slagelse 15.39, men det er håbløst. Der er forbindelse til København med tog 32 og kun seks minutters overgangstid, så der skal nok være nogen, der vrisser. Signalet viser ret for indkørsel, og vi ruller ind på spor I på slaget 15.45, da tog 32 skulle

afgå mod Frederikslund. Det ser ikke ud til, at man har særlig travlt med at komme afsted, for der læsses post og pakker endnu. Egentlig havde jeg håbet på at se en af de ny statelige P-maskiner for Københavnstoget eller i næstbedste fald en A eller K. Det var dog ingen af delene, da man havde fundet en af de veltjente Fs-maskiner frem. Den kan jo også være god nok til et bumletog.

»Alle rejsende skifter«, skræppede togbetjenten, og det gjorde de. Af de ca. 50 rejsende fra Næstved-toget var en god del kommet på i Dalmose fra Skelskør. Nogle haster over til Københavnstoget, næsten hele resten begiver sig ud i Slagelse by, men et par ængstelige ældre folk spørger togbetjenten, hvordan de kommer til Dianalund. Han klør sig under kasketten, for der er jo to muligheder, og de arme ikke rejsevante bliver mere og mere tummelumske. Enten må de over i Kalundborgtoget, der står på spor IV uden maskine, og så skifte i Høng, eller også må de skynde sig op i Københavnstoget og skifte i Sorø og Vedde, men det vil nok tage et par timer mere, og hvad værre var, så ville det koste mindst 35 øre mere. For hver. Man foretrak så at tage via Høng, selv om der var halvanden times ophold dér. Manden gav ondt af sig på sit brede sjællandske: »Jæ har aldre vorn mæ te nå'ued så sindsfortosset som at rende det hal' land rundt, barestens fordi din sø'ster er kommet på ånstaten mæ den smu'l poplesislav. Nu ku vi ha sa't hjemme i Tjæreby og nødden ettermidavska'fen.«

Vi lader de to skændes i fred og slutter med et par tal fra Slagelse-Næstved banen for driftsåret 1907/08: Der afsendtes ca. 7.000 t gods fra banen og ankom 28.000 t. Hertil kom små 4.000 t i forbindelse med Skelskørbanen. Kul, korn- og foderstoffer samt teglværksprodukter var de vigtigste transportartikler. Fra banens mellemstationer afrejste ca. 117.000, hvortil kom godt 55.000 fra Skelskørbanens stationer.

– og i 1968

Næstved station, juni 1968. På spor I holder tog 1872 klar til afgang, oprangeret af Mo-Av-Mo. Mo har reserveret-sedler på ruderne, ikke fordi der ventes et større rejseselskab, men så er togpersonalet fri for at have rejsende at billettere dér. Der er da også plads nok i Av-vognen. Toget er i øvrigt et af de få lokaltog med begge vognklasser, der endnu kører her i landet bortset fra Kystbanen og »Palisanderlinien«. Vi er to rejsende på 1. kl., den ene på kort, den anden på frikort. Vi venter fem minutter over afgangstid på forsinkede rutebilrejsende,

der kommer halsende henne fra rutebilstationen. Den fungerende kikker tjenstligt ud ad kommandoposten, trykker på en knap, der siger ingenting; togførerens fløjte giver et klagende livstræt pift fra sig, Mo'erne oser af solarfims, og vi ruller mod Slagelse. Vi er vel kommet på højde med »doktorsporet«, da et eller andet forstyrret udlandstog larmer forbi med My-brøl og udanske vogne mod Ringsted. Vi forlader snart dobbeltsporet og drejer mod broen over Susåen. Det lykkes lige at få øje på udvidelsen af dæmningen, hvor militærsporet i sin tid stødte til; det nedlagdes samtidig med anlægget af den første del af midtbanen, Næstved-Ringsted. Udsigten kan der bestemt ikke klages over ved Susåen og Herlufsholm; her er mindst lige så kønt som i 1908, lige så snart vi har forladt Næstved. Med udsynet kan det måske knibe lidt undervejs, da der flere steder er kommet mere bevoksning. Der er også gået svind i møller og teglværker, og man skal være heldig, hvis man straks får øje på Karrebæksmindes fjernkendingsmærker.

Man skal også være stedkendt for at se, hvor Ladby Sjælland trinbræt lå 1928–55. Pudsigt nok lå venteskuret der endnu fem år efter nedlæggelsen, så man fra landevejen set måtte tro, at det stadig fandtes. Fodby ruller vi forbi i tavshed, for der er ingen station mere. End ikke trinbræt! Stationsbygningen er der godt nok, og den ser ikke værst ud, både velholdt og ikke meget ændret. Fodby har haft en noget omtumlet tilværelse: Billetsalgsted 1893, BS 1901, station 1917, totalt nedlagt 1963; intet gods, for få rejsende.

Bedre så der ud i Hyllinge, hvor der ikke var lavet meget om siden banens åbning. En enkelt rejsende stod på, og der var et par godsvogne på læssesporene. Endnu bedre stod det til i Sandved; indtil flere rejsende ville af og på, og læssesporene var næsten fyldt med godsvogne, der ikke blot var henstillede på grund af pladmangel andetsteds, men fordi der virkelig er gods i Sandved. Byen er da også efterhånden blevet helt anseelig og uden tvivl banens bedste station.

Landskabet er mindst lige så frodigt som for tres år siden, og det er virkelig en yderst behagelig tur i smukt vejr og i en ordentlig vogn. Vi er mange, der vil savne de lidt ældre vogne af litra A; her er da gode pladsforhold og et ordentligt vinduesbord, hvor man kan have alt sit ragelse, i stedet for de ny A-vognes små-klapper af tallerkenstørrelse, som kun duer til at støde sig på. Farten her på banen er heller ikke større – 60–70 km/t – end behageligt, når man vil se på landskabet og diverse faste anlæg, og så er man så rart fri for at diskutere vognes køre-

egenskaber, som åbenbart går ud på at køre så stærkt som muligt og mærke mindst muligt, at man i det hele taget kører. Nå, nogle af os lever jo af at have travlt. Navnlig læger ...

Vi holder ved Holsteinborg trinbræt: $+ 4 \div 2$ rejsende. Jo, nu kommer den sædvanlige rørstrømske svada om de idylliske trinbrætter! Ellers kunne de tålmodige læsere komme til at tro, at den arkaiske skribent var kommet til at fejle noget andet.

Da Holsteinborg T oprettedes i 1926, fik det efter datidens skik et rigtigt stationsskilt i den ene ende. Den vestlige ende af træperronen er næsten dækket af hyld, der i dag blomstrede og duftede! Indrøm nu bare, alle nummermænd og steam-fans, at det er lige så godt som cifre og kulrøg. At navngive trinbrættet efter godset Holsteinborg er noget af en tilsnigelse, da godset ligger en mils vej syd for banen, men landsbyen ved trinbrættet hedder Hyllested, og det gjorde en station på Ebeltoftbanen også, og den kom først. Hårslev – en nærliggende landsbys navn – kunne heller ikke bruges, for sådan en by ligger f. eks. også på Fyn, og navnet minder også for meget om Hårlev og Harlev. Det har sikkert ærgret det »mordlystne« d 1, at man ikke uden videre kunne nedlægge Holsteinborg T; der er simpelt hen for mange rejsende.

Vi nærmer os Dalmose; der er ingen til at stoppe os, for alle banens mellemstationer er ubetjente på søndage, og der er overalt blinklys i stedet for borme. Da disse erstattedes omkring 1959 af blinklysene, blev flere ledvogterfamilier pludselig brødløse. Da vi kører til perron på den store station Dalmose, holder »Skelskørtoget« på spor I: En henstillet godsvogn, der venter på videretransport mandag formiddag. Der ser ikke rart ud i Dalmose, som jo er en falden storhed, hvad trafik angår. Vel findes stadig det murede signalhus på perron II såvelsom remisen, men dennes ene spor er væk. Det andet bruges af Skelskørbanens traktor, der kører en dobbelttur på hverdage, dog helst ikke lørdage. Gods er der en del af endnu, også til Dalmose, der har nogen industri, men med rejsende er det ikke så godt. Hvor lille behovet er for lokalforbindelser til Skelskør er, viser de få rutebilforbindelser, der anløber Dalmose. På hverdage er der 14–16 bus-afgange fra Dalmose fordelt på et par ruter, på søndage kun 10. Der var ingen busforbindelse ved vort tog, men ville man vente tyve minutter, kunne man komme til Bisserup, hvad man så skulle dér efter?

Næste gang, toget holdt, mødte der os et sørgeligt syn: Flakkebjerg fhv. station. Vi holdt på spor II ved perron II; det var vi nødt til, for den tidligere perron I var der sat hegn på, og både spor I

og læssesporene var taget op. Der var dog stadig ventesaal i stationen, som i 1966 pludselig blev nedsat til trinbræt. Kun en enkelt ting røbede, at sporene ikke for ganske kort tid siden var fjernede, hvad svellehullerne og den henliggende ballast ellers kunne give indtryk af: Lysende gule tæpper af Stenurt, der i stedet for *Sedum acre* passende kunne kaldes



Flakkebjerg station (1968).

Foto: P. Thomassen.

ferrovia mortante, eller hvad hændende jernbane nu hedder på udenlandsk. Den vokser gladeligt i gruset eller småstenet ballast, når den får lov at være i fred for lugejern, ballastrenseplov og natriumklorat. Selv om stenurten varsler ilde for en station, virker den helt oplivende med sine farveglade flader, der kan dække en stor del af stationsarealet som for eksempel på Brøns station, hvor stenurten virker mildnende på synet af den umanerligt hæslige stationsbygning.

Den eneste rejsende, der ville af i Flakkebjerg, smuttede gennem åbningen i kreaturhegnet ved perron I og skyndte sig bort gennem en anden låge, der også manglede. Godt, at toget snarest forlod denne elendighed. Næste station kunne forventes at se lige så styg ud, men det blev en behagelig overraskelse, selv om Sludstrup brutalt blev nedlagt i 1959. Stationsbygningen, der forlængst var blevet solgt til privat beboelse, var yderst velholdt, og ejeren havde sørget for at plante buske, der delvis skjulte kreaturhegnet og de talrige biler, der holdt op ad huset. Bygningen er i øvrigt særpræget med sine høje smalle vinduer i »kommandoposten«, en sjælden arkitektur for en station. Efter at have været billet-salgssted fra banens åbning ophøjedes Sludstrup til station og fik fuld ekspedition i 1912, formentlig af hensyn til herregården Falkenstein og roetransporter til den nyåbnede sukkerfabrik »Vestsjælland«, selv om dennes roebanenet strakte sig ned mod Sludstrup. Stationen blev nu aldrig til noget større i trafikal henseende og var i mange af sine senere leve-

Solrød Strands Skoservice

v. A. Clemmensen

Reparation af al skotøj – farvning –

Nye hæle – Alle reparationer

portofrit retur

Fredensvej 2 – Solrød Strand

Tlf. (03) 14 07 33

En hilsen fra

Restaurant

„Ørnereden”

Marselisborg Skovene – Århus

Tlf. (06) 27 05 43

Åben hele året

Bornholm's Andels Svineslagteri



3700 Rønne

Sparekassen for Næstved og Omegn Bikuben

Hjultorvet 18

Næstved

Tlf. (03) 72 03 77

år helt elendig. Men da det besluttedes at nedlægge den »på én gang«, altså uden det ellers anvendte moratorium med en midlertidig hensygnende tilværelse som trinbræt for at vænne publikum helt af med at benytte banen, blev der et ramaskrig fra byens beboere, der ellers efter trafiktallene at dømmes helt havde glemt, at jernbanen kunne benyttes



Sludstrup station (1959).

Foto: P. Thomassen.

til befordring. Protestadresser og sognerådsjammer florerede i pressen, men her hjalp ingen kæremål; det var for sent.

Vi nærmer os Slagelse i roligt tempo; motorføren har prisværdigt holdt en jævn fart hele vejen, ingen forceren, ingen snøvlen. Vi skal være i Slagelse 14.12, og det var vi præcis. Nå, vi skulle jo hverken krydse eller rangere undervejs, og grøn sæbe er ikke til at skaffe nutildags ...

At vente sig at se nogen form for statelig damptrækkraft ville være for optimistisk, selv om der endnu spøger en E-maskine på Sjælland. Et par grønne traktorer, en Mo, der snurrede ved den ene remise og en brølende My for et gennemkørende godstog var, hvad der var at se i 1968. Ikke engang Høng-Tølløse Jernbanes pudsiges svenske kareter – toget fra Slagelse til Holbæk via Conradineslyst – fik jeg at se, før jeg måtte videre. Med en anden My.

Lidt facts om Slagelse-Næstved banen: Anlagt i henhold til lov af 12. april 1889 (første planer om banen var fra 1872) også omfattende Dalmose-Skælskør. Anlægssummen blev godt 3,5 mill. kr., men heri er indbefattet den ny station i Slagelse og tilhørende flytning af Korsorbanen samt anlæg af militærsporet ved Næstved. Anlægssummen for selve strækningen Næstved-Slagelse kom på godt 1 million kr., og hertil kom 650.000 kr. til anskaffelse af rullende materiel og inventar. Man fik noget for pengene dengang: 8 lokomotiver, 75 vogne og 2 sneplove. Det belgiske firma Cockerill leverede lokomotiverne Bs 285-288, Ls 296-298 og Ms 361, og Scandia leverede hele vognmateriellet: 18 personvogne, 2 postvogne, 2 rejsegodsvogne og 52 godsvogne. Naturligvis var hele dette

materiel ikke »stavnbundet« til Sg-Næ og Da-Ss; det kunne snart ses over det meste af Sjælland. En pudsighed er Ms 361, den berømte »Malle«, der naturligvis aldrig har sat sine små hjul på nævnte baner; med sine kun 5 meters længde var den bygget til hovedremisens skydebroer i København. Det var det sædvanlige nummer, man måtte benytte sig af, når én bevilling var opbrugt; så opførtes de yderligere ønsker på en helt anden anlægsbevilling, og så var den hjemme igen.

Banen blev anlagt som indhegnet strækning med 22,5 kg skinner (udskiftet med 37 kg i tyverne og atter for nylig med 42-45 kg). Kun ét større anlægsarbejde krævedes på strækningen, nemlig broen over Susåen. Ellers var terrænet usædvanlig fredeligt, ingen nævneværdige stigninger eller skarpe kurver. Strækningen har da også stigningsbogstav »C« hele vejen i begge retninger (ved oprettelsen af Holsteinborg trinbræt fik man dog puttet et »F« ind dér i nærheden). Mere kompliceret var arbejdet med flytning af Slagelse station. Alene jordarbejdet omfattede flytning af ca. 300.000 m³ jord fra udgravningen til den forlagte banestrækning nordøst for Slagelse og dennes nuværende stationsplads. Dette jordarbejde kom den senere anlagte Slagelse-Vørslev bane til gode, idet fylden hældtes i de sumpede mosearealer vest for Slagelse, hvor den fik lov til at sætte sig til Vørslev-strækningens åbning i 1898.

Nogle trafiktal fra 1964/65: Fra Slagelse-Næstved-strækningens mellemstationer afrejste 61.231 og ankom 34.237 personer, og der afsendtes 7778 t og ankom 7418 t gods. At Flakkebjerg station blev nedsat til trinbræt, kan ikke undre, når der i nævnte driftsår afsendtes 234 t og ankom 71 t gods; antallet af rejsende var 4830 fra og 2018 til Flakkebjerg. De tilsvarende rejsendeantal for Holsteinborg trinbræt var hhv. 1620 og 4971.

Ved årsskiftet

Fortsat fra side 5

Må jeg på denne plads takke for den allerede modtagne anerkendelse – og kritik. Et medlem på Fyn har i det dér udgivne lokalorgan stemplet »Jernbanen« som kedeligt – det har jeg og »artikelforfatterne« taget til efterretning – da vi véd, jvf. ovenstående, vi i fremtiden vil modtage konstruktiv kritik. Et andet fynsk medlem, for øvrigt særdeles velmenende, har fremsat forslag om, at vort tidsskrift skulle fremtræde i stil med det kendte tyske tidsskrift »moderne eisenbahn«, og at lokalafdelingernes egne organer skulle indgå som sider i »Jernbanen«. Jeg er bange for, at der vil gå mange år – også med skiftende redaktører – inden vort tidsskrift bærer præg af – ikke at være fremstillet i et stort bladhus – men på et spisebord. Jeg kan heller ikke se, hvorfor man skulle tage glæden ved at udgive lokalorganer fra »lokalredaktørerne«, og endelig er forholdet det, at det skrevne ord mildnes ved at fremtræde på en duplikeret side fremfor på en bogtrykt.

Til slut – jeg har lovet kassereren at viderebringe et lille hjertesuk. Alt for mange medlemmer har ikke været på postkontoret med det postgiro-indbetalingskort, der var vedlagt »Jernbanen« nr. 7-8/68 – gør det – endnu i morgen – og husk at påføre Deres medlemsnummer.

Godt nytår!

Erik B. Jonsen.

Gymnastikredskaber
ribber og bomme
gymnastikrekvisitter

Eftersyn og
vedligeholdelse
af gymnastiksale
Alt i tavler

RENÉ JACOBSEN

Snedkermester

Mose Allé 7 B – Rødovre
Tlf. (01) 70 41 48, privat (01) 30 06 49

Arnold Nielsen's bådebyggeri



Ydernæs pr. Næstved
Tlf. (03) 72 34 04

Autolakering – så

Børge Jensen & Søn



Frydensbergvej 27 – Stenløse

Tlf. (03-321) nr. 888

A/S NORDISK SOLAR COMPAGNI

KOLDING

ÅLBORG	NYKØBING FALSTER
ÅRHUS	ODENSE
ESBJERG	HOLSTEBRO
KØBENHAVN	RANDERS
Rosenborggade 3	SILKEBORG
FREDERIKSBERG	VEJLE
Kong Georgsvej 12	SØNDERBORG
GLOSTRUP	FREDERIKSHAVN
Smedeland 24	

Kommende møder og udflugter

Søndag den 16. februar. Udflugt på Nordbanen og Hillerød – Frederiksværk – Hundested Jernbane (HFHJ) med sær- og arbejdstog fremført af DSB damploko, litra S.

Planen for udflugten er:

København H.	afg.	8.15
Hellerup	afg.	8.58
Holte	afg.	9.12
Hillerød	afg.	9.55
Hundested	ank.	12.45

– frokostpause –

Hundested	afg.	14.30
Hillerød	ank.	15.45
Holte	ank.	16.15
København H.	ank.	16.37

t S mask 9j 16.38 (by 18.36)

Toget oprangeres af HFHJ-bogievogne og fremføres af S-maskinen over strækningen København H. – Hillerød – Hundested – Hillerød. På strækningen Brødskov – Hundested fremføres toget som arbejdstog (fotostop) – særtogsanmeldelser vil blive udleveret. Hjemrejsen fra Hillerød foregår med »E-linien« (afstigning kan foretages på alle ordinære standsningsstationer – husk »billetstempling« efter de nye regler).

Pris for deltagelse er – kr. 30,- (uanset påstigningsstation). Tilmeldelse sker ved snarest – og senest mandag den 10. februar – at indsætte nævnte beløb på postgirokonto 11 10 06, adresseret Dansk Jernbane-Klub, trafikafdelingen, Tagensvej 169, 2400 København N.V. Kvitteringsdelen, der skal medbringes, ombyttes med kontrolbillet i toget. (Medlemmerne anmodes indtrængende om at indbetale i forvejen – i sygdomstilfælde o. lign. vil det indbetalte beløb blive refunderet.)

Frokosten indtages på »Hundested Kro«. Ønskes bordplads reserveret til »kroplatte« (à kr. 13,- ekskl. service – NB! Ingen forudbetaling), skal postgirotalonens bagside mærkes med et »M«. Medlemmer med egen madpakke er velkomne i »Kælderstuen«.

Denne udflugt er den absolut sidste chance for kørsel med S-maskine (selv om ingen vil tro på det længere). Med udgangen af marts måned slukkes fyret under de sidste af 1. distrikts damplokomotiver – dampdriftens æra er forbi – øst for Storebælt.

Efter frokost skulle der lige være tid til et besøg i den nye trafikhavn i Hundested. Havnen tages i brug af færgerne i løbet af sommeren – og uden tilhørende ny station. Ingen af de skiftende trafikministre har været til at råbe op i denne sag. Under opholdet i Frederiksværk kan ombygningen af stationen besigtiges – se endvidere skitserne på side 18.

Torsdag den 20. februar kl. 20.00 i »Domus Technica«, Ved Stranden 18, 2. sal (foredragssalen), 1061 København K.

Ekstraordinær generalforsamling – derefter mødeaften. Causeri af Børge Chorfitzen om de svejtsiske privatbaner »Bernener Alpenbahn Bern – Lötschberg – Simplon« (BLS) og »Brig-Visp-Zermatt Bahn« (BVZ) – med filmsforevisning.

*

Forslag om ændring af foreningens love

Det på generalforsamlingen, den 30. april 1968, nedsatte udvalg, der skulle tage sig af en ændret organisationsform inden for foreningen – har siden efteråret været nedsat som et særligt »lovudvalg« med følgende sammensætning: *Birger Wilcke* (formand), *Bent Dyrholm*, *Knud E. Nielsen*, *S. Thorstrup-Christensen*, *H. O. Thorkil-Jensen* og *H. Jacobsen* – som udvalgets sekretær har fungeret: *Ole Chr. Plum*.

Udvalget har afgivet betænkning i form af nedenstående forslag til ændring af foreningens love. Forslaget har været forelagt den samlede bestyrelse til godkendelse. Bestyrelsen kan anbefale de foreslåede ændringer og tilføjelser, der bl. a. nærmere lovfæster oprettelsen af lokalafdelinger, lokale grupper og grupper, der varetager museumsbanernes drift – samt samarbejdet mellem bestyrelsen og disse. Lovændringerne vil blive forelagt foreningens medlemmer til godkendelse på en

ekstraordinær generalforsamling,

der afholdes i forbindelse med medlemsmødet, **torsdag den 20. februar 1969 kl. 20.00** i »Domus Technica«, Ved Stranden 18, 2. sal (foredragssalen), 1061 København K.

Under forudsætning af vedtagelse indvarsles hermed til **2. ekstraordinær generalforsamling, torsdag den 27. marts 1969: Samme programpunkt, samme tidspunkt, samme mødested.** De vedtagne lovændringer vil have gyldighed fra og med 1. maj 1969.

P. b. v.

Birger Wilcke.

Forslag til nye love for Dansk Jernbane-Klub

§ 1.

Foreningens navn er »Dansk Jernbane-Klub«.

Foreningen, der har hovedsæde i København, er stiftet den 15. januar 1961 og henvender sig til alle jernbaneinteresserede. Dens formål er at fremme kendskabet til og interessen for enhver art af jernbanedrift.

Formålet søges fremmet bl. a. ved afholdelse af møder og udflugter, samt ved oprettelse af et arkiv og udsendelse af foreningens medlemsblad og andre publikationer.

Foreningen vil arbejde for bevarelse og restaurering af jernbanemateriel af særlig interesse. Materiellet kan især anvendes på særlige veteranbaner.

Der søges opnået samarbejde med inden- og udenlandske foreninger og institutioner, hvor et sådant samarbejde kan fremme foreningens formål.

§ 2.

Begæring om optagelse i foreningen sker til bestyrelsen, der tager stilling til, om den pågældende kan optages i foreningen.

Medlemmer under 18 år har ikke stemmeret på generalforsamlingen.

Foreningen kan udnævne æresmedlemmer.

Et medlem, der ikke inden den 1. marts har betalt kontingent, behandles som udmeldt af foreningen.

Bestyrelsen kan udelukke et medlem, hvis handlemåde efter bestyrelsens opfattelse berettiger dette, men vedkommende kan indanke spørgsmålet for den ordinære generalforsamling.

§ 3.

Generalforsamlingen, der er foreningens højeste myndighed, afholdes hvert år i en week-end i marts eller april måned efter indkaldelse, der skal tilsendes medlemmerne senest 2 måneder før generalforsamlingen.

Indkaldelsen skal indeholde oplysning om, hvilke medlemmer af bestyrelsen m. v., der er på valg.

Den ordinære generalforsamlings dagsorden skal indeholde følgende punkter:

1. Valg af dirigent.
2. Beretning om foreningens virksomhed i det forløbne år og oplysning om planerne for det kommende år.
3. Godkendelse af det reviderede regnskab, der skal tilsendes medlemmerne senest 14 dage før generalforsamlingen.
4. Fastsættelse af kontingent og evt. optagelsesgebyr, jævnfør § 5.
5. Valg af medlemmer til bestyrelse m. v. i henhold til § 4.
6. Indkomne forslag.
7. Eventuelt.

Forslag til optagelse under punkterne 4, 5 og 6 i dagsordenen skal være formanden i hænde senest 14 dage før generalforsamlingen; dog skal forslag, der ønskes bekendtgjort for medlemmerne inden generalforsamlingen, være formanden i hænde senest 6 uger før denne.

Bestyrelsen skal indkalde til ekstraordinær generalforsamling inden 3 måneder, når mindst 25 stemmeberettigede medlemmer begærer dette, og kan gøre det, når den finder det nødvendigt.

Vedtagelser på ordinære eller ekstraordinære generalforsamlinger kræver simpelt flertal blandt de fremmødte.

§ 4.

Bestyrelsen består af en formand og 6 medlemmer valgt af generalforsamlingen. Derudover vælges 2 suppleanter, 2 revisorer og 2 revisorsuppleanter.

Formanden og den øvrige bestyrelse, revisorer og suppleanter vælges for 2 år, således at 3 af bestyrelsens medlemmer, 1 suppleant, 1 revisor og 1 revisorsuppleant afgår i lige årstal; formanden og de øvrige i ulige årstal.

De personer, der opnår størst stemmetal ved generalforsamlingen, anses for valgt.

Formanden og den øvrige bestyrelse fordeler hvervene indbyrdes og er berettiget til at foretage alle dispositioner, der falder indenfor foreningens formål.

Ingen forpligtelse kan påtages og ingen udgift afholdes uden bemyndigelse fra bestyrelsen.

For forpligtelser, der er påtaget på foreningens vegne, hæfter dennes formue, og der kan intet krav gøres gældende mod de enkelte medlemmer.

§ 5.

Regnskabsåret går fra 1. januar til 31. december.

Medlemskontingentet og evt. optagelsesgebyr fastsættes hvert år på den ordinære generalforsamling for det følgende år.

§ 6.

Der kan med bestyrelsens godkendelse oprettes:

1. Lokalforeninger, der har til formål at øge møde- og udflugtsvirksomheden i et geografisk afgrænset område.
2. Grupper af medlemmer, der varetager den daglige drift af de af foreningen drevne museumsbaner.
3. Andre grupper af medlemmer, der indenfor Dansk Jernbane-Klubs rammer ønsker at påtage sig bestemte opgaver.

De nærmere regler for lokalafdelingers og grupperes oprettelse, ledelse, drift og økonomi fastsættes af bestyrelsen.

Bestyrelsen, tre repræsentanter fra hver museumsbanegruppe samt repræsentant for hver lokalafdeling og gruppe danner et samarbejdsudvalg. Dette indkaldes af bestyrelsen mindst to gange årligt, én gang i forbindelse med generalforsamlingen og én gang i oktober eller november måned. På møderne fastlægges retningslinierne for foreningsvirksomheden inden for de i stk. 1 under 1-3 nævnte områder.

Af de tre repræsentanter for hver af foreningen drevne museumsbaner er den ene banens driftsbestyrer, der udpeges af bestyrelsen efter lokal indstilling. De to øvrige vælges på lokal basis.

Repræsentanterne for lokalafdelingerne og grupper vælges af disse.

§ 7.

Forslag til lovændringer eller til foreningens opløsning skal vedtages på en generalforsamling og yderligere bekræftes på en ny generalforsamling, der skal afholdes inden 3 måneder.

*

NB! Halvfed tekst i ovenstående lovforslag angiver ændring i forhold til nugældende love. Derudover er rækkefølgen af paragrafferne ændret.

Jernbanenyt - kort fortalt



I månederne oktober, november og december er sket nedenstående til- og afgang m. v. af rullende materiel:

Fra »Nydqvist & Holm AB« (og underleverandører) er leveret 4 stk. diesel-elektriske lokomotiver, litra Mz 1404-1407. Fra »A/S Frichs« er leveret 8 stk. diesel-hydrauliske traktorer (»Köf-type«), nr. 275-282 (stationeret i 2. distrikt). Fra »A/S Frichs« og »Vognfabrikken Scandia A/S« er leveret 11 stk. elektriske 2-vognstog, litra Mm/Fs 7655/7155-7665/7165.

41 stk. damplokomotiver er udrangeret: C 717 - D 802, 807, 816, 848, 849, 872, 883, 885, 900 - E 971, 992, 993 - F 456, 486, 492, 670, 677, 688, 695, 696, 698 - G 602 - H 790, 792, 796 - N 202, 203, 204, 206, 209 - R 937, 942, 943, 944, 950, 957, 958, 962 - S 729, 739. (Maskinerne er solgt til ophugning med undtagelse af G 602, der er overgivet til Jernbanemuseet - »602« vil blive istandsat med dele fra de tidligere udrangerede G 615 og 633, der har været anvendt som forvarmningsanlæg.)

Diesel-mekaniske traktorer, nr. 3 (90 hk) og 51 (78 hk) er udrangeret.

Fra »Vognfabrikken Scandia A/S« er leveret 12 stk. postbureau-/postpakvogne, litra P nr. 90-84 803 - 90-84 814 (»812-814« stationeret i 2. distrikt - øvrige stationeret i 1. distrikt) samt 34 stk. åbne lavsidede godsvogne (med korte nedklappelige støtter), litra Ks nr. 330 0 250 - 330 0 283. Fra »AB Interconsult« i Falkenberg er leveret 3 stk. beholder-vogne (klor-transport) (privatejet: »Dansk Soyakagefabrik A/S«): 072 2 555 - 072 2 557. Fra »Centralværksted København« er leveret 2 stk. 2. klasse personvogne (styre vogne), litra BHS nr. 29-27 822 (ombygget fra CL 1590) (stationeret i 1. distrikt/»værkstedsområde København«) og nr. 29-27 823 (ombygget fra CL 1602) (stationeret i 2. distrikt/»værkstedsområde Århus«). Fra »Centralværksted Århus« er leveret 4 stk. 2. klasse personvogne, litra BHL nr. 29-26 400 og 29-26 402 - 29-26 404 (ombygget fra hhv. CL 1471 og 1473-1475).

El-varme-udstyret i Av nr. 38-51 329 er fjernet - af den årsag er 5.-8. ciffer i den internationale nummerering ændret til »38-61«.

39 stk. person-, post- og rejsegodsvogne er udrangeret: ASM 194 - Co 2526 - Cp 2805, 2824, 2830,

2849, 2869, 2873, 2874, 2877, 2880, 2883, 2885, 2903, 2914, 2971, 3204, 3227, 3243 - Df 5151 - Dj 5403, 5417 - Eco 6217, 6221, 6255, 6276, 6278, 6292 - EH 6770, 6771, 6773, 6783, 6784, 6786, 6792, 6795, 6802, 6807, 6868.

»Traktionsbilaget« (»Jernbanen«, nr. 4/67) og oversigten »Danske Statsbaners person-, post- og rejsegodsvogne 1968« (»Jernbanen«, nr. 5/68) kan à jourføres efter ovenstående.

★

Pr. 31. december bestod vognparken af:

910 stk. bogie-personvogne (styre- og påhængsvogne for lyn- og S-tog ikke medregnet). I oktober kvartal er der udrangeret 19 vogne.

210 stk. post- og rejsegodsvogne. I oktober kvartal er tilgået driften 12 vogne, og der er udrangeret 20 vogne.

7011 stk. lukkede godsvogne. I oktober kvartal er sket en afgang på 17 vogne. (Se oversigten nedenfor.)

3441 stk. åbne godsvogne. I oktober kvartal er sket en tilgang på 35 vogne - og en afgang på 1 vogn. (Se oversigten nedenfor.)

458 stk. specialvogne. I oktober kvartal er sket en tilgang på 2 vogne: Nr. 586 (S/2) »Materialevogn for signaltjenesten«, nr. 871 (M/2) »Transportvogn for bogier« - og en afgang på 5 vogne: »Snepløve« nr. 51, 58 (B/2) - samt nr. 171, 172, 174 (M/2). Oversigten over specialvogne i bilaget til »Jernbanen«, nr. 4/67, kan rettes efter ovenstående.

3 stk. privatejede personvogne (sovevogne) samt 752 stk. privatejede godsvogne (hvoraf 1 stk. er lejet af DSB). I oktober kvartal er sket en tilgang på 3 vogne: 3 stk. 072 2 - og en afgang på 6 vogne: 5 stk. 070 0, 1 stk. 070 1 (alle tidl. ZE).

★

I oversigten »Danske Statsbaners godsvogne 1968« (»Jernbanen«, nr. 6/68) kan kolonnen »antal vogne« - vognbeholdningen pr. 31/3 - à jourføres pr. 31/12 således:

	31/3	31/12		31/3	31/12
Gklm	98	97	E	397	398*)
Gklm	413	337	Elo	1581	1502
Gklm	691	558	Pj	7	6
Gklms	797	787	Pjb	1	-
Gkm	122	119	Pu	3	2
Gs	873	862	Pur	4	3
Gs	1997	1996	Kklm	18	-
Hks-v	170	169	Kklm	17	-
Iblps ¹⁾	-	10	Ks	151	284
Ics	89	81	Sk	18	12
Ib	47	40	Skm	59	39
Ibv	25	24	Tb	1	-
If	4	2	Td	26	13
Ikc	20	18	Td	5	-
Ikt	18	16	Tdr	1	-
Ucs ²⁾	-	10	Fdkk	4	-
			Fdkk	1	-
			Th	7	1
			»30«	91	127
			»30« ³⁾	-	4

- 1) Ny vogntype. (Ombygget fra litra Gs (120 1 000-serien.))
- 2) Ny vogntype – se »Jernbanen«, nr. 2/68 – side 17.
- 3) Ny vogntype: »Transportvogn for bremsegrus« (med presenningdække): Nr. 945 0 700 – 945 0 703. (Ombygget fra litra Elo.)

*) 1 stk. E-vogn repareret og atter indgået i driften efter at have været meldt totalskadet efter rangeruheld i Belgien.

Anm. Fodnoten – i ovennævnte oversigt – vedr. litra Kbk – udgår.

*

Med udgangen af februar har statsbanerne gennemført første del af det store program for anskaffelse af nye og kraftigere diesellokomotiver, idet NOHAB i Trollhättan da har effektueret DSB's første ordre på Mz-lokomotivet omfattende ti maskiner med en maskinkraft på 3300 hestekræfter til brug for fjerntrafikken med såvel passagerer som gods.

Der er gennemført en række køreprøver med de nye Mz-diesellokomotiver for nærmere at få undersøgt deres driftøkonomi, og det har herunder vist sig, at selv om man fremfører toget betydeligt hurtigere, er der ikke tale om nogen reel forøgelse af brændstofforbruget takket været motorens bedre brændstoføkonomi og en bedre virkningsgrad for kraftoverføringen.

Under prøvekørsel mellem København og Korsør brugte et Mz-lokomotiv til fremføring af et tog på 510 tons 785 liter brændstof med en køretid på 55½ minut og en maks. hastighed på 140 km i timen, medens et My-lokomotiv på samme strækning med en togvægt på 536 tons brugte 789 liter brændstof med en køretid på 67 minutter og en maks. fart på 120 km i timen. Ved brugen af det betydeligt kraftigere Mz-lokomotiv blev der således opnået en 17 procents reduktion af køretiden ved reelt samme brændstofforbrug.

*

Hos »Vognfabrikken Scandia« er bestilt yderligere 20 stk. 2. klasse personvogne, litra B, nr. 20–80 320 – 20–80 339 og 10 stk. 2. klasse personvogne (m/ rejsegodsrum), litra BD, nr. 82–80 020 – 82–80 029. Vognene bliver som alle øvrige standard-personvogne: RIC-mærket – og som det fremgår af den internationale nummerering – udstyret med el-varme. Herved imødekommes et ønske fra DB om fremtidig levering af gennemgående vogne med el-varme, da dampforvarmningsanlæggene på opstillingsbanegården Hamburg–Langenfelde og på Hamburg Hbf. nu nedlægges efter el-driftens indførelse. De ovennævnte vogne vil blive leveret i 1970 – se i øvrigt »Vingehjulet«, nr. 1/69. Vognfabrikken har derudover en indeliggende ordrebestand på fyrrer personvogne – nemlig: 10 stk. litra B, 10 stk. litra BD og 20 stk. litra AB.

»Centralværksted Århus« er nu i fuld gang med ombygningen af 100 stk. Gs-vogne (af nummerserien 120 1 000 – 120 1 874) til brunmalede isolerede vogne, litra Iblps, nr. 805 3 000 – 805 3 099. De første ti vogne var udgået fra værksted ved december måneds slutning. Ombygningen af 10 stk. beholdervogne (for pulvertransport – f. eks. mel, cement og plasticgranulat), litra Ucs, nr. 910 6 000 – 910 6 009, er nu afsluttet. Det er besluttet at ombygge – ligeledes fra Gklms-vogne – yderligere tredive vogne: 910 6 010 – 910 6 039. Disse vogne vil blive RIV-mærket, regime nr. »21«. Se i øvrigt »Vingehjulet«, nr. 22/68.

Yderligere 170 stk. hvidmalede godsvogne vil blive overført til den brunmalede vognpark – med påfølgende omlitring: 50 stk. litra Hks-u, nr. 215 0 050 – 215 0 099 til litra

Gkms, nr. 139 9 050 – 139 9 099 og 120 stk. litra Hks-v, nr. 215 0 500 – 215 0 619 til litra Gkms, nr. 139 9 500 – 139 9 619. De resterende 20 stk. Kklm-vogne, nr. 323 0 101 – 323 0 121 overføres nu også til tjenestegodsvognsparken (for banetjenestens transporter), regime nr. »30«, nr. 943 2 130 – 943 2 149.

*

Det smukke DSB-initial falder nu som offer for rationalisering. Såvel den farverige krone som bogstaverne i »DSB« og bogstavlitringen (de »skyggede« bogstaver) har været påsat trækraftenhederne og personvognsmateriellet (herunder post- og rejsegodsvognene) ved hjælp af »overføringsbilleder« (transfers). Dette materiale er dyrt i anskaffelse, vanskeligt at vedligeholde og uegnet, nu hvor man står over for indførelse af maskinel renholdelse af materiellet. DSB-initialet vil fremtidig blive påmalet med statsbanernes gule standardfarve ved hjælp af skabelon i en udformning, som vist nedenfor (størrelsesforhold 1:4).

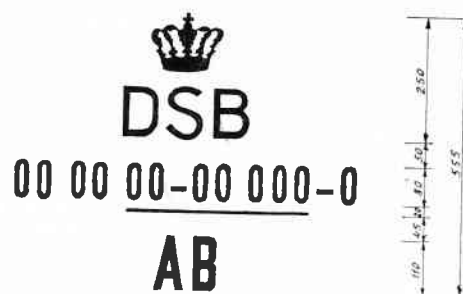


Bogstaverne i litraet bliver fremtidigt af den »tyske« type (DIN 1451) – den normalbogstavstype statsbanerne i et par år har benyttet til påskrifter på materiellet. På motorlokomotiver, motorvogne, lyn- og S-tog (med tilhørende påhængsmateriel) = materiel med national nummerering vil arrangementstypen – fig. 1 – blive anvendt (bogstav- og talhøjde: 80 mm) – på person-, post- og rejsegodsvogne = materiel med international nummerering vil arrangementstypen – fig.

Fig. 1



Fig. 2

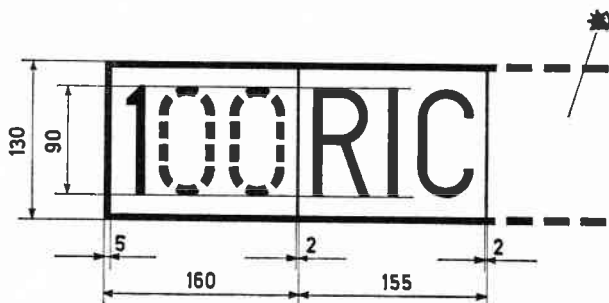


2 – blive anvendt (der ses bort fra fremtidig opmaling af vogne med trævognekasse). Tallene får – som tilfældet allerede er – en højde på 80 mm; bogstavhøjden bliver 110 mm, d.v.s. gældende for internationale hovedlitra: A, AB, B, BD, DP og P – de nationale bogstavlitra, f.eks. »v« i AV gives en bogstavhøjde af 80 eller muligvis 67 mm.

De første vogne med det nye DSB-initial m. v. var S-togs-sættet MM/FS 7669/7169.

★

Højeste tilladte hastighed har hidtil på RIC-mærkede vogne (person-, post- og rejsegodsvogne o. lign.) været angivet ved, at bogstaverne »RIC« i den såkaldte RIC-ramme på vognsiden har været påmalet med rød farve på vogne, der må fremføres med en hastighed af t.o.m. 120 km/t – og med gul eller elfenben farve på vogne, der må fremføres med en hastighed af mere end 120 km/t. Efter denne regel kan det ikke afgøres, om en vogn må fremføres med en hastighed af mere end 140 km/t (hvilket er tilladt for de fleste moderne vogntyper, bl. a. vogne med MD-bogier). RIC-forvaltningerne har derfor besluttet – med virkning fra 1. januar 1969 – at »udvide« RIC-rammen med angivelse af højeste tilladte hastighed (som vist på nedenstående eksempel). Påmalingen af kilometer-angivelsen skal være udført senest den 31. december 1972. RIC-mærkede DSB-vogne får følgende kilometerangivelser: 160 km/t: Litra A, AB, B, BD – 140 km/t: Litra S – 120 km/t: Litra CAR, BU. (Vogne af litra AV, CAE og CC, der p. t. er RIC-mærket, vil få denne mærkning slettet inden 1972.)



Eksempel på ny »hastighedsmarkering« anbragt i RIC-ramme. *) angiver felt for øvrige angivelser af »tilladte færgeoverfarter«, »tilladte strækninger« hos de enkelte jernbaneforvaltninger m. v. – samt eventuelt el-varmesystem. Al tekst er fremtidig gul eller elfenbensfarvet. (Læs mere – i et kommende nummer af »Jernbanen«.)

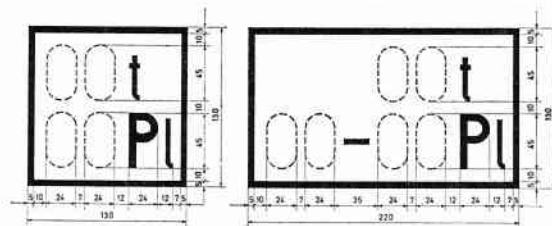
Inden for samme tidsterminer, som anført ovenfor, skal RIC-mærkede vogne påmales ny signatur for »egenvægt« (tara) og »siddepladsantal«, som vist i nedenstående eksempler. »Egenvægt« har hidtil på DSB-vogne – og kun RIC-mærkede sådanne – været påmalet »Tara 00 t« – »siddepladsantal« har været påmalet stålpersonvogne (dog ikke vogne af litra BH og CL (med underlitra)), således: »00 P« eller »00-00 P« (på kombinerede 1./2. klasse-vogne). (Det sidstnævnte forhold ændres ikke på vogne, der kun er til indenlandsk brug.)

★

Statsbanerne projekterer nu et nyt stort værkstedsanlæg – et revisionsværksted for S-togsmateriel – som kommer til at koste ca. 20 millioner kroner og som skal opføres vest for Tåstrup station ved siden af det nye eftersynsdepot.

Anlægget indrettes med henblik på anvendelse af de mest moderne, de mest rationelle arbejdsmetoder. Byggetiden er ca. 3 år, og værkstedet skal kunne tages i brug senest et år efter indvielsen af Køgebugtbanen, d.v.s. i 1973.

I Herning skal en ny aflastningsgade for hovedgaden føres ind på jernbanestationens terræn. Stationen må derfor nedlægges, og en ny etableres med en mere ideel placering i



Nye signaturer for »egenvægt« (inkl. 50 % vandforråd) angivet i tons – samt »siddepladsantal« (venstre eksempel: Antal pladser på 1. eller 2. klasse – højre eksempel: Antal pladser i kombinerede 1./2. klasse vogne). På salonvogne (f.eks. DSB, litra S) og lign. anføres kun den »halve« signatur – vedr. egenvægten. DSB benytter en anden »skrifttype«, end den her viste.

forhold til byens centrum. I forbindelse hermed gennemføres betydelige sporarbejder, ligesom der bygges et større pakhus, posthus og rutebilstation. Gennemførelsen af disse planer inkl. vejanlægget er beregnet at ville koste mellem 60 og 70 millioner kroner, hvoraf statsbanerne skal betale ca. 14 millioner kroner.

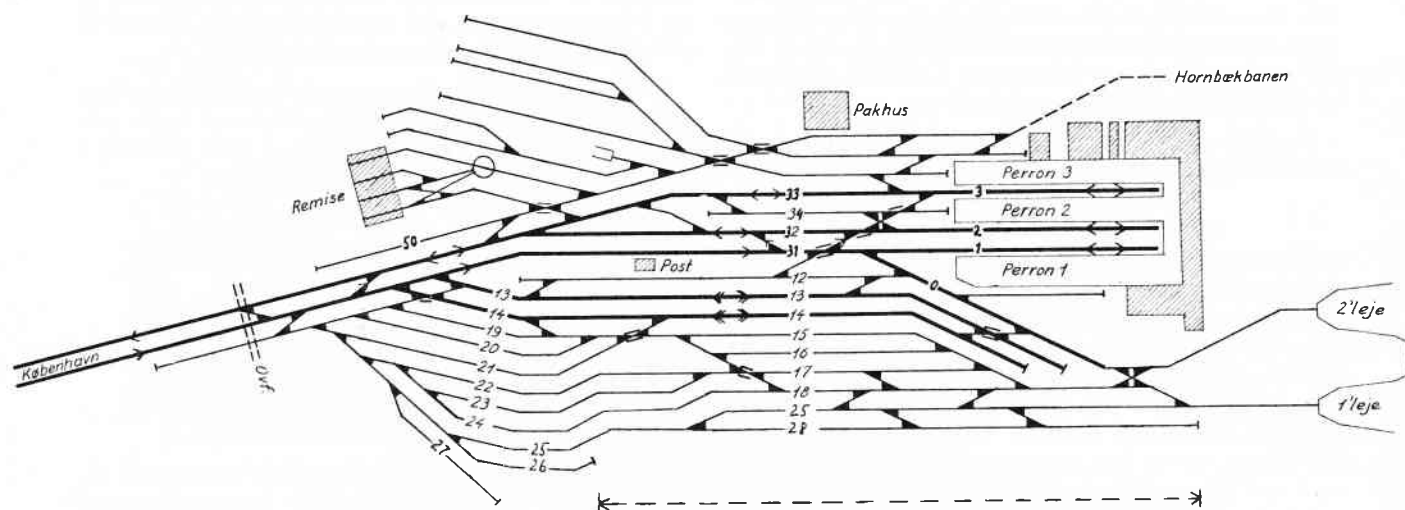
Pakhuset, som indgår i disse planer, indrettes specielt med henblik på statsbanernes fremtidige knudepunktstrafik, hvorunder godstransporten i videst muligt omfang søges koncentreret på en række større regionsterminaler, hvorfra godset transporteres videre med lastbiler. Inden for rammerne af denne rationalisering og effektivisering af statsbanernes godstransporter er det meningen, at Herning skal være center for en stor del af Midtjylland.

1. distrikts banetjeneste er nu gået igang med en udvidelse af sporarealet på stationen i Helsingør for at skaffe mere plads til oprangering af jernbanevogne, som enten kommer fra eller som skal til Sverige. Godstrafikken pr. jernbane mellem Sverige og Danmark er stadig stigende, og det er derfor nødvendigt at udvide stationen med nye depotspor.

Der anlægges to nye depotspor (spor 24 og 28 – se skitser). Samtidig forbedres sporforholdene i stationens nordlige ende (diamantkrydsningen flyttes mod syd, og der anlægges sandspor efter sporstopperne), således at det driftsmæssigt bliver lettere at køre fra og til færgerne. »Ilandtagnings-proceduren« forenkles, idet indtil tre færgetræk kan anbringes på spor 28 (via skråforbindelserne) for senere afhentning og udsortering i sporene 21–24 før endelig oprangering i spor 14, der er det normale afgangsspor for godstog.

Ved udvidelsen udnyttes en del af det areal øst for stationen, som blev frigjort ved udflytning af Færgevej i forbindelse med tilvejebringelsen af bedre omkørsforhold for de mange biler, som transporteres med DSB-færgerne på Helsingør-Helsingborg ruten. På dette areal er der mulighed for yderligere sporudvidelser. De nye anlægsarbejder er beregnet at ville koste ca. 1 million kroner.

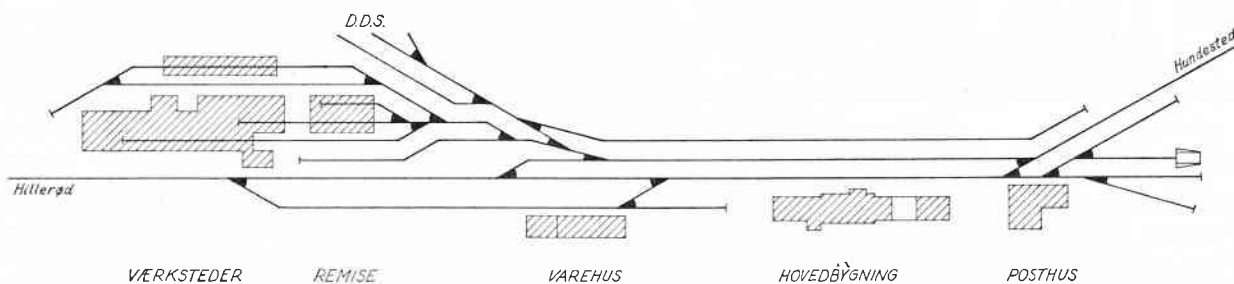
Helsingør



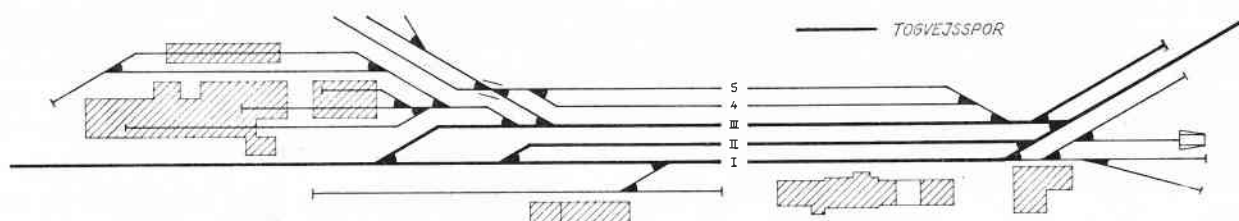
Helsinger station efter udvidelsen. Den stiplede linie angiver udstrækningen af de nyanlagte spor 25 og 28 med tilhørende skråforbindelser. Skråforbindelserne mellem spor 25 og eksisterende spor 18 er ligeledes nyanlagte.

Frederiksværk station

(Før ombygning)



(Efter ombygning)



Tegning: Einar Hoff

»Den europæiske køreplanskonference« (EFK) blev afholdt i dagene 18/9-27/9 1968 i Basel (flyttet dertil fra Prag af politiske årsager). De internationale køreplaner for person-tog for den kommende to-års-periode blev her aftalt. Sommer- og vinterkøreplansperioderne bliver herefter:

Sommer 1969 : 1/6 - 27/9
Vinter 1969/70: 28/9 - 30/5
Sommer 1970 : 31/5 - 26/9
Vinter 1970/71: 27/9 - 22/5

Enkelthederne i den nye køreplan offentliggøres i løbet af februar, her skal blot nævnes, at international aftale om gen-nemgående tognummerering atter griber forstyrrende ind i DSB's tognumre. Der sker følgende ændringer:

København-Express:

Tog 341 bliver tog 541 / tog 342 bliver tog 540.

Hamburg-Express:

Tog 343 bliver tog 543 / tog 344 bliver tog 542.

Hansa-Express:

Tog 345 bliver tog 545 / tog 346 bliver tog 544.

★

»Juletrafikken« i 1. distrikt afvikledes uden brug af damp-lokomotiver. Tilgangen af nye Mz-lokomotiver stoppede en-hver chance for, at en af de »sorte« alligevel kom ud at køre. (I maskindepot Gb. var 2 stk. E- og 1 stk. S-maskine(r) opfyret.)

Bedre gik det i 2. distrikt - »bedre« set fra en jernbane-entusiasts synspunkt. Her var 5 stk. E og 1 stk. R i sving i Fredericia (fremførte tog: Fredericia-Nyborg, Fredericia-Esbjerg og Fredericia-Herning - og v.v.). I Århus havde man 4 stk. E og 1 stk. R opfyret (fremførte tog: Århus-Herning, Århus-Ålborg og Ålborg-Frederikshavn - og v.v., samt holdt »reserve for nedbrud« i Ålborg). Struers R-maskine kørte sin »traditionelle« dobbelttur Struer-Langå-Randers og tilbage. Dampkørslen forløb dog ikke problemfrit - R 963 »bræk-kede ned« med tog 2020 en af dagene - og måtte »lunte« tom hjem til Århus med 30 km/t (varm forløber). R 963 havde i øvrigt sit »come-back« allerede den 28. november, da den fremførte tog 2065 Århus Rbg.-Ålborg og tog 976 Ålborg-Århus H. Det var noget af en sensation, for på det tids-punkt havde nævnte hovedstrækning ikke været trafikeret af R-maskine i 8-10 år. R 963 stod i flere år hensat (og rusten) dels i Randers og dels i Langå. For 1½ år siden blev den hentet til »Centralværksted Århus« for »S-rep.«. Efter en prøvetur til Langå og retur blev den af en MO kørt til Fre-derikshavn og hensat i maskindepotet. I begyndelsen af no-vember blev den bragt til Århus og atter opfyret - og fik sin chance, som ovenfor nævnt, da tog 2065's Mv'er »gjorde knuder« lige før afgang.

★

Statsbanernes sidebaneudvalg er nu ved at gøre resultaterne af sine undersøgelser af de første ni sidebaner op, og der kan nu ventes en indstilling til generaldirektøren. Der vil på dette grundlag kunne udarbejdes lovforslag om disse baners frem-tid.

Sidebaneudvalget, der har chefen for DSB's personal- og organisationsafdeling, E. Rolsted Jensen, som formand, har i første omgang undersøgt følgende sidebaner: Slagelse-Næs-tved, Slagelse-Værsløv, Herning-Viborg, Rødekro-Åbenrå, Tinglev-Tønder, Randers-Ryomgård, Laurbjerg-Silkeborg-

Bramming, Herning-Skjern og Skive-Nykøbing M. Gennem denne undersøgelse har udvalget ikke alene belyst rent øko-nomiske problemer, d.v.s. om banerne betaler sig eller ej, men også banernes betydning for egnsudviklingen, trafikproblemer og statsbanernes egne personaleproblemer i forbindelse med driften på disse strækninger.

Sidebaneudvalget har dermed videreført og yderligere ud-bygget de undersøgelser, det såkaldte baneplanudvalg (se »Jernbanen«, nr. 1/68) gennemførte og som resulterede i en klassificering af landets baner i strækninger, som - efter baneplanudvalgets mening -- uændret kunne videreføres, an-dre hvis fremtid var lidt mere problematisk, men hvor driften dog burde fortsættes de næste 20 år, og andre som burde nedlægges eller ændres, eventuelt ved at persontrafikken blev indstillet, medens godstransporten fortsattes.

Når sidebaneudvalget har afleveret rapporten om de første ni sidebaner, fortsætter udvalget sit arbejde med en under-søgelse af de øvrige sidebaners forhold, herunder også af den vestjyske længdebane (Esbjerg-Holstebro).

★

1. distrikts banetjeneste har for »Danmarks Tekniske Mu-seum« i Helsingør anlagt et sporstykke (overbygning III) på museets grund. På dette spor er anbragt to lokomotiver: L 2 og H 40 - og en personvogn: Bk 786 - tilhørende »Jernbane-museet«. Materiellet er overført fra Odense hhv. Fredericia.



Privatbanerne

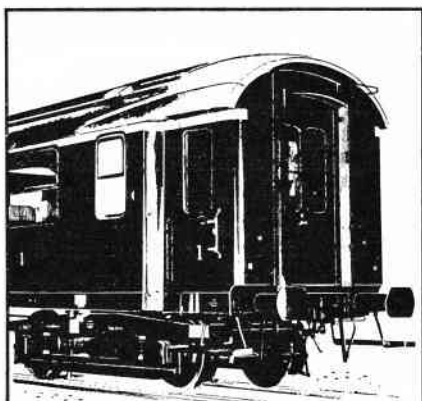
GDS/HFHJ

Der har nu i flere måneder været arbejdet med om-bygning og udvidelse af Frederiksværk station. Bliver vinteren ikke al for drilagtig, skulle den nye bane-gård kunne tages i brug i fuldt omfang ved som-merkøreplanens ikrafttræden. Stationens nye ud-seende fremgår af skitserne på side 18. Der skal der-efter etableres et nyt relæsikringsanlæg for stationen - med betjeningsapparat opsat ved siden af »fjern-styringscentralen«.

»Waggonfabrik Uerdingen A.G.« har for egen regning bygget et Y-tog (bestående af en Ym og en Ys) beregnet for demonstration. Togsættet er for en seks måneders periode udlejet til Deutsche Bundes-bahn, der har nummereret materiellet: 791 001 (motorvognen) og 991 601 (styrevognen). Togsæt-tet er p. t. hjemmehørende i Bayreuth, men pudsigt nok er al tekst i toget på dansk, og det forlyder da også, at togsættet efter lejemålets ophør hos DB vil tilgå GDS/HFHJ, som del af den forrige år afgivne bestilling, således at det kan sættes i trafik i foråret.

★

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



VOGNFABRIKKEN
SCANDIA
RANDERS

Vejen til kørekortet

går gennem

Kongevejen's Køreskole

v. Jørn Emil Petersen

Usserød Kongevej 46 B

Tlf. 86 23 39

ISOLATIONS Ruden



et Tinglev-produkt

Erfaring: 15 år og ca. 2.000.000 kvadratmeter.

I dag fremstilles Heglas på 13 licensfabrikker, der tilsammen dagligt producerer flere tusinde kvadratmeter.

Garanti 10 år for absolut hermetisk lukning

Schweizisk Patent - Dansk Licensfabrik

Elementet indeholder:

2 eller flere lag udsøgt udenlandsk specialglas. Evt. een side i støbt glas. Blyindfattede ruder kan indbygges. Stuksvejset aluminiumsramme (med 12 eller 6 mm afstand). Tørluft

1) hermetisk lukning BUTYL (indre lukning)

2) hermetisk lukning THIOKOL (ydre lukning).

Kantbeskyttelse ved yderramme af rustfrit ædelstål.

Tekniske data:

(ved 2 lag glas og 12 mm luftmelletrum)
K-værdi: 2,70 kcal/m²h°C.
Lydisolation: 40-50 decibel.

Test: EMPA ZÜRICH
(Edigen. Material Prüfungs-Anstalt).



Tinglev

Telf. (046) 4 46 55 - Telex 3413

Foreningsnyt

Opmærksomheden henledes på, at kontingent-indbetalingen skal foretages på postgirokonto 15 38 30, adresseret: Dansk Jernbane-Klub, kassereren, Ahornvej 18, 3650 Ølstykke. Giro-indbetalingskortet, der var vedlagt tidsskriftets nr. 7-8/68, bør benyttes.

Afholdte møder og udflugter

Onsdag den 20. november fortalte afdelingsingeniør H. O. Petersen, 1. distrikts banetjeneste, om det »fundamentale« ved al jernbanedrift – sporet. Over 100 medlemmer lyttede med stor interesse til afdelingsingeniørens erfaringer med hensyn til mekaniseret sporombygning ved hjælp af nyan-skaffede franske SECMAFER-maskiner.

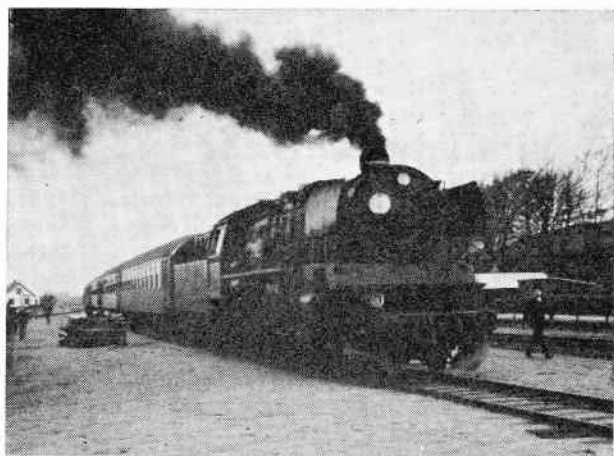
BC.

★

Det eneste, »Nordjyderne« ikke rigtig havde held med på turen den 17. november, var vejret, men på denne årstid kan man jo også vente sig hvadsomhelst fra vejrgudernes side.

Et par hundrede deltagere havde samlet sig på Fredericia banegård, da N 208 dampede ind til perronen, og de frysende fotografer tog de første billeder af det ikke helt almindelige tog, hvor en decideret godstogsmaskine var forspændt et persontog. De, der havde været med på Randers-Hadsund-banen i oktober, var klar over, at her blev der ikke som ved Gerlev vanskeligheder med at trække toget over stigningerne.

Efter et kort ophold bakkede toget ud til Fredericia maskindepot og derfra til omladehallen, der nu ligger øde og forladt hen, kun husende nogle »museumsvogne«, der i dagens anledning var trukket frem i lyset, så fotograferne igen fik en chance. Ved maskindepotet var det tydeligt, at interessen samlede sig om de udenfor opstillede lokomotiver – i mere eller mindre køreklar stand. Selv om der netop i denne vinter er ret livligt på Fyn og i Jylland, hvad dampkørsel angår – visse dage kan man endda opleve det syn, at se et par lokos i forspand for godstog fra Nyborg til Fredericia – ja, så er det lige til at knibe en tåre over, at se de gamle kæmper stå hensat kolde og forladte.



N-maskinen under opholdet i Kavslunde. Manden i »skarp trav« er turleder Børge Sundahl. Foto: P. Clausen.

Turen over Fyn gav ikke de store oplevelser – de, der havde givet afkald på at køre med toget og taget opstilling ved broen, fik sikkert gode billeder, der var røg og damp for alle pengene – men ellers kunne der jo på grund af trafiktheden ikke gøres stop på linien. Nogen kompensation for det fik deltagerne under opholdet i Kavslunde, hvor toget fik lejlighed til at rykke frem på det meget lange sidespor, og i Tommerup, hvor der var ca. 20 minutters ophold, stimlede fotograferne ud langs det om søndagen stille spor til Assens, og ved at lade toget dampe ca. en kilometer mod Knarreborg fik »smalfilmerne« en kærkommen lejlighed til at få toget i bevægelse på linien.

Vel ankommen til Odense gik turen til privatbanernes gamle remiseanlæg, hvor lokomotivmester Andreasen tog imod for at vise de dér henstillede gamle lokomotiver og museumsvogne frem. Stor opmærksomhed samledes om de to gamle kongevogne, den to-etages personvogn fra Klampenborg-banen og de velplejede gamle lokomotiver. (Siden besøget er der yderligere kommet en »A« og en »O« maskine til samlingen.) Mange deltagere beklagede sikkert lysforholdene, der egnede sig så dårlig for fotografering. Tør vi mon engang håbe på lejlighed til at få museumsmateriellet trukket udenfor og helst på en lys sommerdag? Det ville fylde op i albummerne bagefter.

Fra personalets side har der været nogen utilfredshed med, at DJK's fotograferende medlemmer strør lidt rigelig om sig med brugte blitzpærer, pakninger fra samme og emballage fra udskiftede film på gulvet i remiserne. Vi må huske at rydde lidt bedre og mere op efter os næste gang.

Besøgene såvel på »Fjernstyringscentralen« som hos modelbanefolkene var ligeledes yderst vellykkede, selv om pladsforholdene begge steder var trange, så alt i alt var det en tur, der godt kan tåle en gentagelse – på Fyn er der jo »stille« spor om søndagen både til Assens og Fåborg, mon vi kan håbe på ture dér, nu når »nedlægningsture« på privatbanerne inden længe er overstået?

For DJK's Nordjyske afdeling var den uventede store slutning til »N-turen« en glædelig overraskelse, og der blev et pænt overskud til anvendelse ved etableringen af kørselen på Mariager-Handest Veteranjernbane.

S. Thostrup-Christensen.

★

Nu da de søde juledage forlængst er overstået, er det jo vanskeligt igen at skulle genoplive den hygge og stemning, der var ved at køre med »juletoget« forspændt en røgspygende damphest gennem en rimfrost-pudret vinterskov, hvor man efter pragtfulde fotostop, der både giver en masse motion og frisk luft, sætter sig til de fyldte fade med sylte og stuvede kartofler – rødbederne manglede heller ikke – for derefter i skæret af tændte juletræer og til tonerne af vore julesalmer og – sange at give sig andespillet i vold.

Nu, hvor vi forhåbentlig igen er i den rette julestemning, kan følgende berettes: I december måneds begyndelse kunne man i dagspressen læse, at statsbanerne for første gang kunne undgå at tage damplokomotiverne i brug ved juletrafikkens afvikling (i det mindste her på Sjælland). Søndag den 15. december rullede der nu alligevel et damptog ind på spor 1 på København H. Næsten 150 medlemmer af DJK havde nemlig villet det anderledes, og DSB var endnu engang gået med på spøgen – så kl. 8.40 (næsten da) kunne rejsen til Gilleleje begynde. Alt tegnede godt, lokomotivfører Grandt, som vi kendte så godt fra tidligere udflugter, var »skipper«,

hvilket skulle borge for mange gode »skud« i kassen; DSB havde overrasket os med at indsætte en ombygget Av-vogn i toget – frisk fra værksted – i den kunne vi sætte os tilbage, strække benene, nyde livet og konstatere, hvor behagelig en togrejse er i dag.

Men snart »hang« vore nerver i laser, for Hellerup station var så længe om at flytte os fra Kystbanens spor til Nordbanens ditto, at et formasteligt B-tog nåede at blive afsendt før vort tog. Det var en noget kolig hilsen, vi sendte folkene i kommandoposten. Nå, men det skulle gå endnu værre, Holte station ekspederede et E-tog uden om os, så vi så med rædsel al vor tid til fotostop fordufte i det fjerne, for der var jo ingen grund til at tro, GDS ikke også ville benytte deres egne spor først. Grandt svigtede os til gengæld ikke, vi ankom til Hillerød lige i »halen« på E-toget (minus 12 minutter).

Hillerød svigtede os heller ikke – hurtigt vandtagning, selv om det kneb med at åbne hanen – da vandet kom, var det helt brunt, ja, damplokomotivernes tid er ved at være forbi. Vi kom afsted igen med kun fem minutters forsinkelse – og for første og sidste gang i historien rullede en S-maskine ind gennem Gribskov – og vi fik alle de billeder, vi kunne ønske. Nu er et røgspygende damplokomotiv i et skovområde altid et godt motiv, men naturen forbedrede tingene – med højt solskin og rimfrost på træer og buske – der kom sandelig gang i fotoudstyret, og selv om toget var midtpunktet, benyttede mange lejligheden til at forevige smukke skovpartier.

Efter den før omtalte julefrokost var der tid til en lille tur »på havnen«, inden vi gik i gang med andespillet. Der var stemning og fest, medens »banko«-gevinsterne fordeltes blandt medlemmerne: Chokolade, rødvin og ænder – fem spil – femten chancer. Der blev derefter trukket lod (på billetnumrene) om et fotografiapparat og et DSB-gavekort – og der rundedes af med et ekstra-spil om en hel flaske cognac – »katastrofe«, der blev råbt »banko« af to på én gang. Lodtrækning – og den tabende blev ikke snydt endda, han fik rejsehjemmel til 1. klasse til hjemrejsen fra Hillerød med »Palisanderlinien«.

Hjemrejsen fra Gilleleje gik gennem et landskab, hvor det hvide farvedes rødt af den nedgående sols allersidste blodrøde stråler – se, det var en rigtig julefortælling.

Til slut skylder vi blot vor redaktør i Hellerup en venlig tanke for, at det endnu engang lykkedes ham at køre »En sidste damptur gennem Gribskov«. Nu er det jo nok alvor, men vi kan begynde at glæde os til at komme derop for at køre med foreningens dejlige K-maskine.

Thoke.

★

MHVJ havde i samarbejde med statsskovrider Jens Hvass, Rold Skov, søndag den 8. december arrangeret en »juletræstur« Hobro–Moskov–Hobro for Hobro-borgere m. fl.

Toget, som startede i Randers som tomt materiel, men medbringende DJK's medlemmer, som skulle være tjenestegørende, bestod af VLTJ 5 (lejet til formålet) – Cx 3622 – Cxm 4508 – Cxm 4503 (Cxm 4503 var velvillig stillet til rådighed af »Cvk Ar«, der administrerer samtlige udrangerede togførervogne, som alle henstår i Langå).

Vi startede som sagt fra Randers kl. 11.00. Undervejs blev vognene rengjorte, så de ved ankomsten til Hobro var friske til at modtage de rejsende, der trods det tidlige tidspunkt på måneden ville med på turen. Kl. 12.40 startede selve turen. Cxm 4503 blev dog forinden koblet fra, idet der var plads nok til alle i de to øvrige vogne. VLTJ nr. 5 var inden starten

blevet drejet, således at man kunne varme på hjemturen. Bortset fra lidt vanskeligheder med luftbremsen og en forsinkelse på 10 min. gik turen til Arden strygende. I Arden kørte vi over på venstre spor og herfra som arbejdstog til Moskov. Venstresporkørslen var lavet under hensyn til togene 935 og 15, der »lå lige i nakken« af os. Efter ankomsten til Moskov, blev alle vel modtaget af statsskovrideren. »Danmarks Radio« ved Ole Kühnel var der og interviewede, og på optagelsen, som blev sendt i Nordjysk regionalradio om mandagen, fik man et indtryk af den kontrast, der var mellem vores gamle tog og DSB's nyeste lyntog, idet tog 15 passerede Moskov, mens vi holdt der, under en vedvarende »brølen«, som vor lokofører besvarede med et godt gammelt stød i nr. 5's dampfløjte. Da alle var kommet »fra borde« bakkede vi tilbage til Arden, hvor omrangering og omløb samt vandtagning foregik. En i forvejen til Arden sendt Elo-vogn blev tilkoblet bagest (den var beregnet til juletræerne) og kl. ca. 15.30 kørte vi igen ud til Moskov for at optage passagerene, der i mellemtiden købte juletræer eller gik en tur i det skønne område, der er omkring Moskov sø. Kl. 16.45 var der afgang fra Moskov, og med et ophold i Arden, hvor en del stod af, gik det herefter i fuld fart ned ad bakken til Hobro, hvor juletræerne blev udleveret.

Efter den i øvrigt vellykkede officielle del af turen, hvori ca. 90 deltog, havde vi, der blev tilbage, en ikke mindre begivenhedsrig tur fra Hobro til Randers, hvortil nr. 5 og Cxm 4503 kørte. De to andre vogne blev i Hobro. På grund af diverse vanskeligheder med nr. 5, kom vi først fra Hobro kl. 19.00 og undervejs måtte vi endda holde i Bjerregrav og samle damp (med kun én vogn!), og efter en times »veteranrejse« nåede vi Randers i røg og damp.

Jeg vil til slut takke alle, der hjalp os med turen, der bortset fra det økonomiske, blev en god tur, hvor vi fik en masse reklame, idet de nordjyske aviser dagen efter bragte en hel del billeder samt en god omtale, ja, i »Ålborg Stiftstidende« var det ene billede endda på øverste halvdel af forsiden.

Sundahl.

★

Lørdag den 21. og søndag den 22. december havde nr. 7 atter dampen oppe, denne gang gjaldt det kørsel med julenisser – i Mariager den 21. og i Hadsund den 22. Trods sine skavanker klarede nr. 7 turene tilfredsstillende, og det var et rigtigt juletog, der ankom til Mariager med sne et godt stykke op ad røgekammerdøren. I begge byer blev togene modtaget med musik og af mange mennesker. Turene var en god reklame for MHVJ, og gav desuden et bidrag til vor slunkne kasse.

K. Vahl.

Jernbanetidsskrifter

I »Jernbanen«, nr. 1/68 bragtes en oversigt over jernbanetidsskrifter udgivet af foreninger – beslægtede med vor – i vore nabolande. Listen er værd at se igennem igen, hvis De vil vide mere om, hvad der sker udenfor vore grænser – og oplysningerne er stadig gyldige, dog med den undtagelse, at abonnementsprisen for JERNVEGSNYTT nu er »sv. kr. 12,00«.

Men listen var ikke ganske komplet – følgende kan tilføjes:

SKARVJÄRNET – udgivet af Leif Velén – 4 numre om året – 12 sider – A4-format.

Abonnement kan tegnes ved indsættelse af sv. kr. 10,00 på

svensk postgirokonto 62 99 75, adresseret Skarvjärnet, Box 23, S-401 20 Göteborg, Sverige.

Skarvjärnet bringer tegninger og beskrivelser af svensk og nordisk jernbanemateriel, såvel fast som rullende.

RAILWAY SCENE – udgivet af Frank Stenvall – 6 numre om året – 20 sider – A5-format.

Abonnement kan tegnes ved indsættelse af sv. kr. 12,50 på svensk postgirokonto 63 21 47, adresseret Frank Stenvall, Köpenhamnsvägen 47 A, S-217 71 Malmö, Sverige.

Railway Scene, der er engelsk-sproget, bringer jernbanerejse-beskrivelser fra bl. a. Syd- og Øst-europa, Asien m. v. – samt bringer oversigter over jernbaneudflugter i hele Europa, beskrivelser af museumsbaner og meget, meget mere.

I samme stil som sidstnævnte er det engelske tidsskrift EUROPEAN RAILWAYS, som udgives af Robert Spark, London. Tidsskriftet har allerede mange danske abonnenter, men da Robert Spark ikke har hørt fra sin danske agent i over et år, er agenturet nu givet til Frank Stenvall i Malmö. Abonnementsprisen er sv. kr. 11,50 for 4 numre om året. (Postgironummer og adresse som angivet under Railway Scene).

I Danmark er »Jernbanen« da heldigvis ikke »den eneste skorsten, der ryger« – af de øvrige jernbanetidsskrifter, der har almen interesse, kan nævnes:

VINGEHJULET – Danske statsbaners blad – udgivet af generaldirektoratet for statsbanerne – 22 numre om året – A4-format.

Abonnement kan tegnes ved indsættelse af kr. 12,00 på postgirokonto 12 74, adresseret Statbanernes regnskabsvæsen, revisionen, Sølvgade 40, 1349 København K.

Vingehjulet, der holdt 25-års jubilæum i oktober, har netop gennemgået en foryngelseskur (nyt hoved, ny typografi m. v.). Skrivestilen er ændret væsentligt, sandsynligvis under indflydelse af den »udefra« hentede pressechef, redaktør J. Mogenssen, der er indtrådt i redaktionen. Overtrafikkontrollør G. Herskind er stadig redaktionssekretær.

JERNBANE-BLADET – udgivet af togfører V. Jonvald – 12 numre om året – A4-format.

Abonnement kan tegnes ved indsættelse af kr. 16,50 på postgirokonto 6 00 82, adresseret Jernbane-Bladet, Hvidovre-vej 258, 2650 Hvidovre.

SIGNALPOSTEN – udgivet af Jernbanehistorisk Selskab og Dansk Model-Jernbane Klub – 6 numre om året – A5-format.

Abonnement kan tegnes ved indsættelse af kr. 25,00 på postgirokonto 9 47 22, adresseret Signalposten, Nørrebro station, 2200 København N.

Signalposten, der nu går ind i sin 5. årgang, er udkommet regelmæssigt gennem det sidste år og har udviklet sig til et særdeles velskrevet og nydeligt udformet tidsskrift. (Se i øvrigt nedenfor).

Der findes som bekendt andre former for sporbunden trafik end jernbaner – nemlig sporveje. For de sporvejsinteresserede findes der bl. a. følgende:

BYTRAFIK – udgivet af Sporvejshistorisk Selskab – 6 numre om året – A5-format.

Tidsskriftet tilsendes medlemmer af SHS – årskontingentet andrager p. t. kr. 25,00 (for medlemmer, der den 1. januar 1969 ikke er fyldt 18 år, dog kr. 15,00). Andragende om optagelse i SHS rettes til: Sporvejshistorisk Selskab, sekretæren, O. Iskov, Stenkroge 13, st., 4000 Roskilde.

MEDDELANDEN FRÅN SVENSKA SPÅRVÄGSSÄLLSKAPET (mfss) – udgivet af Svenska Spårvägssällskapet – 6 numre om året – 24/36 sider – A4-format.

Tidsskriftet tilsendes medlemmer af SSS – årskontingentet andrager p. t. sv. kr. 20,00, 30,00 eller 40,00 (efter alder). Andragende om optagelse i SSS rettes til: Svenska Spårvägssällskapet, Nybrogatan 76, S-114 41 Stockholm, Sverige.

★

Derudover findes et væld af tyske, svejtsiske, østrigske og engelske tidsskrifter om jernbaner, hvorom boghandlerne kan give oplysninger – nævnes kan, at Nyboder Hobby, Kronprinsessegade 51, 1306 København K har adskillige udenlandske jernbanetidsskrifter, der kan erhverves i løssalg.

EBJ

Nye bøger

Ingeniør William Bay's længe – med spænding imødesete bog om »Danske Statsbaners damplokomotiver« nåede af tryktekniske årsager ikke at udkomme før jul – udgivelsesdatoen blev flyttet til den 15. januar – se anmeldelse nedenfor.



»Sporvejshistorisk Selskab« har udgivet sin første bog: »Linie 10 – blade af en sporvognslinies historie«, forfattet af Erik Hansen og Willy Christensen.

Bogen giver på sine 72 sider et omfangsrigt billede af linie 10's historie – fra den lille enspænder hestesporvogn til de moderne ledvogtes afløsning af busserne. Bogen er en særdeles nydelig »tryksag« med et væld af illustrationer – fotografier og tegninger (mange i farver) og nydelige vignetter tegnet af John Lundgren, der også er ansvarlig for bogens layout. Bogen kan anbefales på det varmeste.

Bogen kan erhverves – også af DJK-medlemmer – ved at indsatte kr. 24,50 (inkl. moms og porto) på postgirokonto 6 45 02, adresseret: Sporvejshistorisk Selskab, kasserer P. G. Jacobsen, Uplandsgade 40, 2300 København S.

★

Yngve Holmgren har udgivet sin sjette publikation i serien om trækraft ved Sveriges jernbaner: »Industri-ånglok 1435 mm Skåne-Halland-Småland«, og den er præcis som god, som alle de foregående. Og så kan De for øvrigt se frem til: »Ångloken vid Sveriges Statsbanor«, der forventes udsendt omkring den 1. april.

★

»Industri-ånglok« kan bestilles ved indsættelse af sv. kr. 9,00 på svensk postgirokonto 24 69 68, adresseret: Yngve Holmgren Förlag, Hörröds Gård, S-290 30 Färlöv, Sverige.

EBJ

Premier IS

Skal De ud eller hjem
– så kør med

„Amager Taxa“

Kastruplundsgade 21 – Kastrup
Tlf. 50 72 82

En hilsen fra

Nørre Sundby Kommune

Byen på solsiden

Mac Baren
De 3 mest solgte Mac Baren tobakker



U. S. A. LEGETØJ

Frederiksborgvej 7-9

**Nørrebro's største
legetøjsmagasin**

**Al presenningsarbejde udføres
Lindgreens Presenningsværksted**

Nørregade 80
Køge
Tlf. (03) 65 35 81

**Jørgen's Turistfart
Al kørsel udføres**

v. Jørgen Andreasen

Allerødvej 19 – Allerød
Tlf. (03) 27 40 00

Cafeteria „Omega“

Østertorv 7 – Skive

**Vi anbefaler vor fine kaffe
og smørrebrød**

Tlf. (07-51) nr. 2465

DJK's publikation nr. 22

Foreningens seneste publikation: »Danske Jernbaners Motormateriel« af P. Thomassen m. fl. er blevet en af de største »best-sellers«, vi har haft. Véd De, at man slet ikke har den rigtige fornøjelse af at læse dette tidsskrift – uden at have denne bog ved hånden? Det kan nås endnu – »motorlisten« kan bestilles ved at indsætte kr. 20,50 (inkl. moms og porto) på postgirokonto: 6 73 94, adresseret: P. Thomassen, Strandvejen 201, 2900 Hellerup.

At medlemmerne har taget imod »motorlisten« med stor interesse, kan måles af den strøm af breve med forslag til ændringer – rettelser og tilføjelser, vi har modtaget.

Anmeldelser

William Bay: Danske Statsbaners Damplokomotiver.
144 sider – 65 målskitser – 86 fotografier.

Indbundet: kr. 150,-.

Herluf Andersens Forlag. København 1968.

Ingeniør Bay's længe ventede storværk om »Danske Statsbaners Damplokomotiver« nåede ikke at udkomme til jul – men nu er det her – og har det været hårdt for mange at vente, er det nu foreliggende resultat ventetiden værd.

Den tidligere – engelske – udgave har jo som bekendt været udsolgt et par år, men da denne udgave var trykt i et for emnet temmelig stort oplag, er det prisværdigt, at den danske forlægger har turdet binde an med en så stor, vanskelig og kostbar opgave allerede nu. Måske er, når alt kommer til alt, tidspunktet, nu hvor »damphestene« synger deres »svanesang«, ikke så dårligt valgt endda. Interessen for jernbanedrift er raketagtig stigende for tiden – og ikke mindst for den traktforside, der nu snart ikke er mere. Bogen er vel ment som en håndbog fra forfatterens side, men forlæggeren har været fristet til at skabe et storværk, der kan stå som et monument over DSB's damplokomotiver – også for eftertiden. Storværksideen har været medvirkende til formatudformningen – det aflange (32 cm × 25 cm) – der måske gør bogen knap så handy, som ønskeligt var. Teksten i de 57 afsnit, der behandler samtlige statsbane-damplokomotiver, der har eksisteret, er vel udformet og let læselig; de tabellariske oversigter, der er ganske uundværlige for alle danske jernbaneentusiaster, er udformet med den perfektionisme – i dette ords bedste forstand – der er så kendetegnende for forfatteren, men han har sikkert også haft megen gavn af sine hjælpere, d' herrer Steffensen, Wienecke og Gregersen. Det skal også nævnes, at man nu virkelig har glæde af tabellerne, nu hvor de serveres efter det metriske system – en mangel, der begrænsede nytenningen af den engelske udgave. Målskitserne (1:87) er bogen værd i sig selv, man ser, Bay er ingeniør – og kan tegne. Når alt dette er sagt, må det, ganske vist med beklagelse, nævnes, at billedmaterialet er noget af en skuffelse. De fleste af fotografierne er »overretoucherede« – et billede af tre P-maskiner på København H. er simpelt hen grufuld. Det må helt accepteres, at billederne af de ældste og ældre lokomotiver er »gængere« fra »Odin og Roeskilde«, for her har »Jernbanemuseet« været »leverandør«, men forfat-

teren kunne, bl. a. ved efterlysning blandt vor forenings medlemmer, have skaffet sig et noget bedre billedmateriale for så vidt angår de nyere lokotyper, selvom fotografierne er »kendte navne«. Der er »strøet« en del nyere optagelser rundt mellem kapitlerne, hvoraf et – N-maskine med godstog (fotograferet af forfatterens søn (?) – er direkte fremragende. Jeg er i denne forbindelse alvorlig bange for, at et par D-maskinebilleder fra foreningens udflugt på GDS i februar 1968 kan få vore efterkommere til at tro, at DSB-kørsel på Gribskovbanen var »hverdagskost«. Til slut kan nævnes, at bindet prydes med et guldtryk af P 919's nummerplade, ligesom der til forsats er benyttet Busses originaltegning af samme maskintype. Oven i handelen får køberne et nydeligt og nyttigt jernbanekort over Danmark – også tegnet af forfatteren.

Selvom prisen for dette storværk kan synes høj, bør det alligevel ejes af alle danske jernbaneinteresserede – og selvfølgelig også af »professionelle« jernbanemænd – nå, det kan for øvrigt slet ikke lade sig gøre, dertil er vi for mange – og oplaget for lille – men lad det anspore Dem til at gå til boghandleren i morgen – i overmorgen er det måske for sent.

Erik B. Jonsen.

★

Signalposten

Efter en længere pause i forbindelse med omlægningen af »Jernbanehistorisk Selskab og Dansk Model Jernbane-Klub«s ledelse er foreningens tidligere medlemsblad, »Signalposten«, der nu sælges i særskilt abonnement såvel til nævnte forenings medlemmer som til andre, genopstået i sin tidligere skikkelse og er, fortsat under Ulf Holtrups kyndige redaktion, i 1968 udkommet i seks numre, af hvilke det sidste nummer, såvel indholdsmæssigt som i omfang, er langt det bedste. Sammen med »nr. 6/68« er udgivet en indholdsfortegnelse for 1968, hvoraf man får et godt indtryk af bladets linie. Det fremgår heraf, at man dels lægger vægt på artikler om ofte ret specielle og udviklede modelbaneproblemer, dels på behandlingen af trafikhistoriske emner, medens der ikke synes meget at hente for den, der ønsker at læse om moderne jernbanedrift, hvilket jo i øvrigt også er i overensstemmelse med foreningens navn. Medens der i de tidligere numre (og særnumre) vedrørende privatbaner kun har været artikler om baner, der har været behandlet i DJK's bogserie, og hvor det derfor kun i mindre omfang, at læserne af disse artikler har kunnet få nye oplysninger – et af billederne fra Torrigbanen var i øvrigt et, jeg har taget, hvilket jeg var både smigret og overrasket over – indeholder »nr. 6/68« en lang artikel eller rettere en serie artikler om de bornholmske jernbaner, et emne, der ikke hidtil i større omfang har været behandlet i den af foreningerne udgivne litteratur. Hæftet er forsynet med en række fortrinlige fotografier og tegninger af samtlige Neksøbanens stationer og trinbrætter samt en halv snes ældre billeder fra banerne. Artiklerne, der er udmærket skrevet, og hvoriblandt man særlig kan fremhæve en morsom artikel om et besøg under den russiske besættelse af J. Groth, giver en lang række, så vidt jeg kan bedømme, i hovedsagen rigtige oplysninger om banernes forhold og herunder – særligt når A. Gregersen er en af forfatterne – banernes materiel. Skal man indvende noget mod hæftet, er forholdet – det store antal (syv) forfattere – medvirkende til at gøre indholdet noget »ujævnt«, f. eks. får man én banes bygninger skildret i alle enkeltheder, medens der om en anden strækning kun står et par linier. Men alt i alt kan hæftet om de bornholmske jernbaner i høj grad anbefales.

Birger Wilcke.

ØRUM „PASSAT“ Varmluftskaloriferer

Oliefyret varmluftskalorifer giver følgende fordele:

1) Giver hurtig varme — praktisk talt umiddelbart efter starten. 2) Er meget økonomisk på grund af den høje virkningsgrad. 3) Arbejder helautomatisk — styret af rumtermostaten. 4) Brændkammeret er foret med varmebestandigt stål, derfor lang levetid. 5) Ved tilslutning af kanaler kan varmen ledes til flere lokaler. 6) Kaloriferen kan om sommeren anvendes til ventilation uden varmegivning. 7) Kaloriferen arbejder kun med luft, derfor ingen fare for frostsprængning.

ØRUM MASKINFABRIK I/S

ØRUM SDL. TLF. (0761 VIBORG) ØRUM 100

HØSTAKKEN (Alleenberg)

Vesterbrogade 23 — Maribo

**Music Box — Billard
Pensionærer modtages**

Venlig hilsen
Gyda og Poul

Tlf. (03-885) 422

**Det store udvalg
i årstidens frugt og grøntsager
finder De hos**

Frugt og grøntforretningen

Aldershvilevej 107 — Bagsværd
Tlf. 98 33 37

ÅLESTRUP CEMENTVAREFABRIK

Fabrikater af 2 m lange rør og T-rør
Ålestrup
Tlf. 08 - 64 11 28

C. H. WALBOM A/S

Radio en gros

Møllersvej 2
Nykøbing Falster
Tlf. (03) 85 07 88

A/S FTR.

aut. rejsebureau

Havnegade 7 — 9900 Frederikshavn
Tlf. (08) 42 21 00

— også Deres rejsebureau i
Vendsyssel

Erik Andersen Vognmand

Østergade 15
4930 Maribo
Tlf. 03-885 - 1084

JERNBANERESTAURATIONEN I FREDERIKSVÆRK

Smørrebrød — Diner Transportable
Tlf. Frederiksværk 791

RASMUS CHRISTENSEN

**Konfektur
Chokolade**

Østergade 44
4930 Maribo
Tlf. (03-885) 650

KVETNY & SØNNER STOLEFABRIK A/S

Toftebakken 4-8
Birkerød
Lev. til stat og kommune
Lev. til statsbanerne

AKTIESELSKABET NÆSSUND FÆRGERI

Nyt om navne

Trafikkontrollør Carl Fisker er pr. 1. december 1968 udnævnt til trafikinspektør (og er dermed blevet vor »forbindelsesofficer« i trafikale forhold »Museumstoget« contra Lollandsbanen). C. Fisker startede ved Lollandsbanen som trafikassistent, tjenestegørende på Bandholm station – i 1960 fulgte udnævnelsen til overtrafikassistent – og i 1966 – til trafikkontrollør.

Fhv. trafikkontrollør E. L. Parbøl – medstifter af vor forening og medlem af DJK's første bestyrelse – overlader med udgangen af februar sin stilling som forstander for »Jernbanemuseet« til en anden af foreningens medlemmer: Tegner ved maskinafdelingens tegnestue i »Cvk. Kh.«: W. E. Dancker-Jensen.
BC.

*

Fra »Aalborg Privatbaner« har vi modtaget følgende:

»Herved skal man meddele, at der i AHJ litra CB nr. 61 er fundet et fotografiapparat i brunt læderetui med forstærket skulderrem.

Da den omhandlede vogn ikke ses at være benyttet efter at have været indsat i særtog, som benyttedes af Dansk Jernbane-Klub den 27. oktober f. å., skal man herved forespørge, om fotografiapparatet tilhører en af de i rejsen deltagende medlemmer af Dansk Jernbane-Klub, idet man samtidig kan meddele, at apparatet i givet fald vil kunne udleveres til den pågældende, når fabrikationsmærke kan oplyses.«

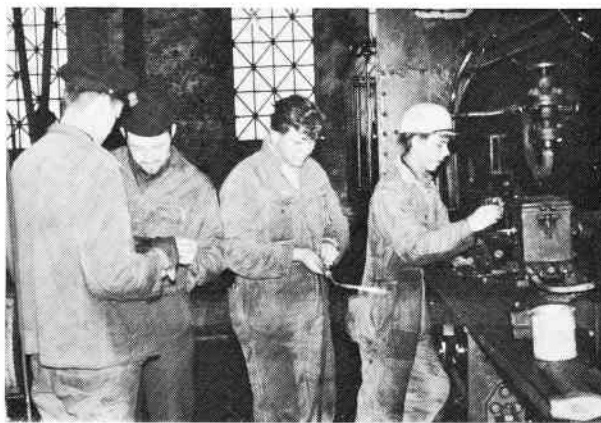
Museumstoget

Maskinafdelingen meddeler:

Ja, overskriften burde egentlig have været »Maskinafdelingen kalder«, for Maribo-Bandholm Jernbanes 100 års jubilæum står for døren, og det kunne være rart, at kunne fremvise så meget materiel som muligt. Vi beder Dem derfor overveje, om der ikke kunne afses et par week-ender til fordel for DJK.

Siden sidst er følgende sket: OHJ 5 har fået sit gamle cylindermøreapparat udskiftet med et nyt automatisk, og dette blev indviet på en dobbelttur til Nykøbing Fl. for »Lions Club« den 8. december. »Juletræsturen« var så vellykket, at vi allerede er bestilt til at køre for »Løverne« næste jul. Den i sidste nummer af »Jernbanen« omtalte kupé-vogn fra SFJ er nu indrettet til værkstedsvogn med filebænk, skruestikke og en del håndværktøj. Der er kakkellov i vognen, så vi kan udføre mindre reparationer i denne på de kolde årstider. Vi er også tilbudt en varmluftovn fra Maskinfabrikken JE-BA i Avedøre, til anvendelse i remisen.

Mellem jul og nytår trodsede arbejdsholdets medlemmer Lollands megen sne, og fik KJØGE løftet for eftersyn af hovedlejer. KJØGE er nu »landet« igen, og vi er ved at overhale kobbelstangslejerne. LJ 19 er vi ved at tage stempellerne ud af, da et firma i København har lovet at hårdfor-krome stempelstokkene uden beregning. Når KJØGE er i orden, og det varer ikke længe, går vi igang med overnatningsforholdene. Der indrettes foreløbig fire værelser med to



Motiv fra »Museumstogets værksted« i Maribo. Der arbejdes med nyt smøreapparat til OHJ, nr. 5. Foto: Erik Petersen.

senge i hver, således at arbejdsholdets pårørende ikke skal ofre penge på hotelværelser, når de kommer med til Maribo. Der vil også blive indrettet et toilet for damerne, så de kan få et sted at nette sig i fred og ro. Vi har fået lovning på andre ting, der kan gøre de få fritimer hyggelige, bl. a. gulvtæpper og et fjernsyn.

»SVENSKEREN«, LJ M 1, skulle også gerne kunne køre til jubilæet, og det er der også store chancer for, at den kommer til. Til erstatning for de gamle kølere har vi fået et par calorifærer, der ved en mindre simpel forandring kan bruges til formålet.

Den nyanskaffede K-maskine skulle vi også gerne have hjulene til at snurre under igen. I foråret tager et par mand til Holbæk og går i krig med den.

Nu da vi er gået ind i et nyt år, vil jeg på arbejdsholdets vegne bringe en tak til hr. værkfører Magnussen og overhåndværker Verner Christensen, LJ, for deres uvurderlige bistand med råd og vejledning for os amatørjernbanefolk. Fru Verner Christensen og trafikassistent E. Petersen med frue skal også have en tak med på vejen for deres altid »åbentstående døre« og varme kaffe, som vi alle har nydt godt af i det forløbne år.

En tak skal også bringes til John Jensen, der siden i sommer har været »chief« for »Maskinafdelingen«, men nu grundet tidsmangel har måttet frasige sig dette job. John har dog ikke svigtet os helt, men helliget sig signaltjenesten. (Undertegnede har midlertidigt overtaget cheffposten).

De kan vel nok forstå, når De har læst dette, at der er nok at tage fat på, og vi kan tilbyde Dem det arbejde, De måtte ønske. Endnu engang vil jeg bede Dem overveje, om De ikke skulle kunne afse et par week-ender. Har De fået lyst, så slå på tråden eller skriv et par ord til:

Overhåndværker Verner Christensen,
Museumsgade 48
4930 Maribo
Tlf. (03 885) Maribo 1033

eller

O. J. Koch
Gl. Jernbanevej 37
2500 Valby
Tlf. (01 82) VALBY 6402

Vi sidder klar ved telefonen og brevsprækken, for det er lige netop DEM vi har brug for i Maribo.

O. J. Koch.

8 dejlige billeder!



Nr. 1 Råvildt i skovkanten.



Nr. 2 Gråender en forårsdag.



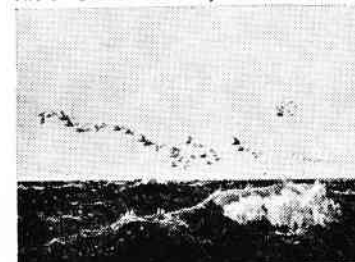
Nr. 3 Engelske settere i marken.



Nr. 4 Regnsøver over Værneengene.



Nr. 5 Svaner over Vejlerne.



Nr. 6 Edderfugle over Århus-bugten.

De har sikkert mange gange ønsket, at De kunne tage Deres indtryk fra naturen og dyrelivet med hjem i Deres egen stue som minde om de vidunderlige timer, De har tilbragt i den fri natur sammen med bøsse og hund. *Nu er muligheden der!*

Det er lykkedes os at få vor største nulevende dyremaler, kunstneren *Leif Ragn Jensen*, til at lave otte malerier af danske landskaber med fugle og dyr.

Disse billeder har vi ladet fremstille i smukke reproduktioner i begrænset oplag. Malerierne er trykt i seksfarvet offsettryk i format 30×42 cm. Hvert eneste billede er godkendt af kunstneren, der har fulgt trykningen i alle detaljer.

Vi kan tilbyde Dem disse otte reproduktioner (indlagt i en solid mappe) til en pris af kun 72 kr. inkl. oms.

Disse billeder vil, ophængt i stuen, i sommerhuset eller på trappeopgangen, vække rige minder og fryde øjet.

Ønsker De kun et enkelt eller et par billeder, kan De også bestille det. Pris pr. enkeltbillede er 20 kr.

»Jysk Aktuelt« betegner reproduktionerne som »dejlige lækkerbidder for alle naturvenner«. Silkeborg Avis kalder dem »en dejlig serie med motiver af dansk natur og dyreliv«.

Indsend nedenstående bestillingskort allerede i dag. Porto en er betalt.

Venlig hilsen

GRØNVALD-FYNBOS FORLAG
Vammen, Viborg



Nr. 7 Kronvildt i Trend.



Nr. 8 Agerhøns en vinterdag.

BREVKORT

BESTILLINGSKORT

Undertegnede bestiller herved:

..... stk. mapper med 8 billeder af Leif Ragn Jensen à kr. 72,— + forsendelsesomkostninger.

..... stk. billede nr. 1 - 2 - 3 - 4 - 5 - 6 - 7 - 8 (overstreg de ikke ønskede nr.) à kr. 20,— + forsendelsesomkostninger. Billederne fremsendes pr. efterkrav.

Navn _____

Stilling _____

Adresse _____

GRØNVALD-FYNBOS
FORLAG

Vammen
pr. Viborg

Postbæresges
ufrankeret
(modtageren
betaler
porto en.)

Nr. 200

Reserveret postvæsenet