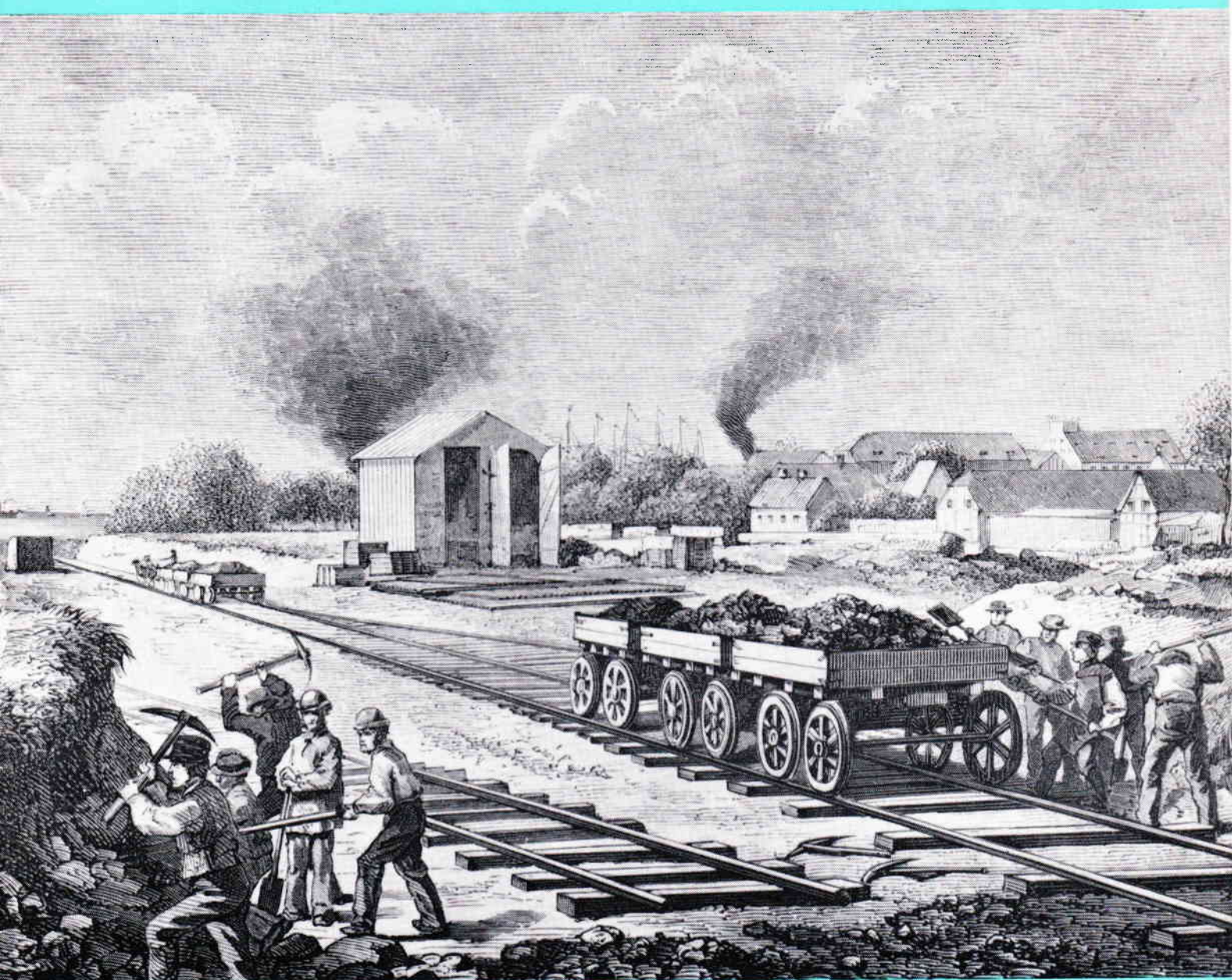




jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT



PRIVATBANER I DANMARK I 100 ÅR
MARIBO - BANDHOLM JERNBANE
1869 - 2. NOVEMBER - 1969

NR. **6**
OKT. 1969

bud tilbud tilbud tilbud tilbud til

Whitehouse, P. B.

STEAM IN EUROPE

Bogens 300 fine damplokfotos fra samtlige lande i Europa giver et udsletteligt indtryk af de sidste 20-25 års dampdrift. 1966. 192 s. stort format indb. kr. 63,25

nu nedsat til kr. 25,20

fra USA er kommet

Middleton, William D.

THE RAILWAY SCENE

der retter kameraet mod alle sider ved banerne derovre, særlig mod »taberne« i dagens trafikbillede: damploket og persontoget. 1969. 144 s. 190 fot. stort format indb. kr. 85,50

Bogen om KS linje 2 udkommer ca $20_{,10}$

kr. 29,50

HASTE

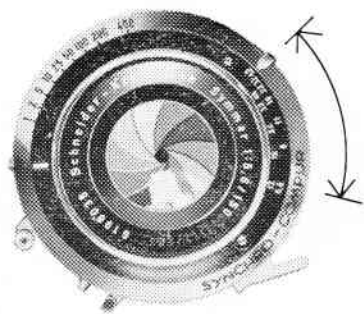
Dansk og

Udenlandsk Boghandel

Løvstræde 8 - 1152 København K - (01) 11 59 99



nyhed!



- få knivskarpe billeder af
museumstoget Maribo-Bandholm

De kan
fejleksponere
helt op
til 8 blændere
-og alligevel
få knivskarpe
billeder med
NY

ILFORD FP4

FP4 giver en forbavsende finkornet skarphed, selv under dårlige belysningsforhold, eller ved forkert blænderindstilling. Selv ved en fejleksposering på helt op til 8 blændere - 6 blændere overeksponering og 2 blændere undereksponering - kan De opnå et knivskarpt billede til sidst.

ILFORD



DANSK JERNBANE-KLUB

FORENINGEN STIFTET 15. JANUAR 1961

Foreningens generelle adresse:

Dansk Jernbane-Klub,
Tagensvej 169, 2400 København NV.
Tlf. (01 72) TÅge 5743 (mandag-fredag
kl. 10-18).

★

Formand:

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

Kasserer:

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

Forskningsleder:

Frimærkehandler P. Thomassen,
Strandvejen 201, 2900 Hellerup.
Træffetid: Tirsdage-fredage kl. 10-14.
Tlf. (01 43) HEIrup 794 v.

Museumstoget Maribo-Bandholm: Trafikafdeling og information:

Børge Chorfritzen,
Tagensvej 169, 2400 København NV.
Tlf. (01 72) TÅge 5743 -
(01 43) HEIrup 7109.

Øvrige bestyrelsesmedlemmer:

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

DJK's nordjyske afdeling:

Overtrafikassistent S. P. Laursen,
Falkevej 7, 8900 Randers.
Tlf. (06) 42 65 84.

Mariager-Handest Veteranjernbane:

Trafikafdeling og information:

Overtrafikassistent B. Sundahl,
Vinkelvej 2, 8870 Langå.
Tlf. (06) 46 12 75.

DJK's repræsentant på Lolland-Falster:

Overtrafikassistent O. K. Jensen,
Søvnget 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. 6 - 1969

9. årgang

Tidsskriftet er medlem af:

Union Internationale de Presse
Ferroviaire (ferpress), Wien.

Redaktør:

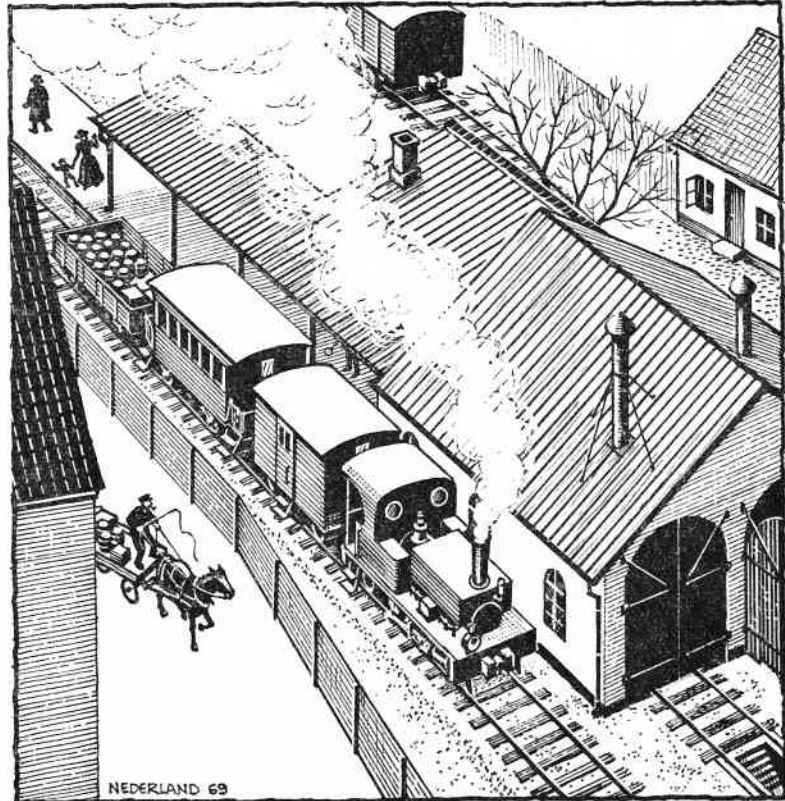
Konsulent Erik B. Jonsen (ansvarsh.),
Esthersvej 19 B, 2900 Hellerup.
Tlf. (01 43) HEIrup 6850.

Annonceekspedition:

Forretningsfører fru Kirsten Sørensen,
Landlystvej 14, 2500 København Valby.
Tlf. (01) 30 82 95.

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

NATIONAL-TRYKKERIET, KBH. N.



I dette nummer af »Jernbanen« markeres 100-års dagen for jernbaner under privat drift i Danmark, i og med at »Maribo-Bandholm Jernbane« – vor første egentlige privatbane – den 2. november kan fejre jubilæum.

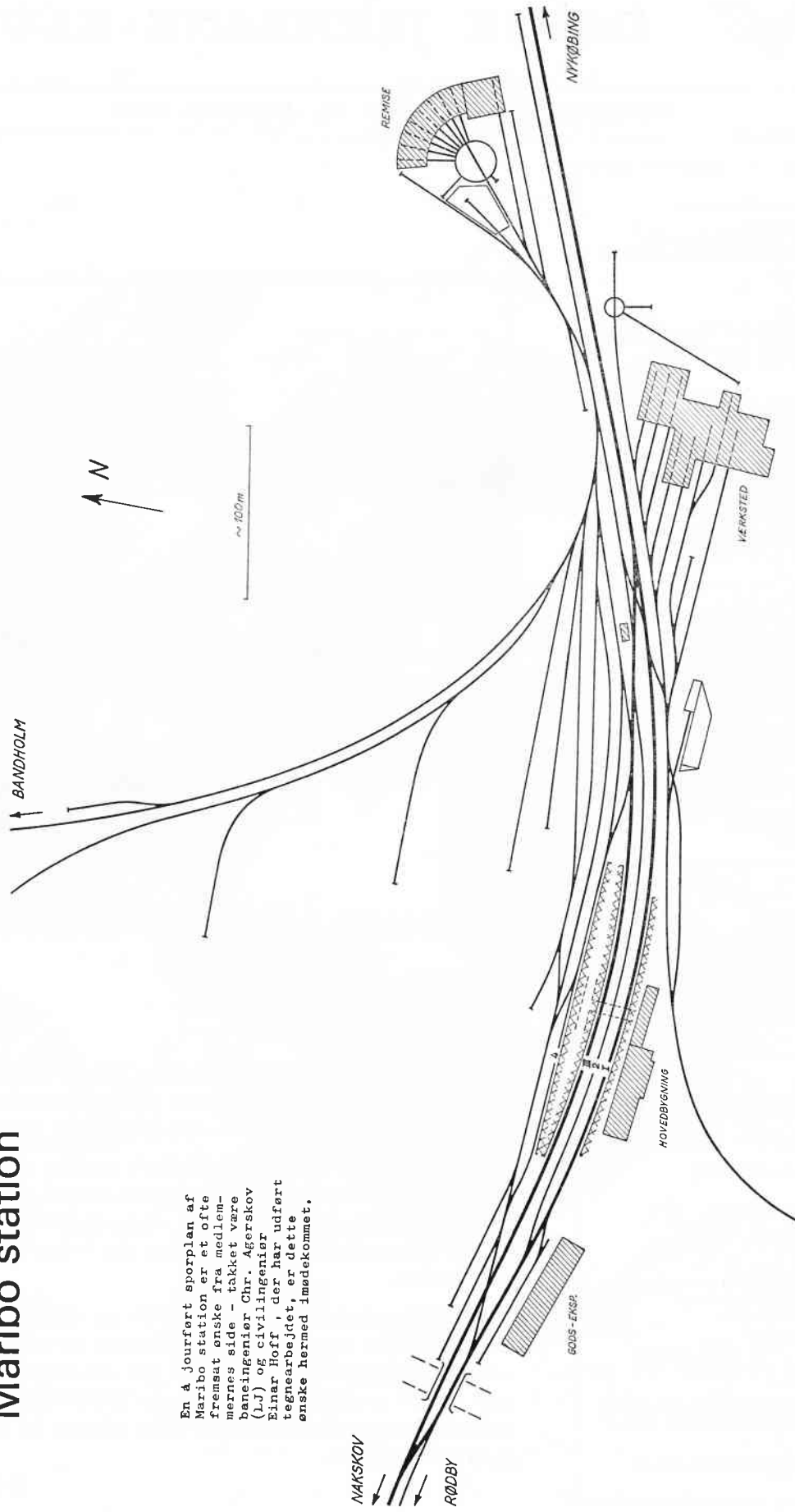
Dette nummer af foreningens tidsskrift tilegnes alle medarbejdere ved Danmarks privatbaner i respekt for det arbejde, de har udført i de forløbne hundrede år – og udfører – ofte under lidet misundelsesværdige forhold og ikke uden personlige ofre – ikke mindst af økonomisk karakter.

Vort forsidebillede er denne gang et lån fra »Illustreret Tidende« fra den 7. november 1869 – tegneren F. Richardt har hentet sit motiv fra anlægget af Bandholm (eller Banholm, som det dengang stavedes) station. Her på forsatsbladet har tegneren Erling Nederland glædet os med en tegning af »Bandholmtoget« under udkørsel fra den første jernbanestation i Maribo.

Erik B. Jonsen.

Maribo station

En å jourført sporplan af Maribo station er et ofte fremsat ønske fra medlemmernes side - takket være benejgenier Chr. Agerskov (LJ) og civilingenier Einar Hoff, der har udført tegnearbejdet, er dette ønske hermed imødekommet.



Danmarks første privatbanemand

CHRISTIAN FREDERIK GARDE

Af Birger Wilcke

Litteraturen om danske privatbaner var indtil for nogle få år siden meget sparsom, små beskedne festskrifter for cirka halvdelen af banerne samt en række artikler i det af godsbestyrer Martin Buch og stationsforstander C. I. Gomard i 1933 udgivne samleværk »Danmarks Jernbaner«. Fælles for både festskrifter og det nævnte værk var den altovervejende vægt, man lagde på opremsninger af navne på personer, der havde haft med jernbanernes fremkomst og vækst at gøre, samt på skildringer af disses personlige indsats for banerne, medens de trafikale, økonomiske og tekniske enkeltheder gled mere i baggrunden. I årene efter 1960 er der udgivet en række monografier over en betydelig del af de danske privatbaner – udgivet af jernbaneinteresserede. Da disse bøger i modsætning til den ældre litteratur, der henvendte sig udelukkende til lokalhistorisk interesserede, først og fremmest søger sine læsere mellem jernbaneinteresserede, er det naturligt, at personskildringerne er gledet i baggrunden, og at der kun i ganske enkelte tilfælde findes billeder i publikationerne af de lokalpolitikere eller driftsbestyrere, der har haft med banerne at gøre. Jeg må erkende, at jeg selv hører til de, der er mere interesserede i ba-

nerne end i de personer, der har stået bag dem, men i enkelte tilfælde kan man dog støde på et navn så ofte, at man til sidst bliver interesseret i at få lidt mere at vide om den pågældende. Da jeg og P. Thomassen her i sommer begyndte at samle stof til en bog om Bandholmsbanens hundredårige historie og en bog, der vil skildre retningslinierne for privatbanenettets udvikling, var der således et navn, jeg gang på gang stødte på: *Christian Frederik Garde*, uden at jeg noget sted fandt en egentlig levnedsskildring eller blot et billede af personen. Jeg gennemgik »den store Salmonsens« og Dansk biografisk Leksikon, der med sine 26 bind dog måtte antages at kunne ofre nogen sider på den mand, der uden al tvivl må betegnes som faderen til det danske privatbanenet. Men nej. For længst glemte ganske ligegyldige embedsmænd, officerer og gejstlige, dem vrimlede det med skildringer af, men om de folk, der gennem deres indsats for trafiknettets udvikling har haft en helt anderledes betydning for det moderne danske samfund, ikke et ord. Garde syntes lige så glemt af de nævnte leksika som Rowan, P. V. P. Berg og mange andre. Jeg gav mig derfor til at se efter, hvad jeg kunne finde i den foreliggende bane-

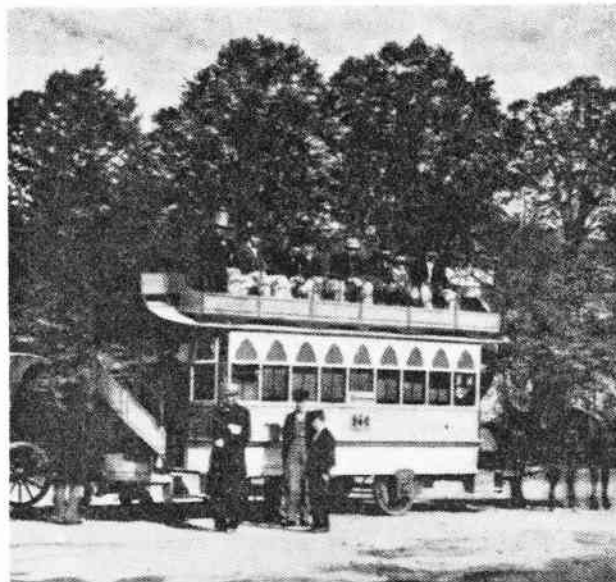


Familien Garde samlet i en have i Farum for gruppefotografering (1868). Stående i midten »MBJ's fader«, justitsråd Christian Frederik Garde. Yderst til venstre hoffjærmester Jørgensen, Tiselholt, bror til fru Tietgen. Siddende i midten kommandør Hans Georg Garde – og stående til højre guvernør i Dansk Vestindien August Garde.

litteratur og opsøgte de medlemmer af familien Garde, som jeg tænkte mig kunne have et vist kendskab til den forlængst afdøde privatbanemand. Ved disse studier dannede der sig efterhånden et helt overraskende billede af en alsidig og levende personlighed, der faldt lidt uden for rækkerne af de mange trofaste slidere og nøgterne embedsmænd, der ellers udgør hovedparten af jernbanernes tjenere.

Slægten Garde hører til de mest fremtrædende i den nyere tids danske historie og omfatter mænd, der har gjort sig gældende som søofficerer, opdagelsesrejsende, administratorer, gejstlige, historikere og forfattere. En af de kendteste var C. F. Gardes far, kommandør Hans Georg Garde, forfatteren til hovedværket om den danske flådes historie, men måske endnu mere kendt for den uretfærdige dom, der overgik ham som chef for østersøeskadren i 1849, hvor han, uden at have haft nogen afgørende andel i de begivenheder, der førte til katastrofen, idømtes seks ugers fæstningsarbejde i anledning af træningen ved Eckernförde, hvor to danske orlogsskibe gik tabt. Garde, der var blevet gift i 1814, fik seks sønner, hvorimellem Christian Frederik Garde, der fødtes i 1829. Christian Frederik valgte at gå ind i hæren og blev i 1850 sekondløjtnant i infanteriet. Året efter tog han landmålereksamen og blev beskæftiget ved de første baneanlæg her i landet.

I sin ungdom var Christian Frederik Garde blevet ven med grundlæggeren af Tivoli, Georg Carstensen, og han hjalp denne, der var blevet uvenner med ejerne af Tivoli, med at anlægge det kendte forlystelsessted »Alhambra« i Frederiksberg Allé, som blev et frederiksbergsk sidestykke til den københavnske forlystelsespark. I forbindelse med anlægget af dette forlystelsessted, der påbegyndtes i 1856, begyndte de to venner at overveje mulighederne for forbedring af transportmulighederne fra byen ud til Frederiksberg. I 1856 studerede de indgående de sporveje, der var anlagt i andre byer og besluttede at indgive andragende om anlæg af en sådan fra Højbro Plads gennem Strøget, Vesterbrogade og Frederiksberg Allé forbi Alhambra til Smallegade og Frederiksberg station. Forinden koncessionsandragendet var blevet indgivet, døde Carstensen imidlertid pludseligt, hvorfor det blev Garde, der alene indgav koncessionsandragendet i februar 1857. Hans tanke var i forbindelse med »Det sjællandske Jernbane Selskab« at transportere gods rundt i byen ad den nye sporvej samt passagerer i særlige hestetrukne vogne, der skulle kunne anvendes både på spor og på almindelig vej. Kommunalbestyrelsen var imidlertid rædselsslagen ved planerne om at køre tog ned gennem Strøget, og der var praktisk



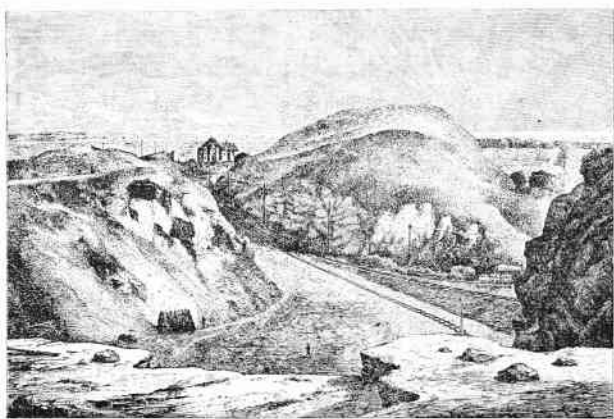
Hestesporvogn på Frederiksberg Runddel (1864).

Foto: Arkiv B.W.

taget fuldstændig enighed om at afslå ansøgningen. Garde fortsatte dog sine bestræbelser, og i marts 1862 lykkedes det ham virkelig som den første, efter at der i januar var udfærdiget en lov om sporvejsdrift, at opnå koncession herpå, dels en linie fra Skt. Annæ Plads over Slotsholmen og Vesterbrogade til Frederiksberg Runddel, dels på en linie fra Skt. Annæ Plads over Vibenshus og Hellerup til Tårnbæk. På dette tidspunkt var Garde imidlertid blevet mere interesseret i anlæg af lokale sporveje på landet og overdrog derfor sin koncession til civilingeniør A. F. Møller, der det følgende år overdrog den videre til et engelsk selskab, der den 22. oktober 1863 åbnede strækningen Vesterbro-Frederiksberg Runddel for personbefordring, medens den påtænkte godsbefordring på de københavnske sporveje aldrig blev til noget.

I mellemtiden havde Garde flyttet sine teltpæle syd på og var trådt i forhandling med ejerne af de store kalkværker ved Faxe om anlæg af en sporvej, der kunne forbinde kalkgruberne med den i 1863 anlagte havn ved Faxe Ladeplads. Gardes plan var at benytte »terrænforholdene til at skaffe de tunge sten ned ad bjerget mod stranden, således at de læsede vogne ved deres egen vægt løb ad en 2½ fod bred skinnevej til de nåede det flade land ved stranden, hvor så heste, der i særegne vogne i al mangelighed kørtes ned ad bjerget bagefter stenvognene, skulle overtage den videre befordring, og når aflæsningen havde fundet sted, føre de tomme vogne tilbage opad bjerget«. Garde blev hurtig enig med de tre højadelige kalkværksejere om anlægget af en sådan bane, således at Garde, der var besvovret med C. F. Tietgen, som i nogen grad støttede ham øko-

nomisk, for egen regning skulle anlægge banen og til gengæld overtage transporten af kalken for en bestemt pris pr. kubikfavn, således at kalkværksejerne garanterede ham en mindsteindtægt på 12.000 rigsdalere årligt. Det lykkedes virkelig Garde at gennemføre anlægget, således at han allerede i 1864 kunne sende den første læssede vogn ned til ladepladsen. Da transporterne imidlertid allerede i 1866 var kommet op på over 6.000 kubikfavne årligt, var det ikke længere muligt at klare transporterne ved vogne, der kørte ned ad bjerget ved deres egen vægt og heste til at trække den tilbage, hvorfor man måtte gå over til lokomotivdrift fra dette år.



Faxe Kalkbrud. Samtidig tegning af G. Emil Libert i »Illustreret Tidende« (12/8 1866).

Garde opslugt sit hovedkvarter i Faxe Ladeplads og anlagde foruden banen en række stenværksteder ved kalkbruddet, hvis produkter med banen transporteredes ned til udskibningsstedet, samt et damp-teglværk til de planlagte arbejderboliger ved Faxe og Stubberup. Ved skabelsen af alle disse virksomheder blev Garde i hvert fald en overgang en velhavende mand, der kunne føre stort hus for de omliggende godser og proprietærgårdes beboere. At det dog ikke alene var de velhavende naboer han ville opmuntre, vidner de mange skildringer, der endnu bevares om hans årlige fester for arbejderne, dog om. Trods store indtægter fra den voksende kalktrafik kneb det dog med at financiere den store husholdning, og det var da heller ikke så få gange, at hans velhavende slægtninge måtte træde til for at hjælpe ham over en økonomisk vanskelighed.

Garde havde allerede, inden han var 35 år, været med til at åbne både den første sporvejslinie og den første industribane i Danmark, men langtfra tilfreds hermed udstrakte han snart sit virkefelt videre. Allerede først i tredserne, muligvis allerede inden planerne om Faxe jernbane var udklækket, havde Garde gennem Tietgen været i forbindelse med grev

Knuth på Knuthenborg om anlæg af en tilsvarende hestesporvej mellem Maribo og dennes ladeplads ved Bandholm Havn. Disse planer var imidlertid endnu ikke blevet gennemført, før man efter Gardes gode resultater med en lokomotivbane ved Faxe, kom på den tanke at anlægge en tilsvarende bane til Bandholm. Der dannedes i denne forbindelse et interessentskab: »Det Lollandske Jernbaneselskab«, hvis delejere var Knuth, Tietgen, Garde og den nok som bekendte overingeniør William Rowan fra jernbanevognsfabrikken »Hvide Mølle« i Randers. Interessentskabet opnåede koncession på banen i november 1868, hvorefter Garde straks gik i gang med anlægget af denne, der kunne åbnes allerede den 2. november 1869 forsynet med to lokomotiver fra Robert Stephenson i Newcastle og de første gennemgangsvogne, der er bygget til nogen dansk jernbane. Med gennemførelsen af dette anlæg kunne Garde til rækken af sine indsatser i dansk lokalbanedrift føje, at han havde anlagt den første egentlige lokaljernbane med såvel person- som godstrafik. Garde og de andre interessenter beholdt deres andele i Bandholmbanen til 1877, hvor banen overdroges til Privatbanken, der beholdt ejerretten de næste 30 år.

Såsnart jernbanen gennem Sydsjælland til Vordingborg var åbnet i 1870, indså Garde betydningen af at få sin Faxe-bane forbundet med denne og søgte i denne forbindelse oprindeligt koncession på en 15 km lang bane fra Faxe til Tureby, men opgav dog hurtigt dette og søgte i 1874 i stedet koncession på et langt mere vidtrækkende jernbaneanlæg, nemlig fra Køge til Stubberup, hvor det sattes i forbindelse med Faxe Jernbane, samt fra Hårlev til Rød-vig. Han opnåede virkelig også koncession på denne bane og opnåede løfte om et betydeligt statstilskud, men havde vanskeligheder med at fremskaffe de fornødne midler, hvorfor han overdrog sine rettigheder til det »Østsjællandske Jernbaneselskab«,

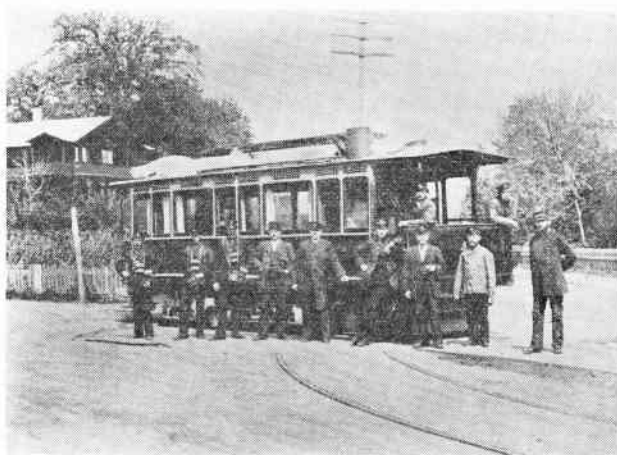


Tokkerup holdeplads på »Østsjællandske Jernbane«.

Foto: Arkiv B.W.

der åbnede banerne for drift i 1879 samtidig med, at Garde lod indlægge en tredje skinne på sin smalsporede jernbane, således at der mellem Stubberup og Faxe Ladeplads kunne fremføres såvel normal- som smalsporede tog.

Efter at det havde vist sig uhensigtsmæssigt, at kalkbruddene ved Faxe var på flere hænder, stiftedes i 1883 med Tietgen som førstemand »Aktieselskabet Faxe Kalkbrud«, der dels købte kalkbruddene og dels Gardes jernbane og værksteder. Gardes virksomhed i Faxe var dermed forbi, og han flyttede kort efter til København, hvor han dels for de betydelige midler, han havde fået ved salget, købte en



Dampsporvognen Triangel-Tårn ved endestationen sidstnævnte sted (1884). Foto: Arkiv B.W.

række grunde på Østerbro, dels var medstifter af forskellige erhvervsforetagender. Han var således en af initiativtagerne til anlægget af den herostratisk berømte dampsporvogn ad Strandvejen fra Triangelen til Tårnbæk, følgende den rute, han selv havde fået koncession på så langt tilbage som i 1862, dels til amfibiebådfarten over Furesøen og Fiskebæk til Farum, der ikke gik meget bedre end dampsporvejen (se »Jernbanen«, nr. 5/69). Hans hovedinteresser efter 1884 lå dog i en række grundspekulationer, særligt på Østerbro, hvor han ejede store grunde ved det nuværende Odensegade. Han mente her at have haft løfte om, at der skulle gennemføres gader fra Østerbrogade ned til Strandboulevarden og kom i strid med kommunen, da denne i stedet for spærrede for trafikken fra Østerbrogade gennem Rosenvænget-kvarteret. Han førte en langvarig proces mod kommunen, som han vandt ved overretten, men tabte ved Højesteret, hvorved hans økonomiske forhold forværredes betydeligt. Han synes dog at have taget sit tab med godt humør. Da han var blevet enkemand i 1897 og kort efter giftede sig igen med en langt yngre kvinde, udtalte han så-

ledes ved brylluppet, at hvad han havde tabt i herlighed, havde han vundet i kærlighed, så han var godt tilfreds. Han fortsatte med at føre stort hus i sin herskabelige Østerbroejlighed og døde først i 1912 i en alder af 83 år.

Garde havde gennem et langt og rastløst liv spredt sine interesser over mange felter, men han har æren af at have skabt den første sporvejslinie, den første industribane og den første almindelige lokalbane i Danmark. Belønningen fra offentlig side herfor var ikke stor. Han fik den yderst almindelige titel af justitsråd, men blev end ikke Ridder af Dannebrog. Bortset måske fra hans slægtning C. F. Tietgen er der imidlertid næppe nogen anden, der har vist et så alsidigt og frisk initiativ i dansk jernbanebygning, og han fortjener at mindes af enhver, der har interesse for vort trafiklivs historie og udvikling.

*

De trykte kilder vedrørende Christian Frederik Gardes liv og virksomhed er spredte og lidet fyldestgørende. Oplysninger om Gardes forbindelse med de københavnske sporveje findes dels i festskriftet fra 1936, dels i NESA's festskrift fra 1927, medens hans forbindelse med Faxe jernbane er omtalt i Faxe Kalkbruds festskrift fra 1934, og hans forbindelse med de øvrige jernbaner i »Danmarks Jernbaner« af Buch og Gomard. Personlige oplysninger findes i hovedsagen kun i Elvius og Hjort Lorentzens: Danske patriciske Slægter (1. samling). Jeg har derfor forsøgt at få lidt yderligere oplysninger hos familien Garde. Da C. F. Garde er død for 57 år siden og ikke efterlod sig efterkommere, er det imidlertid kun i begrænset omfang, der findes oplysninger om hans liv og virke. Der har hidtil ikke i litteraturen været publiceret noget billede af Garde, og jeg vil derfor rette en særlig tak til frøken Henriette Garde, der har lånt mig det i nærværende bragte billede, der mærkeligt nok synes at være det eneste kendte billede af Garde. Jeg vil endvidere takke fhv. kommunelæge, dr. med. Erik Garde for værdifulde oplysninger.

... vil De vide endnu mere om Garde's arbejde med anlægget af Danmarks første privatbane, så bør De anskaffe Dem et eksemplar af DJK's publikation nr. 24:

Maribo-Bandholm Jernbane 1869-1969.

Se side 16!

Maribo-Bandholm Jernbane

1869 - 2. NOVEMBER - 1969

Af P. Thomassen

Selv om alle de ældste danske jernbaner anlagdes som privatbaner (de jysk-fynske baner overtoges af staten i 1865 og de sjællandske i 1881), må Bandholm-banen betragtes som den første privatbane, der kan holde 100 års jubilæum som regulær personjernbane. Ganske vist er Faxe Jernbane nogle år ældre, men denne fik først i 1880 koncession på personbefordring samtidig med, at Østsjællandske Jernbane blev åbnet.

De første planer om en jernbane mellem Maribo og Bandholm fremkom i 1856; man ville dengang være tilfreds med en primitiv hestesporvej. Knuthenborg gods kom efterhånden ind i billedet, og en mere solid bane blev projekteret, dog stadig med heste som trækraft. Planerne udarbejdedes i 1861, og anlæggets omkostninger ansloges til under 200.000 kr. Imidlertid steg trafikken på Bandholm havn så stærkt, at man indså, at der måtte lokomotiver til som trækraft, og så måtte nye planer udarbejdes. Koncession opnåedes i 1865, men de nye planer væltede de oprindelige beregninger. Anlægget ville komme til at koste 400.000 kr.; disse blev skaffet til veje af et interessentselskab bestående af lensgreve E. C. Knuth, C. F. Tietgen, C. F. Garde og F. J. Rowan, der tilsammen tegnede sig for halvdelen af summen, medens den anden halvdel fremskaffedes ved lån i Knuths fideikommiskapital. Privatbanken blev ejer af Bandholm-banen i 1871, idet de fire interessenter blev købt ud. Tietgen var ikke for ingenting bankens direktør...

Interessentselskabet kaldte sig »Det Lollandske Jernbaneselskab« og fik i. h. t. lov af 20/11-1868 tilladelse til at anlægge banen (uden statstilskud); koncessionen udstedtes 8/1-1869, og anlægget af banen begyndte straks. Det frembød ingen særlige vanskeligheder; det eneste, der ikke gik planmæssigt, var fuldførelsen af stationsbygningerne i Maribo og Bandholm. Indvielsestoget måtte benytte midlertidige træbygninger som afgang- og ankomststationer.

Bandholm-banens første station, der stadig findes i Nørregade, var kun i brug i knapt 5 år. Da Lollandsbanen åbnedes, kunne Bandholm-banen ikke økonomisk forsvarligt indføres på Maribo station

endsige underføres; den krydsede nemlig Lollandsbanens spor mellem den nuværende stationsbygning og godsekspeditionen. Der blev derfor lavet en indføring nord for Maribo station, idet Bandholm-banen førtes i en skarp kurve forbi dampmøllen og den forlængst forsvundne kalkovn hen til Nørresø på et spor parallelt med Lollandsbanens hovedspor. Tog mod Bandholm bakkede ud mod vest fra Maribo for derefter gennem kurven forbi dampmøllen at køre mod Bandholm. Her fik banen dog ikke lov at køre i fred længere end til 1920. I årene 1920-24 skete der store forandringer ved Maribo station; viadukt-



Bandholm-banens første station i Maribo. Bygningerne ligger stadig i Nørregade (1969); forrest den oprindelige remisebygning, bag denne – tilbagetrukket – selve stationsbygningen og bagerst (bag træet) toiletbygningen. Foto: Birger Wilcke.

anlæg for Nørregade, udvidelse af stationens spor og perroner i anledning af Torrigbanens anlæg, der byggedes nye remiser og værksteder m. v. Bandholm-banen måtte nu foretage den samme manøvre mod øst, idet togene bakkede ud omtrent som i dag for derefter at køre frem forbi det tidligere »Vulcan«. Endnu engang måtte banen holde flyttedag, idet stykket mellem »Vulcan« og omtrent til Grimstrupvej omlagdes under besættelsen på grund af den sørgeligt berømte første del af Fugleflugtsprojektet.

I Bandholm skete der også noget i tidens løb. Havnen måtte af og til udvides, da handelen blomstrede, ikke mindst på grund af den driftige Maribo by og dens store handelshuse og industrivirksomhe-

der. Både i 1876/77, hvor havnen blev stærkt udbygget, og i halvfemserne kom der flere havnespor til, og man var ved at tro, at den oprindelige plan skulle blive til virkelighed. Den var dog så omfattende, at den næsten var en kopi af Københavns frihavn. Flere parallelle kajspor, drejeskiver, kørekraner, spor til Knuthenborg o. m. m. Der skete dog endnu en udvidelse, da havnens østkaj anlagdes i 1912, og der kom to kajspor på den.

I en meget lang årrække kørte Bandholmbanen tre daglige togpar; det var nok til persontrafikken. Når der var behov derfor, kørtes ekstratog, der bortset fra markedsdage i Maribo oftest var godstog. Det var navnlig i rockampagnen, der var behov derfor, og det kunne nemt blive til 60 særtog om måneden. Banens rullende materiel bestod oprindeligt af to engelske lokomotiver, 6 personvogne af amerikansk udseende, men bygget i Randers, hvor 12 af godsvognene også kom fra. Senere anskaffede banen – i årene 1876–1927 – yderligere 18 godsvogne, to personvogne, en rejsegodsvogn og en benzinmotorvogn, sidstnævnte brændte i 1941.



Bandholm station (1959).

Foto: P. Thomassen.

Da Lollandsbanen åbnede i 1874, overtog den delvis driften af Bandholmbanen. I mange år syntes man at ville undgå for stort pengemellemværende. MBJ udlejede sit materiel til LJ for 10 % af dets værdi og betalte 3,50 kr. for hvert tog, som fremførtes på banen, samt 700 kr. årligt i tilslutningsafgift til Maribo. Endvidere betalte MBJ 1/12 af LJs »generalomkostninger« (senere 1/9). Disse overenskomster bevirkede, at der ikke var særligt store tal i banernes mellemregnskab før i halvfemserne, da LJ faktisk overtog hele driften af MBJ, som nu havde afhændet sine to lokomotiver og derfor ingen trækraft havde.

Til driftsbestyrer udnævntes C. F. J. Drewes; han var tillige stationsforvalter i Bandholm. Som sta-

tionsforstander i Maribo ansattes svensk-norsk vicekonsul V. Cruse. En tredje overordnet var vognmester Jahn i Bandholm. Drewes fratrådte allerede i 1872, da han blev driftsbestyrer for Falsterbanen. Cruse afgik i 1873 og afløstes af Lawrence, den senere LJ-maskinmester, og Jahn blev kørt ihjel i Bandholm i 1880. MBJs fast ansatte personale talte i perioder op til 15 mand, hvortil kom løst personale eller af LJ udstationeret, når trafikken krævede det.

Banen gav i hele sin selvstændige levetid altid overskud, og det kan ingen anden dansk privatbane rose sig af. Konjunkturer, dyrtid og krigsforhold havde ikke nær den samme indflydelse på MBJs drift, som disse forhold indvirkede på andre baner. I årene 1919–22, hvor de uhyre kulpriser i slutningen af første verdenskrig havde tvunget de fleste andre privatbaner i knæ, havde MBJ et overskud på 79–145.000 kr. – ganske godt præsteret af en bane på 7,5 km. Selv i kriseårene omkring 1930 var overskuddet gennemsnitligt 50.000 kr.

Banens største indtægtskilde var godsbefordringen. Først og fremmest af kul, tømmer og skibsgods fra Bandholm. Senere kom kunstgødning til at spille en rolle. Til Bandholm var det sukker- og korntransporterne, der talte. Størst var banens godstransporter i årene 1911–15 og i 1946, i hvilke driftsår der transporteredes over 100.000 tons årligt. Selv om persontrafikken var betydelig (størst i 1946 med 103.000 rejser), kunne indtægten heraf ikke blive stor på grund af banens ringe længde. Billetprisen var oprindeligt 12 skilling for en tur på 3. klasse; ville man køre »pænt« på 2. klasse, måtte man af med det dobbelte, og ville man være eksklusiv og køre på 1. klasse, kostede turen 32 Sk. 1. klasse blev officielt afskaffet på MBJ i halvfemserne, og 2. klasse slap man af med i 1927, da de fleste tog blev kørt af motorvogne, der kun havde 3. klasse.

Efter besættelsen, da folks motoriseringstrang påførte banerne en konkurrence på såvel person- som godsbefordringens område, som i forbindelse med de stærkt stigende omkostninger, herunder navnlig lønningssudgifter, totalt ændrede privatbanernes vilkår, kunne MBJ også efterhånden mærke, hvor det bar hen. En rationalisering var her påkrævet ligesom på andre baner, og LJ fik da også reddet banen fra at få underskud. I 1951 havde MBJ de største udgifter i sin historie og det mindste overskud – henholdsvis 291.000 og 4.000 kr. – hvorfor LJ indstillede persontrafikken og overflyttede denne til rutebilerne. Der sparedes derved personale og andre omkostninger.

Da Lollandsbanen som baneselskab undergik en større omkalfatring, benyttede man lejligheden til at

likvidere MBJ, der havde været aktieselskab siden 1907, som »selvstændigt« selskab; det skete 13. september 1954. Lollandsbanens reservefond havde siden 1934 været den faktiske ejer af MBJ, idet LJ i årene 1930–34 opkøbte MBJs aktier. Aktiekapitalen var da 800.000 kr.; fordoblingen skyldtes omlægningerne og nyanskaffelser i tidens løb.

Det blev imidlertid ikke bilkonkurrencen, der direkte gjorde MBJ mindre trafikeret, men vel nok indirekte. Nedlæggelsen af sukkerfabrikkerne i Ma-

ribo og Højbygård og i det hele taget bortfaldet af roetransporten pr. bane var det værste slag. De store kul- og kalktransporter og sukkertransporter til Bandholm forsvandt, og bortfaldet af nævnte varer trak andet med sig. Fra 1954 betragtes Bandholmbanen som Maribos havnebane, og denne kunne snart været gået i glemsel eller måske være helt forsvundet, hvis banen ikke havde fået en renaissance af helt usædvanlig art – som Danmarks første museumsjernbane. Men *den* historie skulle være almindelig kendt.

MBJ - på en anden måde

Af Ole J. Koch

Søndag morgen, kl. er 5.30! Solens første stråler piner sig vej gennem en sprække ved rullegardinet, og uden for høres i den stille morgenstund fuglenes kvidder.

Pludselig, en øresønderrende larm!!! Et vækkeur hopper og danser, en arm langes ud fra sengen og BANG!!! En fyrbøder strækker sig, vrider lidt med tærne, og svinger så efter grundig overvejelse benene ud over sengekanten.

Sådan begynder mangan en morgen, hvor Dansk Jernbane-Klub i løbet af dagen skal fremføre damptog på Maribo-Bandholm strækningen.

Fyrbøderen, der nu har fået tænderne børstet og de mest strittende hårtotter lagt ned til hovedet igen, begiver sig ind til dagens lokomotivfører, for at se om også denne er kommet op. Selvfølgelig ligger han der endnu med munden i vejret og smiler saligt. Men der gøres kort proces!!! »Ud af kanen«.

Snart er begge krøbet i arbejdstøjet, og der nydes en sodavand i stilhed, for morgenkaffe tør man slet ikke tænke på endnu.

Stadig let søvndrukne begiver de to sig ud i remisen, og kigger med missende øjne på lokomotivet. Uden yderligere bemærkninger går man igang med at hugge brænde, og dette lægges tilrette i døren til førerhuset.

Når det er kontrolleret, om der er vand på kedlen, håndbremsen er spændt m. v., åbnes fyrlågen, og i det sorte hul bygges nu et bål op af det brænde, der ligger i døren. En tot tvist godt vædet med solarolie lægges på fyrskovlen, og der sættes en tændstik til. Det fanger hurtigt, og smides så ind i fyret oven på brændet.

Snart høres en knitrende lyd fra brændet, og en søvnig sort røg baner sig vej fra skorstenen til aftrækket. Noget slipper dog uden om, og lægger sig som en tåge oppe under remise-loftet.

Med en fedtet klud tørrer man sine fingre og studerer værket, og går så igang med at tørre maskinen af.

Der skal til stadighed ses til fyret. Fyrlågen åbnes igen, og røgen vælter ud i førerhuset. Med tårer i øjnene og en ubeskrivelig hoste, fyres der nu kul på. Mere røg, flere tårer!!! Men oven i dette tuder, mærkes følelsen af, at det gamle »bæst« til lokomotiv er ved at live op. »Hun« begynder at snurre og hvæse efter bedste evne.

De mest morgenfriske af togpersonalet viser sig nu. Et søvnigt: »God morgen« besvares hurtigt med: »Tror du, at det er et hvilehjem, du er kommet på?«

Ved brug af de bedste overtalelsesevner får man omsider lokket en til at gå til bageren efter rundstykker og wienerbrød.

»Er »hun« gået hjemmefra?« spørger man. Ja, viseren på manometret har lige sluppet sit anlæg.

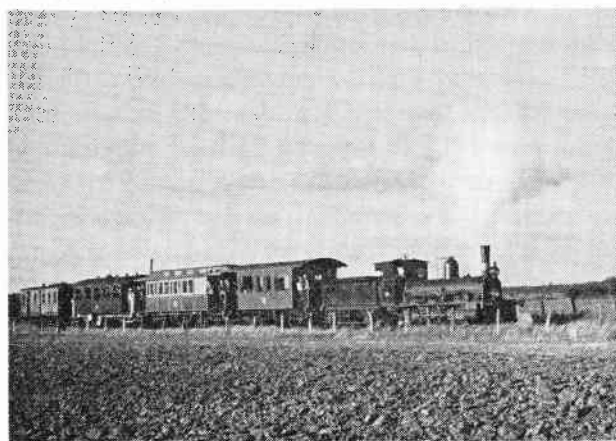
Så er det tid til morgenkaffen, og under måltidet taler man om, hvilke vogne der skal med, om der kommer nogen rejssende, og om vejret nu også holder.

Efter en halv times tid føler man igen trang til at gå ud og fortsætte med klargøringen. Gangtøjet bliver fedtet af, og fyrbøderen går i gang med opsmøringen, mens føreren render rundt og slår på lokomotivet med en hammer. Jo, det ser teknisk ud!!!

»Er I klar til at køre ud,« spørger rangerlederen. »Ja.« Der fløjtes eller rettere, de omkringstående får et brusebad, og det bliver kun til en gurglende lyd, for der er vand i fløjten. Der åbnes for regulatoren, og maskinen ruller nu ud i dagens lys.

Efter oprangeringen af toget køres der til perron. De første rejsende viser sig, og klokken 10.20 fløjter togføreren afgang.

Dagen er begyndt!



Søndagens (og for øvrigt sæsonens) sidste tur.

Foto: Asger Bergh.

Kommende møder og udflugter

Onsdag den 22. oktober kl. 20 i »Karnappen«, Niels Hemmingsens Gade 10, underetagen (store sal), 1153 København K.

Foredrag af direktør S. D. Brandt, Lollandsbanen, om: »Jernbanen på Lolland – en 100-årig yngling«.

Søndag den 2. november. Udflugt til Lolland i anledning af *Maribo-Bandholm Jernbanes 100-års jubilæum* – med kørsel med direkte LJ Y-tog fra København, kørsel med nr. 19 mellem Nykøbing Fl. og Maribo og kørsel med nr. 2 og 19 på den jubilerende strækning m. v.

Planen for udflugten er:

København H.	afg.	8.30
Roskilde	afg.	8.55
Næstved	afg.	9.45
Nykøbing Fl.	afg.	10.55
Maribo	ank.	11.45

– kørsel med »Museumstoget« til Bandholm –
– »jubilæumsfrokost« på »Bandholm Hotel« –

Maribo	afg.	17.48
Nykøbing Fl.	ank.	18.11
Næstved	ank.	19.09
Roskilde	ank.	19.45
København H.	ank.	20.07

Særtoget (København H. afg. 8.30) køres af et LJ tre-vogns Y-togsæt – og der køres via Køge-Haslev; dette tog videreføres til Maribo (Nykøbing Fl. afg. 10.45), således at deltagerne i udflugten kan skifte til dampstoget – fremført af nr. 19 – enten på Nykøbing Fl., Grænge eller Sakskøbing stationer (foto-mulighed).

Fra Maribo afgår kl. 12.00 det særlige »jubilæumstog« med særligt indbudte gæster fra ministeriet, Maribo amt og privatbanerne; dette tog oprangeres af loko nr. 2 og bl. a. **den nyistandsatte personvogn MBJ A 1** og **den ligeledes nyistandsatte lukkede godsvogn LJ A 225** (ex LJ Lc 192 – vognkassen fra Bursø station). Øvrige deltagere fortsætter til Bandholm (Maribo afg. 12.25) med nr. 19 og »Nykøbingstammen«. Deltagerne vil derefter have mulighed for at køre med »museumsstammen« på en dobbelttur Bandholm-Maribo (evt. frokost sidstnævnte sted) med afgang fra Bandholm kl. 13.10 – og retur til Bandholm med afgang fra Maribo kl. 15.20 – eller deltage i »jubilæumsfrokosten« på »Bandholm Hotel« (se nedenfor).

Nr. 19 afgår sluttelig med deltagerne fra Bandholm kl. 16.05; særtog afgår fra Maribo kl. 17.48 – oprangeret af **DSB-MY** og B-vogne; dette tog videreføres som plantog 1168 til København H. (Nykøbing Fl. afg. 18.34). Særtogsanmeldelser vil blive udleveret.

Pris for deltagelse er:

Fra København og Roskilde ...	kr. 49,00
Fra Næstved	kr. 25,00
Fra Nykøbing Fl.	kr. 12,00

Tilmeldelse sker ved snarest – og senest *mandag den 27. oktober* – at indbetale nævnte beløb på *postgirokonto 11 10 06*, adresseret *Dansk Jernbane-Klub, trafikafdelingen, Tagensvej 169, 2400 København NV*. Kvitteringsdelen, der skal medbringes, ombyttes med kontrolbillet i togene.

Deltagerne i udflugten er meget velkomne til at deltage i den – forhåbentlig – højtidelige »jubilæumsfrokost« på »Bandholm Hotel«. Ønskes bordplads reserveret, indbetales *samtidig* med billetbestillingen: *kr. 37,50* (ovennævnte postgironummer og adresse). Dette beløb dækker betaling for »hotel-anretning«, kaffe og betjening – hvorimod øvrige drikkevarer må betales særskilt direkte til hotellet.

Foreningens medlemmer opfordres til at møde op i stort tal – for at fejre Danmarks første egentlige privatbane og for at fotografere (og køre med) landets ældste privatbane-personvogn. »Museumstoget«s maskin- og trafikafdelinger har lovet, at den 2. november 1969 bliver dagen, der vil blive husket.

Søndag den 23. november kl. 10 i »Karnappen«, Niels Hemmingsens Gade 10, underetagen (lille sal), 1153 København K.

2. ekstraordinære generalforsamling – vedrørende forhøjelse af kontingent for året 1970 (se endvidere »Jernbanen«, nr. 5/69, side 11).

Efter generalforsamlingen: Causeri af ingeniør J. Seligmann: »Sprællevende spillemænd i skæppe-skønne skinnebusser« (jernbanerne på Korsika).

Onsdag den 26. november kl. 20 i »Karnappen«, Niels Hemmingsens Gade 10, underetagen (lille sal), 1153 København K.

Foredragsaften. Programmet var ved redaktionens afslutning ikke endeligt fastlagt.

Vigtig meddelelse angående møde for DJK-medlemmer på Fyn

– se side 17

Jernbanenyt - kort fortalt



Privatbanerne

AB

Damploko AB F 8 er udskiftet med DSB F 479, som imidlertid endnu ikke er endeligt overtaget af AB.

GDS/HFHJ

Den i »Jernbanen«, nr. 4/69 omtalte GDS/HFHJ Ys 6 skal være Ys 46. HFHJ personvogn 51 har HgJK fået tilladelse til – om fornødent – at omdanne til dansevogn el. l.

HHGB

Den brændte M 2 er ophugget. Der kørt enkelte godstog med M 1, som stadig er køreklar, dvs. kun med én banemotor, hvorfor trækraften er minimal. Den fra HHJ modtagne M 4 (ex KB M 1) var ved redaktionens slutning endnu ikke omlitereret. Gætter man på HHGB M 3, skal den nok komme til at hedde noget helt andet.

HHJ

Banen har undergået en del forandringer i det sidste år. Direktørskiftet 1. august 1968 har gjort alle betænkeligheder til skamme. Den good-will, som banens fhv. direktør S. H. Nielsen fik oparbejdet i sit lange virke for HHJ, kan den nuværende direktør, Jens Larsen, notere sig bevaret fremover. Det ny materiel og den mønsterværdige køreplan er et par af de mange ting, der er medvirkende dertil. Sænkningen af banens arealer i Odder, som allerede påbegyndtes for et par år siden, er snart tilendebragt; det er slut med sure møddinger og skrammelgepladser, henstående og -smuldrende udrangeret materiel forsvinder uden småligt hensyn til entusiaster.

Den ny køreplan er blevet til ved samarbejde mellem ledelsen og alle implicerede, således at der er passende forbindelser til snart sagt alt: De vigtigste fjerntog i Århus, skoler, biografer, teatre m. v. De nyligt indførte iltog, som kan nedbringe køretiden mellem Odder og Århus til 30 min. eller mindre, var straks en succes. Også hvad personalet angår, byder planen på besparelser. Det længste toginterval i Århus udnyttes således, at diesellokomotivet tager en tur til FDB i Viby og tilbage. At Viby og Tranbjerg stationer har færre standsende tog end de øvrige, kan man næppe fortænke ledelsen i, da det jo er håbløst for banen at konkurrere med bytrafikken i Århus, der kan køre hyppigere og billigere.

Neder Randlev station er pr. 1. juni nedsat til trinbræt uden sidespor. Trinbrættet Parkvej (»Odder Nord«) er fremdeles godt benyttet. En halv snes rejsende pr. tog er ikke usædvanligt.

Som det ses af efterfølgende oversigt over driftsmateriellet, er der også sket en sænkning på dette punkt. I den daglige drift kører næsten udelukkende materiel, der er bygget efter 1947. Ligesom på Skaensbanen afskaffes de sidste toakslede personvogne nu; vel nok lidt vemodigt for mange af os entusiaster, der bedst nyder en tur med toget, når vognene har åbne endeperroner, men vi må se i øjnene, at sådant materiel ikke passer sammen med »almindeligt« publikums krav om komfort, rationel banedrift og hvad vi må affinde os med fremover.

Til slut må nævnes HHJs rutebildrift, der er i stadig udvikling. Banen ejer 16 busser og 4 lastbiler. På »kystruten« kan der ofte være stærkt pres i sommertiden, navnlig til Norsminde og Saksild strand. Der er forresten også godt at være!

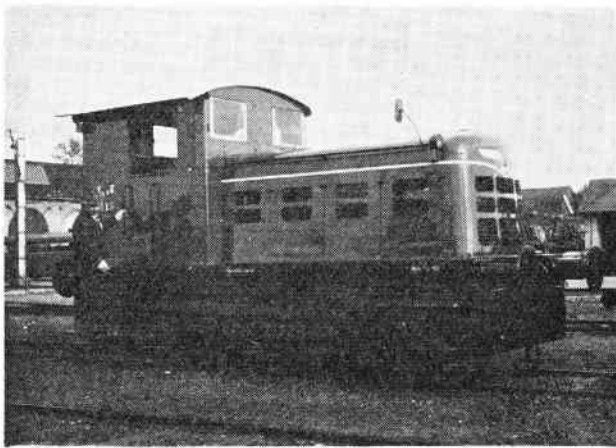
Det rullende materiel ser efter de seneste sænkninger og omlitringes således ud:

Trækraft:

M 2 henstår som driftsklar reserve,
M 3 i daglig drift, omlitret til DL 11,
M 4 er solgt til HHGB,
M 5 anvendes til godstog mellem Odder og Hov (ex FFJ M 1205),
DL 12 ex RHJ DL 41 forventes indsat i daglig drift efter endt hovedreparation i oktober,
T 1, Pedershåb-traktor ex OMB 2 og TKVJ, lokal rangering i Odder.
Sm 1 omlitres til Sm 21,
Sm 2 udrangeret,
Sm 22 (ex SNNB),
Sm 23 (ex AHJ Sm 7),
Sp 1 og 2 henstår som reserver,
Ym 31, 32, Ys 41, 42 og 43 er i daglig drift.

Person-, post- og rejsegodsvogne

C 25, 26, 27 og 29 udrangeres,
Ce 30 anvendes som person- og stykgodsvogn,
C 51 (ex DSB Cp 3215) istandsættes og forsynes med Webasto-oliefyr.
D 61 (omlitreret fra D 232, ex DSB Do 5604),
E 71 (omlitreret fra E 46),
E 72 (ex DSB EH, forventes anskaffet i nær fremtid),
E 81 (omlitreret fra E 45, tidl. Odder Andels Svinelagteri), omdannes til brug for baneafdelingen.



Lollandsbanens »nye« rangertraktor, M 13 (tidl. FFJ M 1215).
Foto: P. Thomassen.

Godsvogne (anvendes kun til lokalt brug):
Q 161, 163, 166, 167, 171, 180, 183, 192, 193 og 195,
Pf 149, 221, 226, 227 og 228

Af de 15 stk. materiel, der i 1968 solgtes til op-hugning, henstår endnu F 62 og D 231. Sidstnævnte synes forsøgt restaureret – efter sigende af en jern-baneklub – men ejendomsforholdet er uvist.

HP

HP DL 14 ex TFJ ML 4. HP T 41 ex FFJ M 1214. En ny mellemvogn til Y-togene er bestilt. Den litre-res Yp 55, men ankommer næppe i år. De tre bal-lastvogne, som HP købte af DSB (TH 9054, 9089 og 9146) er udlejet til DSB, medens den 4. (TH 9074) stadig befinder sig på HP.

LJ

Sakskøbings ny rangermaskine, LJ M 13 (ex FFJ M 1215) er forlængst i brug. LJ M 5 ophugges. End-videre er følgende vogne ophuggede: Ca 49, Cca 53/54, Q 152, 169, 172, Pf 227, Ph 281, 285, 286, 289. Ved et uheld i Ringsted ødelagdes to LJ-vogne, og til erstatning for »Ringsted-Symfonien for tre harmonikaer« har LJ fra DSB modtaget tre HJ-vogne:

LJ HJ 124 ex DSB HJ 37826 (.Gklm 1118669)
LJ HJ 125 ex DSB HJ 37522 (.Gklm 1117222)
LJ HJ 126 ex DSB HJ 37527 (.Gklm 1117227)

Diverse materiel er under ophugning i Bandholm, hvor det henstår på resterne af læssespor til stor ærgrelse for vejvæsenet. LJ har solgt hele læsseplad-sen, således at der kun bevares perron- og omløbs-spor samt rampespor på Bandholm st. Vognkassen af en forlængst udrangeret LJ Sm hensvæver på undervognen af en ditto godsvogn og ligner »den flyvende Lollænder«.

LNJ

Som ventet blev skinnebusmateriellet opgivet, efter at lynetterne ankom. Der bevares dog ét driftsklart sæt: Sm 13, Sm 15 og Sp 23. Sp 21 henstilles som reservedelslager. Sm 11, 14 og 16 samt Sp 24 er op-hugget, medens Sm 12's vognkasse er overladt Søl-lerød kommune til anbringelse på en legeplads i Gl. Holte. Endelig omdannes Sp 22's undervogn til brug for baneafdelingen.

SB

Listen over trækraft og personvogne ser i dag så-ledes ud:

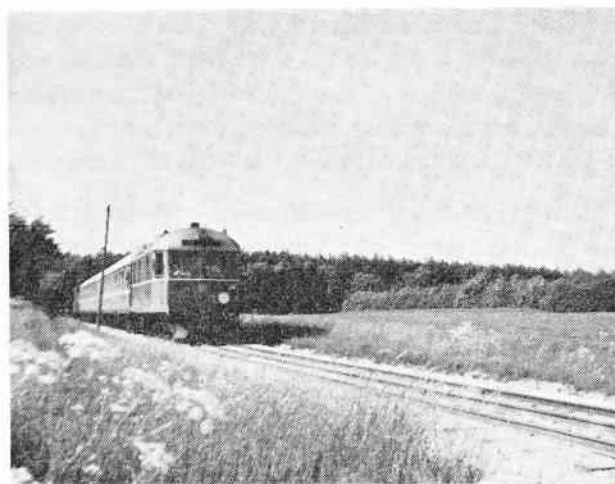
Ym 1 ,2, 3 M 4, M 5 (ex AHJ 5206) og M 6;
T 1 og 2.
Ys 1 og 2, F 3, 4, 5 og 6 (to sidstnævnte ex DSB)

M 2 bevares, medens den gamle M 5 (ex RØHJ M 1), damploko 1 og 5 samt personvognene C 41, F 1 og 2 sælges til ophugning.

Hulsig station er pr. 1. juli nedsat til T&S, men betragtes som holdsted, der kun oprettes som tog-følgestation, hvilket den skal, når sidesporet skal be-nyttes. Samme dato er ibrugtaget et nyt sidespor, beliggende et par hundrede meter før indkørslen til Skagen station for »Skagen Savværk og Emballage-fabrik A/S«, der har tegnet sig for 300 vogne i 1969.

VGJ/VNJ

Til erstatning for den brændte Sm 7 (ex SVJ Sm 8) anskaffedes AHJ Sm 15, der litreredes VGJ Sm 7. VNJ DL 12 (ex TKVJ M 4) har været i drift et års tid, medens TKVJ M 3 anvendes som reserve-



Et moderne privatbanetog – ja, vel – men hvilken bane til-hører materiellet, og på hvilken strækning kører toget? Se godt efter – skriv løsningen på et stykke papir – og send den i lukket kuvert til: Ole K. Jensen, Søvnget 23, 4930 Maribo (mærket »Tog 69«) – inden den 3. november 1969. Den først udtrukne rigtige løsning belønnes med to billetter (dob-belte) til – ja, netop den strækning.

delslager. NFJ Sm 2, der i 1966 anskaffedes til samme formål, er nu endelig ophugget. Damploko VNJ 10 er sendt til ophugning.

VLTJ

»VLTJ byder VELKOMMEN og ønsker en god tur i et skønt og afvekslende landskab.«

Således begynder en virkelig fiks folder, som banen har fremstillet med mange gode oplysninger om sit virke og om den egn, den gennemløber.

Folderens indersider hedder »Køreplan på en ny måde«. Holdstederne er opført med kilometerafstand fra Lemvig, men i stedet for togtider er anført seværdigheder langs banen med både fortræffelige og tillokkende oplysninger. Næppe mange har anet, at der er så mange seværdigheder på denne egn, men her er noget for enhver: Historie, topografi, kunst, natur, industrier o. m. m. Der mangler blot lidt om duften omkring Rønland, der er lige så afvekslende som aromatisk. Men den skal opleves.

Folderen er en rigtig banereklame, som enhver turistforening kan blive misundelig på!

Der er også andet at berette om VLTJ: Den 9. august toges et nyt sikringsanlæg i brug på Lemvig station, omfattende syv sporskifter, to afløbssko og to vejoverskæringer. Nogle af mellemstationerne er blevet moderniserede, og ingen af dem står foran lukning.

Jo, nu kommer vi til det, De venter på: Materiellet. Loko 3, Sp 9, Sp 10 og personvogn D 21 går til ophugning. Af skinnebusmateriel er følgende anskaffet:

Sm 15 ex TKVJ	Sm 8 (RHJ Sm 56)
Sm 16 ex AHB	Sm 8
Sm 17 ex FFJ	Sm 9
Sp 11 ex FFJ	Sp 1
Sp 12 ex AHB	Sp 9
Sp 13 ex FFJ	Sp 14
Sb 1 ex FFJ	Sb 16
Sb 2 ex AHJ	Sb 18

RHJ i likvidation

Næsten hele det rullende materiel er solgt til ophugning. Følgende er bevaret til videre brug: M 3 og den kombinerede person-, post- og rejsegodsvogn D 8 (ex VØ D 16) til MHVJ. Traktoren solgtes til ophugningsfirmaet for 2500 kr., men dette videre-solgte den til andet ophugningsfirma for et »adskil-ligt højere beløb«; den erstatter eller sammenblan-des med sin søster fra AHTJ, som H. I. Hansen, Odense, siden 1957 har anvendt til lokal rangering. Skinneoptagningen er forlængst påbegyndt. »Skin-næderen«, som fa. »Meyer Antonsen« i Aalborg

opfandt, kom til Hadsund på blokvogne, men måtte monteres på Hadsund havnebane for at kunne komme over broen. — Sneploven solgt til S. P. Laursen (MHVJ).

APB i likvidation

Skinneoptagningen er i gang på alle tre strækninger på flere steder. Et enkelt »særtog« hentede en del godsvogne, der var henstillet på stationerne Gug og Gistrup. Værkstedet og remiserne er delvis udlejede til private virksomheder, indtil DSB endeligt over-tager bygningerne til eget brug eller nedrivning.

Følgende rullende materiel er solgt; hvor intet andet er anført, til ophugning. Se endv. »Jernba-nen«, nr. 4/69 side 18.

Trækkraft:

APB M	1 til DJK (MHVJ)
FFJ M	1205 til HHJ M 5
FFJ M	1206 (afbrændt i Sæby)
FFJ ML	1209 til OHJ
FFJ M	1214 til HP T 41
FFJ M	1215 til LJ M 13
FFJ ML	1216 til OHJ
AHB ML	3203
AHJ ML	5203 udlejet til HP
AHJ ML	5206 til SB M 5

Skinnebusmateriel:

AHJ Sm	7 til HHJ Sm 23
AHB Sm	8 til VLTJ Sm 16
FFJ Sm	9 til VLTJ Sm 17
AHB Sm	13 til OHJ
FFJ Sm	15 til VGJ Sm 7
AHB Sm	16
FFJ Sp	1 til VLTJ Sp 11
AHB Sp	9 til VLTJ Sp 12
FFJ Sp	13 til OHJ
FFJ Sp	14 til VLTJ Sp 13
FFJ Sb	16 til VLTJ Sb 1
AHJ Sb	18 til VLTJ Sb 2

Personvogne:

FFJ C	4
AHB Cb	41
AHB C	43
AHB C	45 til medlem. af DJK's nordjyske afd. (MHVJ)

Post- og rejsegodsvogne:

FFJ De	25
FFJ De	26
AHJ Dc	72
FFJ Em	39
FFJ E	40

Lukkede godsvogne:

FFJ Ics	1111	AHB KL	2534	5178
AHB QF	2307	AHB Is	3141	FFJ Q 225
	2310		3144	FFJ QF 282
	2311	AHJ QF	4340	292
	2321		4350	303
	2322		4357	309
	2327		4360	312
	2328	AHJ Is	5177	314

315	336	354
319	337	357
320	345	360
323	347	362
329	353	383

Åbne godsvogne:

AHB Pf 2907

2914

Endvidere har HP overtaget svellestoppemaskinen og nogle rutebiler.

Skinneoptagningen på strækningen Nørresundby havn-Sæby blev afsluttet i begyndelsen af juli; der mangler nu kun sporoptagning i vejoverskæringer. Der har været en del uvished om Sæby stationsbygningens skæbne; placeringen af en ny rutebilstation har voldt en del betænkeligheder. Indtil videre indrettes parkeringsplads på Sæby stationsterræn. Efter endt sporoptagning, hvori FFJ M 1206 havde medvirket, blev denne væltet omkuld, overhældt med olie og stukket i brand.

Denne spalttes redaktører er: E. B. Jonsen (DSB) – der pænt må vente til næste nummer – og P. Thomassen (Privatbanerne); »medarbejdere« har denne gang været bl. a.: P. Topp-Nielsen (LJ) og Poul Wilhelmsen (Sæby) samt Tom Lauritsen.

Foreningsnyt

Annoncetegning til »Jernbanen«.

Bestyrelsen har besluttet at drive annoncetegningen til foreningstidsskriftet i eget regi. Et af vore medlemmer, fru Kirsten Sørensen – der er »branchekendt« – har indvilliget i at påtage sig jobbet som »forretningsfører« i en nyoprettet annonceafdeling.

Uden annoncer kan »Jernbanen« ikke leve videre. Medlemmerne opfordres derfor til at holde øje og øren åbne for annoncetegningsmuligheder – og alle tips modtages med taknemmelighed.

Henvendelse bedes rettet til:

Forretningsfører, fru Kirsten Sørensen,
Landlystvej 14, 2500 København-Valby.
Tlf. (01) 30 82 95.

EBJ.

DJK's bogserie

I forbindelse med MJB's 100-års jubilæum udsendes en ny publikation i foreningens bogserie: Nr. 24. »Maribo-Bandholm Jernbane 1869-1969« (90 sider – med 53 illustrationer, planer og tegninger, bl. a. af Erling Nederland): Kr. 20,00 (+ porto kr. 0,50).

Det kan nævnes, at »nr. 24« ikke bliver med den

sædvanlige »overkant« i bindet, der bliver krøllet, før man ser på den. Bindet bliver »plastic-coated«, således at snævede fingre på bindet i fremtiden er en »saga blott«.

Bogserien omfatter nu:

1. Næstved-Præstø-Mern Banen	kr. 8,50
2. Maribo-Bandholm Jernbane	udsolgt
3. Hørve-Værsløv Jernbane	udsolgt
4. Fortegnelse over danske jernbaners motormateriel, 1. del (motorlokomotiver, motorvogne, S-tog, lyntog m. v.)	udsolgt
5. 2. del (forsogsvogne, skinnebusmateriel samt supplement til 1. del)	kr. 15,00
6. Nakskov-Rødby Jernbane	kr. 12,00
7. Museumsbanen og Maribo-Bandholm Jernbane	udsolgt
8. Langelandsbanen	kr. 16,00
9. Vejle-Give Jernbane	kr. 12,00
10. Kolding-Egtved Jernbane	kr. 15,00
11. Nakskov-Kragenæs Jernbane 1915-1965	kr. 12,00
12. Skagensbanen 1890-1965	udsolgt
13. Vodskov-Østervrå Banen	kr. 14,00
14. Hjørring-Albæk og Hirtshalsbanen 1925-1965	kr. 12,00
15. Stubbekøbing-Nykøbing-Nysted Banen	kr. 20,00
16. Helsingør-Hornbæk-Gilleleje Banen	kr. 19,00
17. Lyngby-Vedbæk Jernbane	kr. 25,00
18. Maribo-Torrig Jernbane	kr. 15,00
19. Dansk Jernbane-Klub. Maribo-Bandholm Jernbane, Museumsbanen og dens rullende materiel	kr. 10,00
20. Køge-Ringsted Jernbane	kr. 32,00
21. Hørve-Værsløv Jernbane (2. udg.)	kr. 20,00
22. Danske Jernbaners motormateriel	kr. 20,00
23. Hjørring-Hørby Banen	kr. 20,00
24. Maribo-Bandholm Jernbane 1869-1969	kr. 20,00

Bøgerne kan erhverves ved indbetaling af ovennævnte beløb + porto (kr. 0,50 pr. publikation – nr. 15, 16, 17 og 20 dog kr. 1,50) på *postgirokonto 6 73 94*, adresseret *P. Thomassen, Strandvejen 201, 2900 Hellerup*. Ved køb af tre bøger – eller flere – er portoen i alt kr. 1,50.

*

Månedens tilbud

Opmuntret af den interesse, som den tilbudte 1936-køreplan havde for medlemmerne, og af de mange pæne bud, som vi fik på den, vover vi denne gang at komme med et sensationelt tilbud, nemlig DSB tjenestekøreplanerne fra okt. 1904 komplet. »TIB« fandtes ikke dengang, da hver plan indeholdt samtlige oplysninger. Og sikke lokomotiver, der kørte dengang ...

Også denne gang går rariteten for højeste bud. Meddel os Deres bud inden 1. november på et brevkort til P. Thomassen, Strandvej 201, 2900 Hellerup, eller samtidig med en eller anden bestilling. **Ikke pr. telefon!** Vor handelsafdeling har udarbejdet en tilbudsliste, der kan rekvireres fra førnævnte adresse.

PT.

Lokalafdelingen på Fyn

Det i forsommeren nedsatte udvalg, der havde til opgave at undersøge mulighederne for afdelingens fortsættelse efter sidste års noget svigtende interesse, mødtes den 19. september for en afsluttende drøftelse og en bedømmelse af de indkomne svar på det spørgeskema, der blev udsendt til de medlemmer og interesserede, man havde adresser på. Det drejede sig om ca. 50 personer på Fyn og omliggende øer.

Da 35 har tilbagesendt skemaerne, og da der kun er et enkelt negativt svar imellem, er det udvalgets mening, at der må være grundlag for afdelingens fremtidige beståen. I svarene gav en del medlemmer tilsagn om økonomisk støtte, og der var også tilsagn om medvirken ved restaureringsarbejdet på vogne. Derimod var det nedslående, at ikke én eneste gav tilsagn om at tage et nap med i afdelingens ledelse eller om at ville lade sig opstille til valg som medlem af ledelsen.

Så at sige alle, der svarede, var positive overfor, at lokalafdelingen skulle afholde medlemsmøder og arrangere visse lokale besøg.

Udvalget enedes om at indkalde til et møde i Odense, og dette afholdes **onsdag den 12. november kl. 19.30 på »Industrilæet«, Albanitorv.** Mødet vil ikke blive adviseret på anden måde end gennem dette nr. af »Jernbanen«, som formodes at komme alle interesserede i hænde og i rigelig god tid.

Til dette møde håber udvalget også at se DJK-medlemmer fra Syd- og Sønderjylland, idet man regner med et nært samarbejde over Lillebælt – i al fald indtil en DJK-afdeling for det sydlige Jylland er en realitet.

På det indvarslede møde vil udvalget redegøre for sit arbejde samt for de tanker, man har gjort sig for fremtiden, og der skal vælges en ledelse til at køre det kommende program. Udvalget ser gerne, at medlemmerne møder op med forslag og ideer.

En af hovedopgaverne er stadig restaureringsarbejdet på de to vogne, der henstår i Odense (OKMJ Q 1333 og NFJ D 31), og hvorpå der skal ofres bøde tid og penge. Endvidere har nogle medlemmer kik på en personvognkasse fra RGGJ, der for tiden anvendes som arbejdsskur i en fynsk grusgrav. Kan denne vogn gøres køreklar, har DJK også en vogn fra denne jyske privatbane til museumstogene. Skulle nogen kende til en mulighed for at denne vogn kunne komme under tag et eller andet sted, hvor restaureringen kunne foregå, ville dette være et meget stort plus.

Dette og meget andet er der at drøfte på mødet den 12. november. Men det afgørende er, om medlemmerne møder op; gør de ikke det, er grundlaget for afdelingens beståen fortsat tvivlsomt. Det lader sig nemlig ikke gøre at holde liv i en DJK-afdeling bare ved at sætte en streg under de ønsker, man har om, hvad der skal arrangeres af afdelingen.

Altså: Vi mødes den 12. november kl. 19.30 på »Industrilæet«, Albanitorv, Odense, og afgør, om der fremover skal være en DJK-afdeling på Fyn.

Formentlig vil aftenen gå med drøftelser, valg o.s.v., men der holdes et par serier lysbilleder eller film i reserve om tiden rækker til at vise dem.

P. u. v.
S. Thostrup-Christensen.

Boganmeldelse

»Våra järnvägar«

En historik utgiven av Järnvägmuseum.
80 sider. Pris sv. kr. 7,50.

Under redigering af C. A. Alrenius har det svenske jernbanemuseum udgivet en bog om de svenske jernbaners udvikling. Bogen indleder med et afsnit om starten af de svenske baner, herunder tidspunkterne for åbningen af de vigtigste strækninger, men ellers er hovedvægten lagt på udviklingen af det rullende materiel. Omtalen af dette er delt i fem afsnit, der omhandler damplok, el-lok og vogne, motor-lok og vogne, personvogne, herunder sove- og spisevogne samt godsvogne. De tekniske oplysninger indskrænker sig til angivelse af hastighed, trækkevne, motorkraft, passagerantal samt lasteevne, men mere behøver de fleste af os ikke. Bogen er desuden forsynet med et afsnit om færger og ét om busser. Til sidst er bogen forsynet med tekniske oplysninger for et udpluk af damplok og ellok, samt for alle SJ færger. Til trods for, at bogen kun er på 80 sider i formatet 19×21 cm, er den forsynet med ikke mindre end 170 fotografier, af hvilke de fleste ikke er ret store, men til gengæld er kvaliteten fremragende. Jeg kan kun anbefale alle, der er interesseret i de svenske baner, at købe denne. Jeg købte den selv i Stockholm i SJ modellhall på Centralstationen, i øvrigt dagen efter, at den var udkommet, men den kommer sikkert også til salg gennem boghandelen.

Kjeld Christiansen.

P.S. Muligheden for salg af ovennævnte bog i Danmark undersøges p.t.

Koncertanmeldelse

Hva'ba' vil en eller anden læser nok sige. Kan Jonsen nu ikke finde andet at fylde bladet med; koncerter må dog falde helt uden for bladets formål. Jo, i almindelighed, men dette drejer sig nu om en koncert af særegen art.

Lørdag den 6. september (på Rundskuedagen (!)) uropførtes i Tivolis koncertsal Niels Viggo Bentzon's opus 244, kaldet »Østre Gasværk nr. 2«, inspireret af det af Dansk Jernbane-Klub erhvervede saddeltanklokomotiv af samme navn. Ifl. »Berlingske Tidende« skal komponisten have tilgænet foreningen værket og givet tilsagn om at ville skænke KODA-afgiften til foreningen. Gid det må få lige så mange opførelser som jernbaneinspirerede forgængeres værker, såsom Honeggers »Pacific 231« og Lumbye's »Kjøbenhavns Jernbane Damp-Galop«!

Kompositionen kan ikke betegnes som programmusik således som nysnævnte værker, men er nærmest at betegne som en musikalsk syntese på det lille travle lokomotivs tilværelse. Umiskendeligt lyder dog lokomotivets dampklokke med sine sprøde klange skarpt ind i orkesterbruset, og til slut høres også den ikke alt for tonerene dampfløjte. Kompositionen er lige så kort som lokomotivets arbejdsstrækning var, men sprudlende og morsom, så morsom, at selv to pæne ældre damer af abonninetypen ved min side hørtes at more sig overdådigt.

Tivolis Koncertsalsorkester under Eifred Eckart-Hansen havde indstuderet den ingenlunde lette komposition med stor omhu, og udførelsen var upåklagelig.

Tilbage er blot at bemærke, at fornævnte dagblads musik-anmelder, der tilsyneladende ikke læser sin avis med særlig stor grundighed, og derfor ikke kan have set foromtalen få dage i forvejen, i sin anmeldelse synes at være gået ud fra, at Niels Viggo Bentzon har villet forherlige en stationær dampmaskine på Østre Gasværk. Sikke en afbrænder!

Jul. Paulsen.

Museumstoget

Søndag den 21. september var 8. sæsons sidste dag med planmæssig drift. Der er i plantog befordret ca. 8.500-9.000 i år, hvilket atter er en fremgang, men de nøjagtige tal bringes i næste nummer af »Jernbanen«, der udsendes i begyndelsen af december.

Trafikassistent Erik Petersen og frue havde atter i år stillet hjem til rådighed for en lille afslutningsfest for »Museumstoget's personale. Nu arbejdes der på højtryk i alle afdelinger for at have alt klart til banens jubilæum, den 2. november.

BC.

MHVJ MARIAGER-HANDEST VETERANJERNBANE

Thv. lokomotivfører A. Andersen, Mariager, et af DJK's ældste aktive medlemmer, kunne den 26/9 fejre sit 50 års jernbanejubilæum. Andersen begyndte sin jernbanetid ved RØHJ som fyrbøder, kom i 1927 til MFVJ og var ved denne bane, faktisk hele dens levetid, for selv om Andersen blev pensioneret før banen lukkede, så blev han dels hentet til afløsning, og dels kørte han motorvognen med op-hugningstoget, da Viborg-Fårup sporet blev taget op. Nu i denne stund er Andersen stadig ved Mariager-banen, nemlig MHVJ, hvor han til dato har ført alle de tog, MHVJ har været arrangør for, bortset fra et par enkelte ture. Vi i MHVJ håber, at Andersen vil være aktiv mange år endnu og vil hermed lykønske ham med dagen.

—sun.

MHVJ på afveje

Igen engang har materiellet fra MHVJ været på afveje, denne gang i Hobro til »Ambulancedagsfesten« den 30. og 31. august, hvor vi som sidste år kørte adskillige ture mellem Hobro station og festpladsen ad havnebanen.

Materiellet bestod af vor gamle kending VLTJ 5-CR 3622-CXM 4508 og TFJ C 7. Der kørtes dog kun med én hhv to vogne, alt efter behovet, på havnebanen.

Atter kunne vi slutte med et pænt overskud.

Materiellet blev derefter stående i Hobro til den 7. september, hvor festkomiteen i Skørping havde bestilt os til at køre fra Skørping til Ålborg og tilbage igen. Selv om der på disse ture ikke var så mange rejsende som ønsket, så var der ihvertfald »en million«, som en deltager sagde, på perronen i Skørping ved togets ankomst fra Ålborg.

Efter denne kørsel blev materiellet stående i Ålborg, hvorfra det den 18. kørtes som tomt materiel til Randers og den negang med yderligere en personvogn, nemlig AHB C 45, som nordjyske medlemmer har købt og overladt MHVJ.

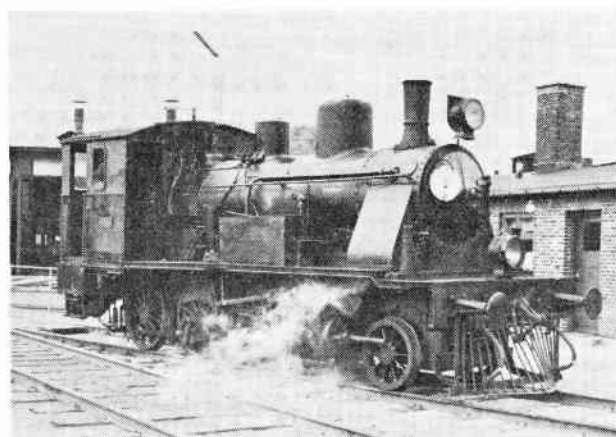
Så blev det endelig lørdag den 20. september, hvor MHVJ skulle stå sin prøve på »egen skinne«. En forening i Randers havde oprindelig bestilt en udflugt for sine medlemmer Randers-Mariager og retur. Men foreningen »bakkede ud«, da det så aller mørkest ud for os, efter at vi havde modtaget et helt uacceptabelt forsikringstilbud fra et stort engelsk forsikringsselskab. Pressen kom os endnu engang til hjælp. Vore vanskeligheder omtales i en række jyske og københavnske dagblade – og reaktionen udeblev da heller ikke. Vi fik nu tilbud om forsikring fra en lang række danske selskaber. »Aug. Borgen's tilbud var det bedste, og vi tegnede i første omgang en én-dagsforsikring, således at vi alligevel kunne køre den 20.

Kl. 13.30 var der afgang fra Randers med Loko nr. 5 – Cr 3622 – Cxm 4508 – TFJ C 7 – AHB C 45 – OMB Be 12 – RHJ D 8 – FFJ C 13. (Be 12 blev sat af i Fårup.) Turen gik fint og planmæssig – indtil Fjeldsted bakke – så måtte nr. 5 »sunde sig« (samle damp), og det medførte, at vi fortsatte med reduceret hastighed – resultat: ÷ 45 min. i Mariager. Under opholdet kørte motorvogn APB M 1 en dobbelttur til Fårup og Vester-Tørslev af hensyn til diverse vognplaceringer (pladsmangel i Mariager). Kl. 17.45 var der atter afgang med nr. 5 og en del af vognene – og alt gik atter godt – indtil Bjerregrav, så ville nr. 5's injektor ikke mere – og fyret måtte kastes. Hjemkomsten til Randers foregik i dybeste stilhed – vi blev hentet af Randers nedbrudsreserve – en MT.

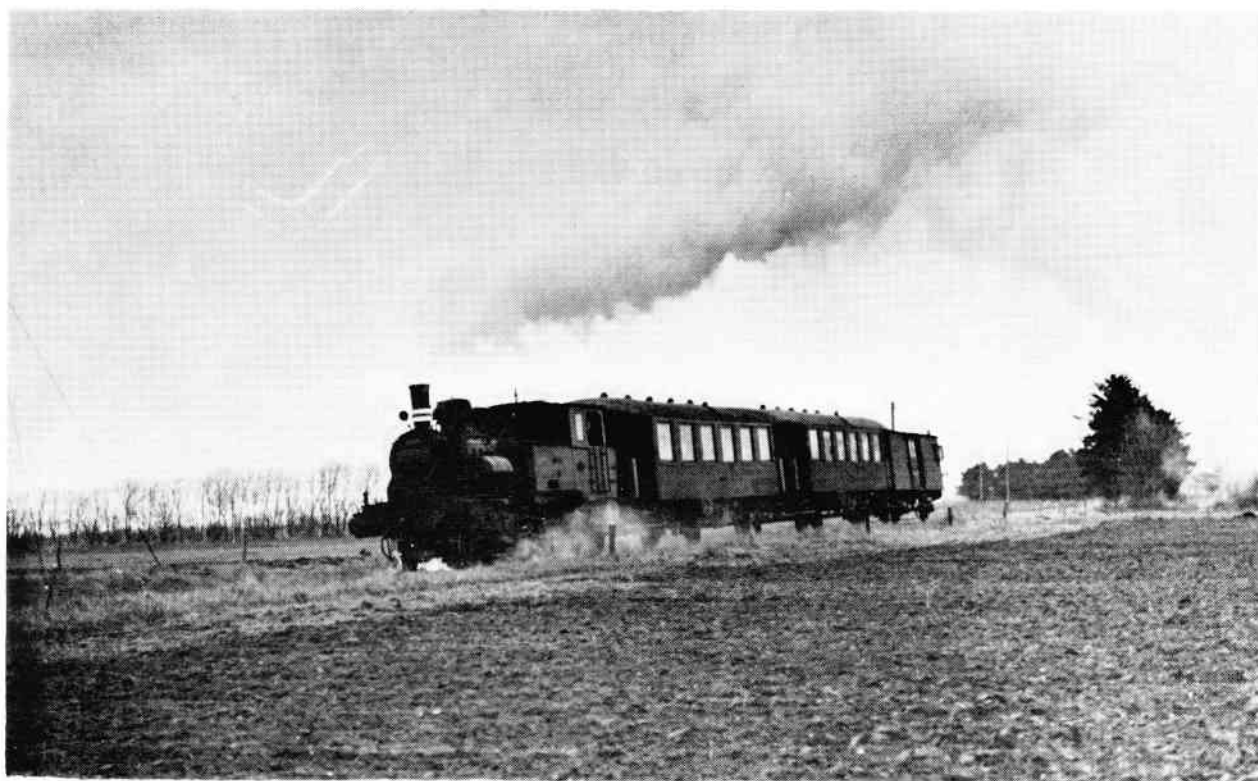
Nr. 5 skal nu nok snart være klar igen – og vi satser på at kunne køre et par søndage eller tre i oktober måned. (Medlemmerne henvises til at følge med i dagspressen – oplysning kan i begrænset omfang gives på det i tidsskriftets side 3 nævnte telefonnummer.)

Den egentlige »premiere« på MHVJ bliver i maj 1970 – men nærmere herom følger senere.

— sun



MHVJ »lejeloko« – VLTJ nr. 5 i maskindepotet i Randers.
Foto: Asger Christiansen.



Et rigtigt uforfalsket og hyggeligt dansk privatbanetog – er det ikke dejligt? Damploko VNTJ nr. 9 – syd for Oxbøl – med særtog 731 for »Kolding Lokomotivklub«. (1/12 1968). Foto: A. Kernwein.



To moderne repræsentanter for »storebro'r« og »lillebro'r«: DSB MA-lyntog »Limfjorden« og SB Y-tog – Frederikshavn station (1/9 1968). Foto: Ulf Diehl.



»SMAALANDSHAVETS PERLE«

Det gode spisested

Skal De holde
familiefest - firmafest
fejre fødselsdag el. lign.
- så lad os ordne det hele for Dem!

*Selskaber og foreninger
modtages*

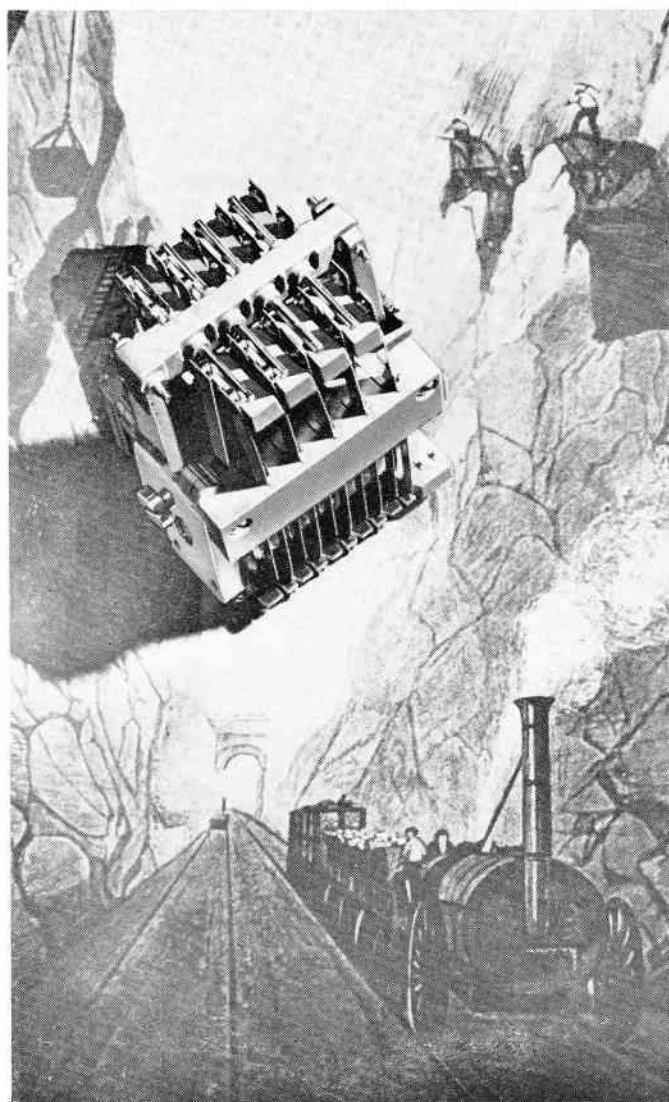
Musik og dans hele året

I vore totalt nyrestaurerede og hyggelige lokaler serverer vi ved smukt pyntede borde med levende lys og elegant service en virkelig lækker festmiddag med velplejede vine til en pris, der ikke er dyrere, end det ville koste at holde festen i Deres eget hjem — og så vågner De op til et velordnet hus næste dag...!

DINÉR TRANSPORTABLE

237
HR JENS OLE CHRISTENSEN
JOHAN WILMANNS VEJ 33-2 TV
2800 LYNGBY

Fortid - Fremtid



I trit med den ekspansion, der har fundet sted på det jernbanetekniske område, har DSI A/S for sin part fulgt udviklingen op på det sikringstekniske felt.

Med et historisk motiv som baggrund præsenteres her relæ type RJ, der er grundelementet i fremtidens sikringsanlæg opbygget efter geografiske skemasystem.

DANSK SIGNAL INDUSTRI A/S

Stamholmen 175
Avedøre Holme - 2660 Hvidovre
Telefon *49 03 33