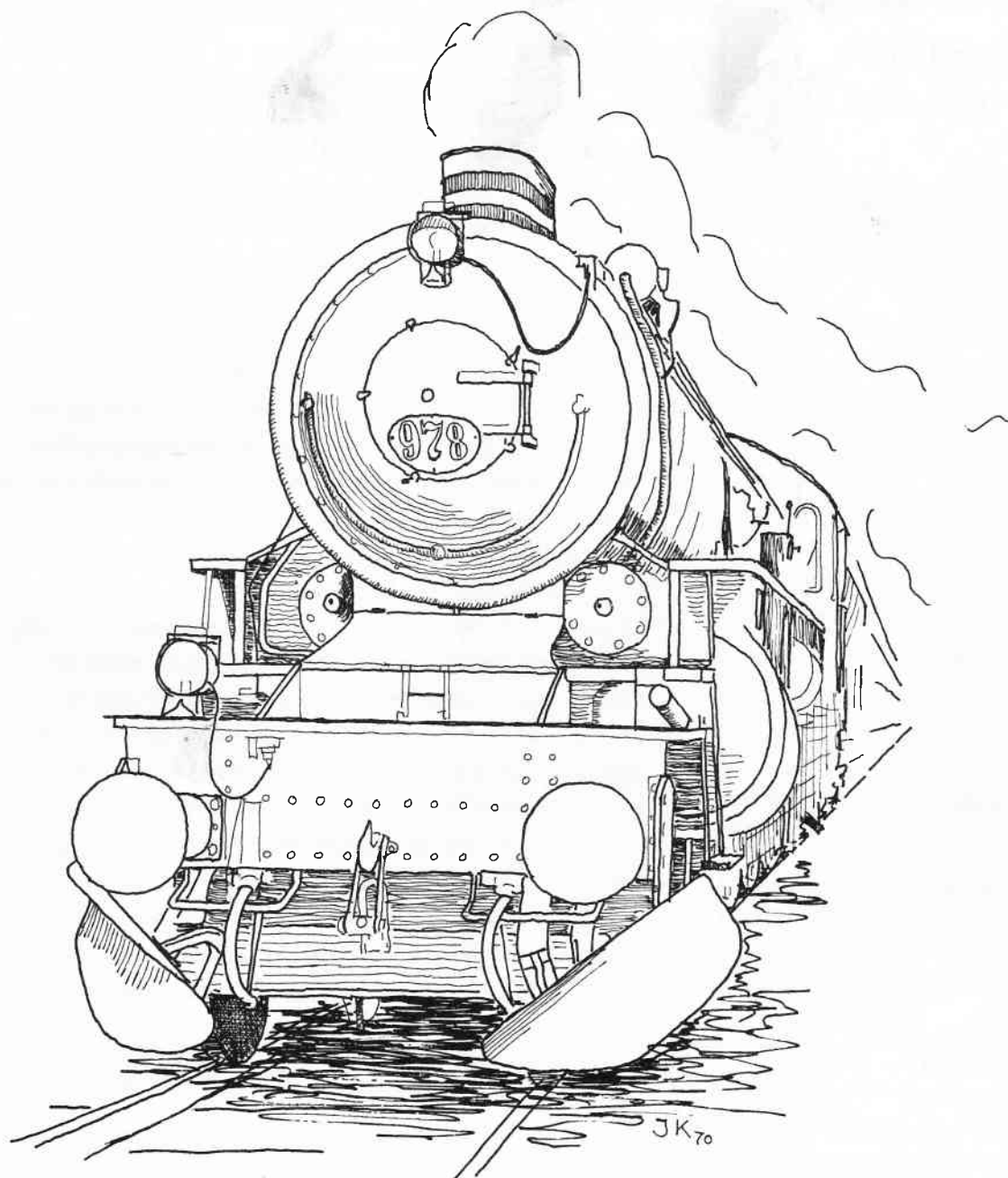


jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT



FORENINGEN DRIVER
MUSEUMSTOGET MARIBO-BANDHOLM
MARIAGER-HANDEST VETERANJERNBANE

B-NR. **1**
JAN. 1971.



DANSK JERNBANE-KLUB

FORENINGEN STIFTET 15. JANUAR 1961

jernbanen

B-nr. 1 - 1971

11. årgang

Tidsskriftet er medlem af:

Union Internationale de
Presse Ferroviaire
(ferpress), Wien, Østrig.

Ansvarshavende redaktør:

Poul Skebye Rasmussen,
Alsvej 4 B, nr. 3, 7,
2970 Hørsholm.

Redaktør:

Ole-Christian M. Plum,
Rantzausgade 9, IV, tv,
2200 København N,
hvortil al henvendelse an-
gående bladet bør ske.

Redaktionelle medarbejdere:

Jan Koed,
Jens Koefoed,
Torben Nielsen og
Erik Sevaldsen.

Foreningens tidsskrift
"Jernbanen" (B-udgaven)
udsendes 6 gange årligt,
udsendes gratis til med-
lemmer.

Tryk:

Sven Jensen & Co,
Brudelysvej 26,
2880 Bagsværd.

Vi ta'r fat på en frisk!

Overskriften er rigtig nok - en frisk - og ikke ET
FRISK ÅR - ja, det gør vi også - og jeg benytter der-
for lejligheden til at ønske alle - et godt nytår.

DEN FRISKE i overskriften refererer til, at vi fr.
o.m. "Jernbanen"'s 11. årgang ændrer udgivelsesrytmen
og -formen. Stigende produktionsomkostninger og svig-
tende annonceindtægter har slået adskillige fagblade
ihjel i de sidste år - men uden "Jernbanen" er det
(vel) vanskeligt at tænke sig nogen Dansk Jernbane-
Klub, og da vi VIL overleve, må vi - selv om det ikke
ligeftrem er nogen lykkelig jubilæumsår-handling - sæt-
te næring efter tæring = indskrænke antallet af bog-
trykte numre til fire (ét hvert kvartal). Nu er der jo
aldrig noget, der er galt, uden det er godt for noget
= informationen om kommende møder og udflugter, aktivi-
teterne i foreningen i almindelighed og ved vore muse-
umsbaner i særdeleshed, forlagets og salgsafdelingens
tilbud m.v. forbedres i væsentlig grad ved udsendelse
af seks offset-trykte numre pr. år (med en kortere pro-
duktionstid). I de bogtrykte numre koncentrerer stoffet
sig i fremtiden til artikler om danske og udenlandske
jernbaner - samt den populære spalte "Jernbanenyt-kort
fortalt" (med en udvidelse af billedstoffet).

Jeg byder mine "nye redaktør-kolleger" velkommen
- sammen vil vi arbejde på at kunne udsende et "Jern-
banen", der er til glæde for foreningens medlemmer - og
(gerne) til gavn for Danmarks jernbaner.

Erik B. Jonsen

Ekstraordinær generalforsamling

og

Ordinær generalforsamling

se side 8!

Dansk Jernbane - Klub 10 år

Af Birger Wilcke

Når jeg tænker tilbage på de ti år, Dansk Jernbane-Klub har eksisteret, synes jeg, at de er gået utroligt hurtigt, men begynder jeg først at kikke i vort arkiv og ser, hvad der er hændt i disse år både for Danmarks jernbaner og for foreningen, synes jeg at der er gået en evighed, siden vi i efteråret 1960 samledes for at danne den nye forening.

For Danmarks jernbaner har det nok været nogle af de mest skæbnesvangre år, siden de første baner åbnedes i fyrreerne i forrige århundrede nede i Holsten og mellem København og Roskilde. Tredserne har set moderniseringen af hovedruterne, fornyelsen af banernes materiel og åbningen af den nye internationale forbindelse over Rødby Færg, men samtidig er andre dele af vort jernbanevæsen gået deres undergang i møde, dampdriften er praktisk talt ophevet og de landlige sidebaner er forsvundne på nær et par enkelte. At dieseldriften i løbet af få år helt ville afløse damptogene, vidste vi, da vi grundlagde foreningen, men at sidebanerne ville forsvinde i det tempo, det er sket, havde næppe nogen drømt om. I Dansk Jernbane-Klub har vi gjort, hvad vi var i stand til for at bevare lidt af minderne om den tid, der lå forud for tredserne og har søgt både at holde liv i dampdriften og vise denne på et par af de strækninger, der blev tilbage, efter at baneplanudvalgets og sidebaneudvalgets datamaskiner havde hærget vort jernbanenet. Samtidig har vi søgt at skaffe medlemmerne de bedst mulige informationer om banernes fremtid og til vore møder ikke alene indbudt talere, der kunne fortælle om det, der var forsvundet, men også moderne jernbanemænd, der kunne fortælle om, hvorledes man tog kampen op med konkurrencen fra landevejene.

Da jeg skulle skrive nogle ord i anledning af tiårsjubilæet, slog jeg op i de gamle årgange af vort blad og særligt i det nummer, vi udgav ved femårsjubilæet. Det var helt vemodigt at studere dette nummer og se, hvad vi dengang udtrykte af håb om foreningens arbejde for de næste år. At der alligevel er gået en tid, var for mig let at konstatere ved at kigge på forsidebilledet af to børn, der stu-

derede hjulene på lok. nr. 3 "Faxe", da det var mine egne rollinger, hvoraf den ældste snart er voksen og den anden 11 år, men også foreningsmæssigt er der sket meget siden. Medlemsskaren er vokset med næsten 50 % fra 800 til op mod 1.200, klubbens materiel til over det dobbelte og antallet af vore bogudgivelser fra 11 til 28. Der er således sket en glædelig udvikling på mange områder, og allermost glædeligt er det, at det håb, vi udtrykte i 1965 om at få Mariagerbanen i drift, nu endeligt er opfyldt i 1970 takket være en fremsynet og venligsindet ministers hjælpende hånd. Desværre er der dog også mange ønsker, der ikke er gået i opfyldelse, mange planer, der stadig venter på at blive gennemført og adskillige områder, hvor det ikke er gået så godt, som det burde.



DJK's udflugtstog på Hvalpsundbanen, 23. marts 1969.

Ser vi på de enkelte områder er det meget forskelligt, hvorledes foreningens virksomhed har udviklet sig. Antallet af medlemmer er steget væsentligt mindre end i de første år, hvilket også var at vente. Vi havde for så vidt ikke forudset, at medlemstallet ville stige meget over 1000, men der har dog år for år været en stigning, selvom den ikke er stor, og vi er nu et godt stykke forbi det mål, vi satte os. Skal vi bibeholde stigningen, er det imidlertid nødvendigt at interessere flere unge for foreningens formål, da de ældre, der har interesse for jernbaner, nu må antages i

hovedsagen at være blevet medlemmer af foreningen, og her synes jeg nok, det kan skorte lidt. Glædeligt er det imidlertid, at der nu ikke alene er interesse for damptog og trafikhistorie, men også for motortog og fjernstyring. Det er formentlig kun, hvis banerne står som en levende institution med en fremtid for sig, at vi kan vente nye, unge medlemmer, og det er formentlig også ønskeligt, at de unge medlemmer får mere indflydelse på foreningens ledelse, end de har haft hidtil, men det får vi jo nok at høre om på den kommende generalforsamling.

Bladet er vort vigtigste foreningsmiddel mellem medlemmerne, og en af foreningens vigtigste aktiviteter. Her har vi både økonomisk og foreningsmæssigt haft vore største vanskeligheder, fordi den økonomiske udvikling og indførelsen af moms i høj grad har vanskeliggjort annoncetegningen, således at udgifterne fra kun at andrage nogle få tusind kroner årligt er steget til at sluge over 2/3 af medlemskontingenterne, trods at bladet er blevet mindre, antallet af numre færre og kontingentet sat væsentligt op. Vi er ikke alene om disse vanskeligheder, men det synes helt forbavsende, at privat udgivne ikke alt for fremragende blade synes at have haft betydeligt lettere ved at få annoncer, end vi har. På dette punkt håber jeg, at vi kan få medlemmerne til at gøre en ekstra indsats for foreningen, således at vi på ny kan øge antallet af sider. I første omgang er det vor tanke at dele udgivelsen i et antal numre med artikler og et antal mindre numre med foreningsmeddelelser, som vi vil have lettere ved at få ud i rette tid end de hidtidige blandede numre.

Bogudgivelsen er vokset fra et meget beskedent stadi til en af foreningens økonomisk vigtigste funktioner. Den første - elendige - bog kostede 850 kr. og den sidste 16.000 kr. at udgive, men mellem bogen om Præstøbanen - der i øvrigt snart må udsendes i en ny og bedre udgave - og Thomassens grundlæggende bog om Gribskovbanen, er der unægteligt også en himmelvid forskel. Trods at der i 1970 er afholdt trykningsudgifter på op imod 40.000 kr., har forlaget alligevel givet et betydeligt overskud. Udgivelsen har hidtil koncentreret sig om vor serie om privatbanernes historie, men det er hensigten at udvide området for bøgerne, således at også statsbaner og udenlandske baner kan få deres part. Da det er ønskeligt så vidt muligt at udgive bøger om samtlige privatbaner i nogenlunde samme standard, vil privatbaneserien dog formentlig dominere udgivelserne adskillige år frem i tiden. I 1965 eksisterede foreningens salgsafdeling ikke- eller rettere sagt, den bestod kun af 1 mand, sekretæren P. Thomassen. I dag har en gruppe yngre medlemmer etableret et fast samarbejde, og har dels samlet adskillige tusind kroner sammen til foreningens arbejde, dels i foreningens lokaler på Charlottenlund Øst station skabt et arkiv og muligheder for fremtidige udlån af bøger til foreningens medlemmer.

Udflugterne var i midten af tredserne en af foreningens hovedopgaver, da det lykkedes at etablere ture til næsten alle de privatbaner, der lukkede, og i de fleste tilfælde med damp- tog og egne vogne. Næstved-Præstø-Mern, Horsens Vestbaner, Nyborg-Svendborg, Hjørring-Løkken-Åbybro, Nordvestfynske Jernbane, er blot



Udflugt på Nordvestfynske Jernbane, 28. aug. 1965.

nogle enkelte af de mange navne på baner, vi har haft uforglemmelige ture på og af hvilke, der nu kun er nogle enkelte stationsbygninger og dæmningsrester tilbage. I de sidste år er mulighederne for ture indskrænkede, fordi så mange baner er nedlagt, og der kun i enkelte tilfælde er mulighed for at køre med materiel, som ikke tidligere er anvendt til udflugter. Antallet af deltagere har været dalende, men vi håber ved fornuftig anvendelse af det museumsmateriel, der er tilbage, og ved anvendelse af mest mulig fantasi fortsat at kunne skabe turmuligheder, der vil virke tiltrækkende på foreningens medlemmer.

Foreningens opkøb af jernbanemateriel, på hvilket punkt vi har været en alvorlig konkurrence til landets skrothandlere, er fortsat gennem de senere år og udgjorde i 1966/69 faktisk en trusel for vor økonomi. Det er imidlertid nu lykkedes både at sikre hovedparten af det historisk interessante materiel, der endnu eksisterede, da foreningen oprettedes, og samle tilstrækkeligt materiel til drift af vore to museumsbaner. Vi har her koncentreret os om privatbanemateriel, men har dog købt et enkelt lokomotiv og nogle vogne fra statsbanerne for at skaffe mulighed for også i fremtiden at køre med udflugtstog bestående af damplokomotiver og vogne med åbne endeperronner. Der er ikke aktuelle planer om yderligere erhvervelser og eksisterer vel i det hele kun ganske få enheder, som der kan være tale om at erhverve. Tværtimod er det tanken at skille sig af med enkelte mindre vigtige vogne og lokomotiver, der er i en så dårlig stand, at det ville være økonomisk uforsvarligt at sætte dem i stand.

I Maribo har Lollandsbanen med sædvanlig storsindethed hjulpet os yderligere i de sidste år og stillet både mere remise- og sporplads til rådighed. Af hensyn til bevarelsen af de ældre vogne og til at holde vedligeholdelsesomkostningerne nede, er det imidlertid uomgængeligt nødvendigt, at der snarest bygges en vognhal, og det vil blive en hovedopgave for os i det næste femår at skabe de økonomiske muligheder herfor. Det er svært at se, hvorledes pengene skal skaffes, men det skal gå.

I Mariager er det takket være hjælpen fra Mariager kommune lykkedes at få driften af Mariager-Handest Veteranjernbane igang. Der har været utallige hindringer, de fleste af papir,

men det er ved ukuelig energi fra vore jyske medlemmers side lykkedes at overvinde dem. Man skal i almindelighed ikke fremhæve den enkeltes indsats, men jeg tror jeg må have lov til at nævne overlærer Bent Dyrholm, uden hvis aldrig svigtende energi, det næppe var lykkedes at gennemføre planen. Takket være en række medlemmers offervillighed og Hedetofts indsats ved restaureringen, er det lykkedes at skaffe banen den tilstrækkelige trækraft, men tilbage står spørgsmålet om fremskaffelse af remiseplads, der formentlig er den opgave i foreningen, der må gå forud for alle andre.



Første ordinære MHVJ-tog i Handest, 3. maj 1970.

Foreningens økonomi er i dag bedre end nogensinde i de sidste tre fire år. Vi har en del gæld til bogtrykkeren, men bortset herfra er der kun meget lidt forfalden gæld. Det skulle være muligt at give sig i lag med nye opgaver, men vi har stadig brug for al den økonomiske hjælp og støtte, vi kan få.

Jeg tror, de fleste af os har haft megen glæde af foreningen i de år, der er gået, men der er også mange opgaver foran os, og vi kan i høj grad have brug for nye kræfter. Vi håber, at foreningen også i det nye tiår kan virke til gavn for jernbanerne og kan være med til at bevare mindet om den tid, der er uigenkaldelig forbi.

Medlemmerne i 10 år

Af P. Thomassen

Medlemstallet er gennem de ti år steget støt. Ved årenes udgang stillede det sig således (nettoantallet af betalende medlemmer):

1961	264
1962	433
1963	511
1964	606
1965	792
1966	968
1967	1007
1968	1080
1969	1137
1970	1149

I løbet af 1970 lod mindre velmenende medlemmer bestyrelsen forstå, "at nu havde Dansk Jernbane-Klub toppet." Kan man nu begribe, hvordan i alverden nogen kunne vide det mere end et halvt år før rekorden virkelig blev slået?

I årenes løb er ca. 500 medlemmer udgået; foreningskyndige hævder, at ca. 10 % årlig afgang er meget lidt. Årsagen er for de 90 % vedkommende den sædvanlige: Sletning på grund af restance!

Medlemmernes geografiske fordeling ser således ud:

Sjælland	749
Fynske øgruppe	53
Lolland, Falster, Møn	52
Jylland	225
Bornholm, Færøerne	3
Sverige	50
Øvrige udland og Grønland	17

Nok om statistik i første omgang. Efter ti års syslen med medlemskartoteket lærer man en hel del om sine medmennesker på godt og mindre godt. Heldigvis mest af det første. Det er virkelig interessant at erfare, hvori medlemmernes interesser består. Ved foreningens start forsøgte vi at få at vide, hvad de konkrete interesser bestod i, og hvordan de procentvis fordelte sig. Det viste sig imidlertid ikke gør ligt, da kun 65 % af medlemmerne besvarede forespørgslerne eller oplyste noget derom ved indmeldelsen. I tidens løb har jeg dog kunnet skønne nogenlunde om, hvad der har størst interesse. Det kan naturligvis kun bli-

ve et skøn (procentvis) bortset fra sidstnævnte:

Rullende materiel, herunder trækraft..	90
Jernbanehistorie	80
Arkivalier og andet samlermæssigt.....	70
Jernbanefotos, smalfilm og dias.....	70
Modeljernbaner	25
Vognnumre, litra o. lign.	20
DJK's museumsbaner MBJ og MHVJ	15
Faste anlæg (stationer, signaler m.v.)..	15
Udenlandske jernbaner	15
Rettidig kontingentindbetaling	60

Vi er ofte blevet spurgt om, hvad det er for mennesker, der er medlemmer af DJK, og vi har med god samvittighed kunnet svare, at alle aldersklasser og de fleste erhverv er repræsenterede. At der er forholdsvis få "rigtige" jernbanefolk blandt medlemmerne, bør ikke kunne undre nogen, da disse som regel har jernbane nok til daglig. Skal der fremhæves nogle erhverv, der særligt tæller blandt medlemmerne, må det blive lærere, jurister og læger.

I de sidste år er der sket en forskydning både i medlemmernes gennemsnitsalder og i interesseområderne. Der indmeldes færre junior-medlemmer end i begyndelsen, og der er færre "steam-fans"; nu er det motordriften, der foretrækkes. Ligeledes synes statsbanerne at få større og større interesse i forhold til privatbanerne, som i starten var det alt overskyggende. I dag er det nærmest fifty-fifty.



DJK har sandelig også en halv snes kvindelige medlemmer. Meget kvindelige, endda. Da jeg i sin tid forsøgte at få at vide, hvad der var deres hovedinteresse, svarede de noget så sødt: Min kæreste. - Lad os få nogle flere af dem!

Dansk Jernbane - Klub som bogudgiver

Af B.Wilcke & P.Thomassen

Da vi - Wilcke og P.T - ret hurtigt efter DJK's stiftelse forsøgte at opfylde en af foreningens formålsparagraffer ("Udbredelse af kendskabet til banerne o.s.v."), var det med megen betænkelighed, vi vovede at kaste DJK ud i en så formidabel gæld som godt 800 kr. til heftet om Præstøbanen (næsten udsolgt). Med tiden bliver man mere hærdet, og i dag bliver vi ikke stressede over en fire gange så stor udgift til klicheer alene.

Når vi ser tilbage på produktionen, er det med en let gysen, der tager til, jo nærmere vi kommer begyndelsen. De første hefter var jo ikke gode; vi havde hverken erfaring, tid eller penge. Idag har vi erfaringen. (Lad nu være, kære læsere, med at spørge, hvorfor i alverden vi så ikke bruger den). Og hvad har egentlig fået os til at kaste utalte tusinder af arbejdstimer på "kunstens" vaklende alter?

Af interesse for sagen? Javist - men det er en lige så banal som billig forklaring. Og så er det jo alligevel uomtvisteligt. Da vi begge ca. 30 år, før DJK blev stiftet, begyndte at indsamle materiale om banerne, ville det jo være synd, hvis dette ikke kom til at gøre nytte på en eller anden måde. Det skulle da også snart vise sig, at interessen for banerne i bogform var langt større end ventet.

Udgivelsen er ikke altid gået lige stille af. Tidnøden er det værste, ikke mindst for vore skiftende bogtrykkere. Når vi har vovet at rykke for en bog, har trykkeren gerne med lav og skælvende stemme samt med sorte rande under øjnene spurgt, hvorfor vi ikke har sendt resten, og at hans maskinsætter bander over, at manuskriptet ser ud, som om der var tygget på det, og hvis vi rykker klicheanstalten for billedmaterialet, som er indleveret for sent, så er han sjælsrå nok til at spørge, hvad det var for noget gudsjammerligt ragelse, vi havde sendt ham, og hvorfor vi optager vore billeder i nordlys og fremkalder dem i mahognisurt barokglutaminat og glatter efter med en skive sylte.

Men publikum er tålmodigt. Man har tilsyneladende tilgivet os bøgernes fejl og mangler og har troligt købt den næste bog. I årenes løb er der af DJK's bogserie, der tæller 28 numre, 3 MBJ-driftsberetninger og salgsafdelingens 10 udflugtshefter, solgt ca. 14.000 bøger og hefter, og regnskabet over produktionen kan vi vist godt være bekendt.

Uden støtte, velvilje og forståelse fra mange sider var bogserien ikke blevet til noget, og vi bringer vor læserkreds både i og udenfor foreningen vor bedste tak, fordi de trofast køber DJK's bøger.



DJK's bogserie



**SUCCESSEN
FORTSÆTTER**

Netop udkommet:

HADERSLEV AMTS JERNBANER I

„Dr. Mauves baner“

Af Birger Wilcke.

144 sider og ca. 60 illustrationer
om HAJ's tilblivelseshistorie.

Bestil den nu i dag. Kr. 41,50 (inkl.
MOMS og porto) indsættes på
postgiro 6 73 94, P.Thomassen,
Strandvejen 201, 2900 Hellerup.

Udkommer i februar:

HADERSLEV AMTS JERNBANER II

„Becherer bygger videre“

Af Birger Wilcke.

Ca. 110 sider og ca. 70 ill.
Pris ca. 35 kr.

Foreningsnyt

Ekstraordinær generalforsamling

Søndag den 21. februar 1971 kl. 11.00 afholdes ekstraordinær generalforsamling i "Karnappen", Niels Hemmingsens Gade 10, underetagen, 1153 København K.

Dagsorden

1. Valg af dirigent.
2. Ændring af lovenes § 3 og § 4, se nedenfor.

Under forudsætning af vedtagelse indvarsles herved til 2. ekstraordinære generalforsamling, søndag den 21. marts 1971: Samme program, samme tidspunkt, samme mødested.

De vedtagne lovændringer vil have gyldighed fra og med den 22. marts 1971.

Bestyrelsens ændringsforslag til lovene:

I § 3 udgår følgende: "Ekstraordinær generalforsamling afholdes i en week-end."

§ 4 foreslås ændret således:

§ 4.

Bestyrelsen består af en formand og 6 medlemmer valgt af generalforsamlingen samt af 1 medlem for hver lokalafdeling, valgt af lokalafdelingens generalforsamling. Derudover vælges 2 suppleanter, 2 revisorer og 2 revisorsuppleanter. Endvidere vælger lokalafdelingerne 1 personlig suppleant for hvert medlem, valgt af lokalafdelingerne.

Formanden og den på generalforsamlingen valgte 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. Medlemmer, valgt af lokalafdelingerne, samt deres personlige suppleanter, afgår hvert år.

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

Formanden og den øvrige bestyrelse fordele hvervenerne 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.

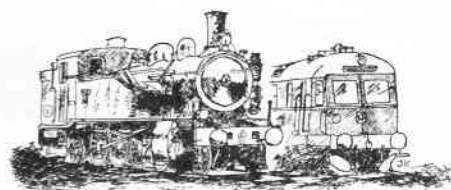
For forpligtelser, der er påtaget på foreningens vegne, hæfter dennes formue, og der kan intet krav gøres gældende mod de enkelte medlemmer.

Det understregede er de nye tilføjelser i § 4.

De gældende love for Dansk Jernbane-Klub kan findes på side 15 i nr. 2/1969 af foreningens tidsskrift "Jernbanen".

København, i januar 1971.

BESTYRELSEN



Ordinær generalforsamling

Søndag den 25. april kl. 11.00 afholdes ordinær generalforsamling i "Karnappen", Niels Hemmingsens Gade 10, underetagen, 1153 København K.

Dagsorden

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 årsregnskab, der vil blive tilsendt medlemmerne senest 14 dage før generalforsamlingen.
4. Fastsættelse af kontingent og optagesgebyr for året 1972.
Bestyrelsens forslag følger med næste nr. af "Jernbanen".
5. Valg af medlemmer til bestyrelsen m.v.

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

Birger Wilcke (formand),
Erik B. Jonsen,
Mogens Bruun,
Stig Thoke-Jensen.

Poul Skebye Rasmussen (suppleant),
B.K. Ibholt (revisor) og
Th. Ring Hansen (revisorsuppleant).

Samtlige ovenfor nævnte er villige til

6. Indkomne forslag.

7. Eventuelt.

Opmærksomheden henledes på, at forslag til valg af bestyrelsesmedlemmer m.v. og til punkterne 6 og 7 på dagsordenen skal være foranden i hænde senest den 11. april 1971 - forslag, der ønskes bekendtgjort for medlemmerne inden generalforsamlingen - dog den 14. marts 1971.

København, i januar 1971.

BESTYRELSEN

Kommende møder og udflugter

Søndag den 7. februar 1971 kl. 10 præcis i Statsbanernes kino "Den vide verden" på Københavns Hovedbanegård.

Film-matiné - forevisning af en række danske og udenlandske jernbanefilm. (Entré:kr.3,-).

Onsdag den 17. februar 1971 kl. 20 i "Karnappen", Niels Hemmingsens Gade 10, underetagen (lille sal), 1153 København K.

Foredrag af DDR's trafikrepræsentation i Danmark. Filmforevisning ved B. Chorfitzen.

NB! Husk jubilæumsarrangementerne henholdsvis fredag den 15. januar og søndag den 17. januar. Se nærmere om programmet for disse dage i "Jernbanen" nr. 5/1970.

• • ○ • •

Nordjyske afdeling

Du indbydes herved til møde på Hotel Langaa, søndag den 24. januar 1971 kl. 10.45 til drøftelse af MHVJ's forhold. (Gode togforbindelser sydfra.)

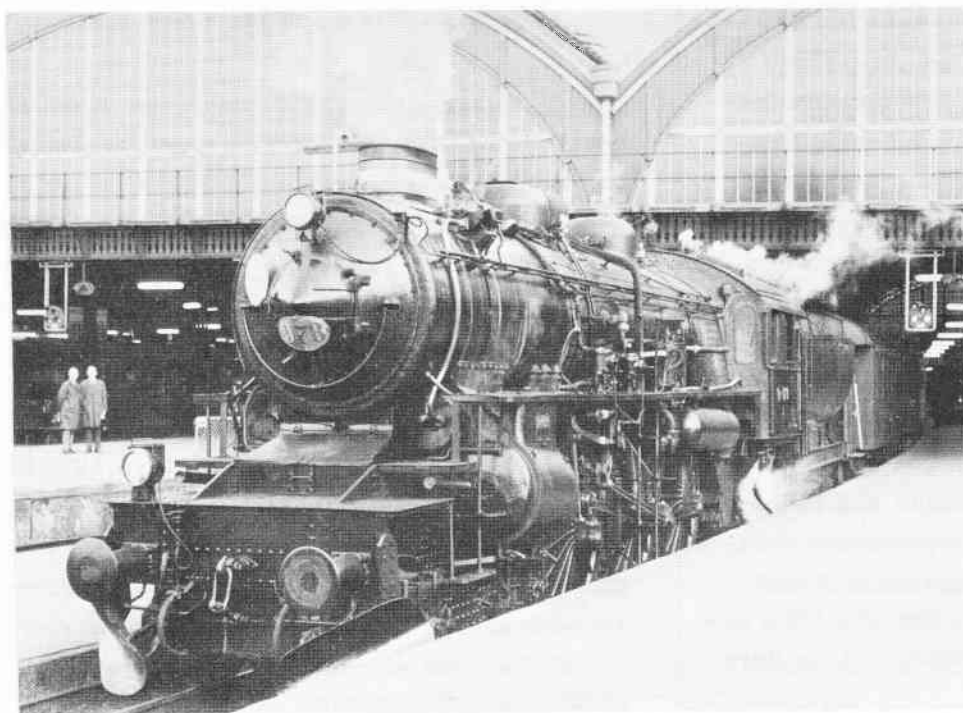
For at give alle lejlighed til at komme frem med deres mening, vil mødet blive afviklet som gruppearbejde med 5-7 mand i hver gruppe.

Programmet er iøvrigt som følger:

- Kl. 10.45 Velkomst og inddeling i grupper,
- 11.30 Gruppearbejde.
 - 12.30 Spisepause.
 - 13.30 Resultatet af gruppearbejdet gennemgås.
 - 15.30 Interessegrupper dannes, og der opstilles arbejdsprogram.

Deltagerne bedes inden mødet nøje gennemtænke hvilke erfaringer, hver enkelt har høstet i sommerens løb. Hvilke ønsker har publikum givet udtryk for med hensyn til f.eks materiel, bygninger, køreplaner, herunder opholdet i Handest og Mariager, turens længde, mulighed for afkortning, muligheder for at købe forfriskninger i toget, personalets optræden m.m.. Ønsker publikum kun damptog, eller er man også interesseret i "historisk motormateriel"?

Hvad er dit syn, som "ansat" ved banen, på følgende ting:



E 978 på Københavns Hovedbanegård, 25. sept. 1970.

Lokomotivet fremfører DJK's udflugtstog 17. januar 1971.

- 1) Det rullende materiel, art og stand,
- 2) billetter og billetpriser,
- 3) kontorforhold, billetafregning, regler og cirkulærer,
- 4) uniformer og øvrigt udstyr,
- 5) værkstedsforhold, remisebyggeri,
- 6) opholds- og soverum, toiletforhold,
- 7) opgave- og ansvarsfordeling,
- 8) reklame, brochurer, PR-virksomhed,
- 9) forholdet til byrådet, DSB og privatbanerne,
- 10) uddannelse af personale, togstewardesser,
- 11) hvordan skal vi sikre, at de nødvendige materialer til restaurering er til stede? Indkøbsafdeling?

Prøv at opstille en liste over de arbejder, som du mener skal udføres: Arbejdets art, forbrug af mandskabstimer, materialer, pris etc.

En mand kan ikke klare en chefpost alene. Kan vi fordele arbejdet bedre, f.eks. i arbejdsgrupper, hvor alle er ansvarlige for planlægning, udførelse og resultat?

Alle ovenstående emner skulle gerne behandles i grupperne, og for at vi virkelig kan nå til et resultat er det vigtigt, at du gennemtænker alle punkterne inden mødet.

Vel mødt i Langaa den 24. januar.

Bent Dyrholm.

Lokalafdelingen på Fyn

I 1.kvartal af 1971 afholdes følgende møder, der alle begynder kl. 19.30, og arrangeres i samarbejde med Kolding Lokomotivklub og Odense Modeljernbane-Klub:

Tirsdag den 19. januar: På "Bøgelund", Hvidsmindevej, Kolding.

Tirsdag den 9. februar: På Industripalæet, Albani Torv, Odense.

Tirsdag den 9. marts: På Industripalæet, Albani Torv, Odense.

Programmet for møderne er foreløbig: Film dias, "jernbanesnak" og kaffebord. Til mødet 9. marts forsøger vi at finde en foredragsholder. Denne aften afholdes samtidig generalforsamling, hvor der skal tages stilling om DJK's fynske afdeling skal fortsætte efter 1. april 1971.

I tilfælde af videreførelse af afdelingen, vælges der også ved denne generalforsamling vor afdelings bestyrelsesmedlem og personlige suppleant, således at vi er "garderede" i tilfælde af, at de af bestyrelsen foreslåede ændringer i DJK's love vedtages på de to ekstraordinære generalforsamlinger, der afholdes i København henholdsvis 21. februar 1971 og 21. marts 1971. (se nærmere herom på side 8.)

S. Th-Chr.

Museumstoget 1961 - 1970

"Inden de jernbanebegeistrede unge endnu har nået at få endeligt oprettet Dansk Jernbane-Klub, er man gået i gang med den første opgave." Denne første opgave, som Berlingske Aftenavis omtalte den 31/1 1961, var etableringen af en museumsbane. Repræsentanter for den nystiftede forening havde indledt forhandling med Statsbanerne og med Sorø Turistforening om muligheden for benyttelse af de resterende 2,6 km. af banen Sorø-Vedde som museumsbane. Samtidig sikrede foreningen sig forkøbsret på en personvogn og en postvogn hos Næstved-Præstø-Mern banen, der stod umiddelbart foran lukning. Desværre viste der sig ikke mulighed for museums kørsel på banen mellem Sorø og Sorø Bystation.

På foranledning af foreningens daværende næstformand, Birger Wilcke, der i nogle år havde været bosat på Lolland, indledtes der i stedet forhandling med A/S Lollandsbanen. Direktør S.D. Brandt var overordentlig positiv overfor næstformandens idé, der gik ud på at benytte strækningen Maribo-Bandholm til museumstogskørsel på søndage i sommerhalvåret. Denne strækning, åbnet i 1869 som Danmarks første egentlige lokalbane, anvendtes siden 1952 kun til godstog. Med en længde på 7,5 km. d.v.s køretid ca. 20 minutter fandtes den egnet. Et plus var selvfølgelig det smukke og varierende typiske danske landskab, banen gennemløber.

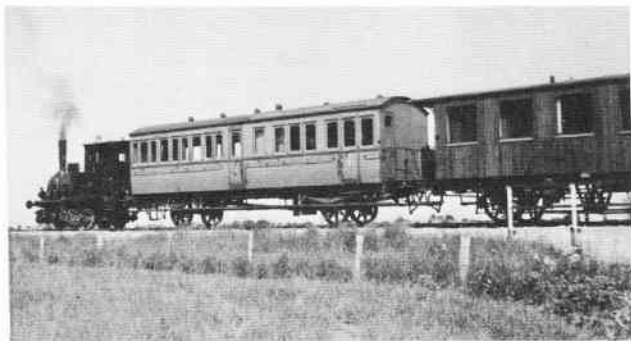
For en sum af 1800 kr., udlånt af en kreds af medlemmer, havde DJK af Sukkerfabrikken Ny-

købing købt et trekoblet tenderlokomotiv, bygget i 1878 af Krauss & Cie i München. Dette lokomotiv overførtes nu til Maribo, det fik plads i LJ's remise, og et par flittige medlemmer tog fat på at give det et udseende, så det kunne vises frem. Lokomotivet (opr. ØSJS nr. 3) døbt "Faxe", det kørte nogle prøveture, inden DJK den 16/10 1961 for første gang havde arrangeret udflugt til Maribo. Fra København kom dampstøt fremført af K 582, fra Næstved medbragtes de to NPMB-vogne. I Nykøbing udskiftedes K-eren med en LJ "kanariefugl", i Maribo holdt "Faxe" med dampen oppe, og snart dampede særtoget, bestående af "Faxe", 3 toakslede LJ personvogne og de to NPMB vogne mod Bandholm. Efter spisning ved "Bandholm Øst" returneredes til Maribo, undervejs samlede TV under udførelse af megen iver stof til "Aktuelt", fotografen opholdt sig bl.a. i lokomotivets kulkasse, ligesom han fik en banearbejder til at køre sig på skinnecykle foran toget et stykke vej. Ved Maglemer holdt en antik brandbil på tværs til fryd for fotografierne.

Ved samme tid begyndte en gruppe medlemmer at restaurere jernbanevogne til brug for banen på Lolland. DJK fik overladt et spor på Klampenborg station, og på dette spor har et antal vogne i tidens løb gennemgået en ansigtsløftning, inden de kunne sendes til Maribo.

Forhandlingerne med Lollandsbanen var nu så langt fremme, at der den 13/5 1962 kunne underskrives en overenskomst med denne. Denne overenskomst gav DJK tilladelse til i et vist omfang at benytte banestrækningen Maribo-Bandholm til personbefordring under LJ's overopsyn.

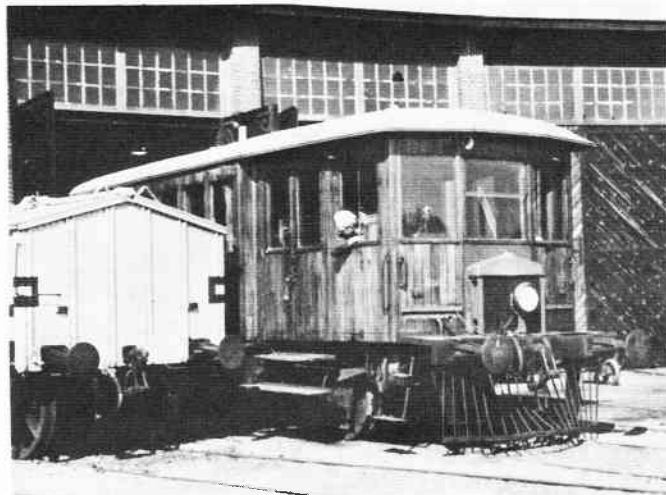
Den 5/6 kørte det første museumstog. Det var et særtog bestilt til statsbanepersonale fra Nykøbing, deltagerne ankom i SNNB-rutebil.



„Faxe”, NFJ A 7 og NPMB C 31, vort første særtog, afventer de rejsendes ankomst ved Hunseåen. (P.Skebye R.)

der "desværre gik i stykker" lige ved Grimstrupvej overkørslen. "Heldigvis" og "tilfældigvis" holdt vort tog bag træerne lige ved overkørslen.

Den 9/6 kørtes indvielsestog for en kreds af indbudte gæster, på Bandholm Hotel fejredes indvielsen. Der var mange taler og gode ønsker, og de gæster, der skulle med toget til København, måtte sendes til Maribo med biler. Ud på aftenen returnerede Museumstoget med de sidste gæster. Næste dag, første dag med plantogskørsel, startede godt: toget fra København var forsinket, men omsider rullede LJ's Sm + Sp ind ved perronen, og snart kunne det første ordinære museumstog afgå. Der kørtes tre dobbeltture på Bandholm-banen, og den første dag befordredes ialt 303 rejsende. Der var 4 person-, 2 post- og 2 godsvogne til disposition. Som reservelokomotiv for "Faxe" holdt det lejede SNNB nr. 5.



LB M1 i Maribo.

Det første år benyttede ialt 3616 rejsende museumstoget. Årets "rekord" for benyttelse af et enkelt tog var 93, "bundrekorden" var 2, statistikken fortæller ikke, at disse to rejsende var frirejsende, direktør Brandt med ledsager, det husker sikkert kun undertegnede.

I 1963 blev vi mere "avancerede", vi havde en motorvogn, og den skulle bruges! Det blev den også, den skulle køre middagstoget fra Maribo kl. 12.00 og gå tom tilbage bagpå det ene eftermiddagstog. Det blev ingen succes, folk ville se damp. Antallet af rejsende i 1963 blev 3073, men så kom 1964. Den 31/5 indviedes "Trekantruten". Dansk Veteranskibsklub indsatte den lille damper "Skjelskør" mellem Saksøbing og Bandholm og Maribo Turistforening indsatte en i England indkøbt todækkerbus, kaldet "Victoria" mellem damperens anlægsplads i Saksøbing og

jernbanestationen i Maribo. Antallet af rejsende steg til 8024. De næste år forløb uden særlige ændringer i køreplanen, der siden 1964 omfattede fire dobbeltture, heraf to med bus- og skibsforbindelse. 1965 gav os 7574 rejsende, 1966 7728. Veteranskibsklubben mente ikke, der fortsat var basis for at anvende s/s "Skjelskør" i Saksøbing-Bandholm ruten, "Veterantrækanten" fik således en brat ende med udgangen af 1966.

Maribo Turistforening tog initiativet til anskaffelse af et skib til afløsning af "Skjelskør". M/s "Frisland" fik en trekant på skorstensbåndet og navnet "Saxholm". Desværre fik dette moderne skib ingen succes på ruten, der blev opgivet efter sæson 1967, og m/s "Saxholm" afventer i Bandholm en køber. Vort trafiktal for 1967 blev 6620.

Indstilling af "Trekanttruten" imødesås med bekymring. Imidlertid viste sæsonen 1968 en klar fremgang, der befordredes 7546 rejsende. I 1969 steg tallet til 8230. Fra 1970 udvidedes kørslen til også at omfatte to togpar lørdag eftermiddag i skoleferien, og der befordredes i 1970 ialt 9729 rejsende.

I 1970 bestod driftsmateriellet af 4 damplokomotiver, 10 personvogne, 1 pakvogn og 5 godsvogne. Biletpriserne, der ikke må konkurrere med priserne på Lollandsbanens rutebilrute er i tidens løb ændret, f.eks. kostede en enkeltbillet oprindeligt kr. 2,-, den steg i 1966 til kr. 3,- og fra 1970 er prisen kr. 4,-.

Som allerede nævnt kørte det første særtog den 5/6 1962, og siden da har firmaer, skoler, foreninger, filmselskaber m.m. været flittige kunder hos Museumstoget. Ialt har der været kørt 158 personførende særtog med tilsammen

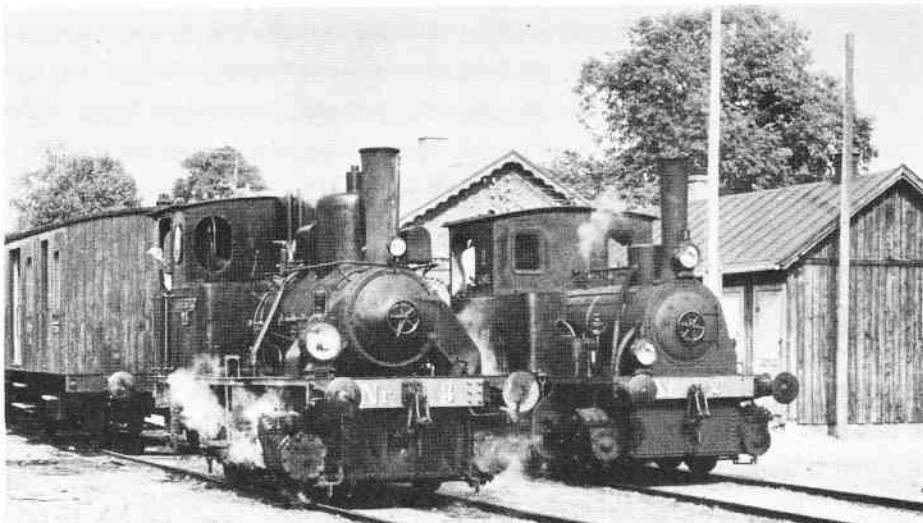
18.601 rejsende. Særtogsplanerne har været udarbejdet i overensstemmelse med bestillernes ønsker, der har været arrangeret frokost eller ølpause for de rejsende undervejs. Filmselskaberne har optaget mere eller mindre dramatiske scener, der har været holdt fotostop til glæde for de fotograferende rejsende. Museumstoget har af og til også fundet vej ad andre skinner end de, der ligger mellem Maribo og Bandholm. Der har f.eks. været kørt særtog på samtlige Lollandsbanens strækninger, tog har været udlejet til byfester, ligesom vi har kunnet nyde synet af vort eget tog i adskillige danske film og fjernsynsudsendelser.

Der er blevet udført et stort stykke arbejde med at holde Museumstoget i gang. En gruppe DJK medlemmer har været beskæftiget med reparationer og vedligeholdelse, andre med selve togfremførelsen. Lollandsbanens funktionærer har hjulpet med råd og dåd, hvor det var nødvendigt, og Museumstoget er nu blevet en attraktion, ikke alene for jernbaneentusiaster, men for alle Lolland-Falsters turister.

Det har været spændende at være med i de første ni år, for mit eget vedkommende har tje-nesten spændt over alle grene af jernbanedrift, fra pudsertjeneste over rangering til tilrettelæggelse af køreplan, med det absolutte højdepunkt på Maribo-Bandholm Banens 100 års jubilæumsdag.

Museumstoget har i de første ni år befordret ialt 80.722 rejsende, og selv om jeg ikke tør udtrykke håb om rejsende nr. 100.000 i den forestående 10. driftsperiode, er jeg overbevist om, at det ikke vil vare 10 år igen, inden vi ser rejsende nr. 200.000.

P. Skebye Rasmussen



**ØG 3 og „Kjøge”
i Bandholm, aug. 70**

Lokalafdelingerne

B.Dyrholm.

I vort lille land er der forbløffende mange mennesker, der mere eller mindre frivilligt har anbragt sig lidt af sides. For en forening, hvis virksomhed for en stor del er baseret på medlemmernes personlige fremmøde, er det store antal en fordel, såfremt formålet er lokalbestemt. DJK's hastigt voksende medlemsskare viste, at interessen for jernbaner var stor, og at den tilsyneladende var omvendt proportional med afstanden fra København. Årsagen var den ret naturlige, at et medlem som f.eks. undertegnede i Randers ikke kunne have nogen fornøjelse af et møde i København en onsdag aften.

For mennesker, der foretrækker frisk luft og grønt græs fremfor stenørkenen, var der ingen reel mulighed for at deltage i foreningslivet. Desuden var der også den berømmelige Valby Bakke, som altid har bevirket, at der er dobbelt så langt fra København til Randers som fra Randers til København. Lad det retfærdigvis være tilføjet, at vi i fællesskab efterhånden har fået jævnet føromtalte bakke slet ikke så lidt bl.a. ved hjælp af samarbejdsudvalgsmøderne.



Nordjyske afdelings udflugtstog på Hirtshalsbanen 11. okt. 1970. (K. Vahl).

Men nok om det. Resultatet var, at der i forsommeren 1962 blev oprettet lokalafdelinger på Fyn og i Jylland med henholdsvis Hans Gerner Christiansen og A. Berggreen som kontaktmænd til bestyrelsen, og med det formål også at få foreningsaktiviteter udenfor København. I februar 1964 blev der valgt regulære afdelingsledelser samtidig med at Jylland blev delt i en sydjysk afdeling med E. Dalgård Eriksen som leder - afdelingen blev dog et år

senere lagt sammen med Fynsafdelingen -, og en nordjysk afdeling med undertegnede og siden 1965 med S.P. Laursen som leder. Fynsafdelingen har siden 1968 været ledet af S. Thustrup-Christensen.

- Og hvad blev der så lavet? Der blev taget fat på vognrestauration i Odder, Vejle, senere i Thorsø og Odense. Der blev arrangeret besøg på bl.a. maskindepoterne i Århus og Fredericia samt Scandia og nogle ture som f.eks. de to familieture omkring Silkeborgsøerne med båd, skib og tog. Desuden en lang række snakke-, film-, og foredragsmøder i et godt samarbejde med især Jysk Model-Jernbane Klub. Alt i alt et ganske normalt foreningsprogram og - vel at bemærke - uden at belaste foreningskassen.

Eftersom tiden gik blev der imidlertid kastet flere og flere misundelige blikke ned til Maribo. "So ein Ding müssen wir auch haben." Der blev spekuleret på Silkeborg og Ebeltoft - i foråret 1965 kom Mariager med i billedet. Resten af den historie har tidligere været fortalt i "Jernbanen", så lad den ligge nu. Forpremieren fandt sted i september 1966, hvor vi hentede VLTJ nr. 7 og anvendte den til et par udflugter i forbindelse med jernbaneudstillingen i Randers. Det blev optakten til en lang række af foreningsudflugter, banenedlæggelse, byfestkørsel o.s.v.. Samtidig blev arbejdet med MHVJ's etablering efterhånden så omfattende, at der ikke længere var tid og mulighed for at fortsætte mødevirksomheden. Til sidst blev banen skilt ud fra afdelingen samtidig med indførelsen af samarbejdsudvalgsmøderne og lovfæstelse af afdelinger, baner m.m.

Afdelingens mødevirksomhed er genoplivet, og da det er lykkedes at få et fast mødelokale i Langå, skulle der være gode muligheder for også i fremtiden at mødes om vor fælles interesse.



MHVJ Mariager-Handest Veteranjernbane

Af B.Dyrholm.

Et jubilæumsnummer bør selvfølgelig indeholde en omtale af vor forenings forskellige aktiviteter - herunder også banen i Mariager. Dennes forhistorie, indvielse og 1. sæson er kendt fra tidligere artikler her i bladet, så lad det denne gang dreje sig om hvorfor i stedet for hvordan.

Medens man i Maribo har haft forudsætningerne for at kunne skabe det helt gamle museumstog, har forudsætningerne i Mariager på alle punkter været helt andre. Der var derfor intet grundlag for og ingen mening i at forsøge at kopiere Museumstoget og at nøjes med at lave en turistbane var der ikke stemning for.

En i drift værende endestation med godstrafik, havn og en turistattraktion af en by, en lang, typisk privatbanestrækning med trinbrætter og småstationer indbød derimod til at genskabe ikke den tidligere privatbane MFVJ, men simpelthen PRIVATBANEN som den var i dette århundredes første halvdel, og derved få en pendant til Museumstogets privatbane fra forrige århundrede.

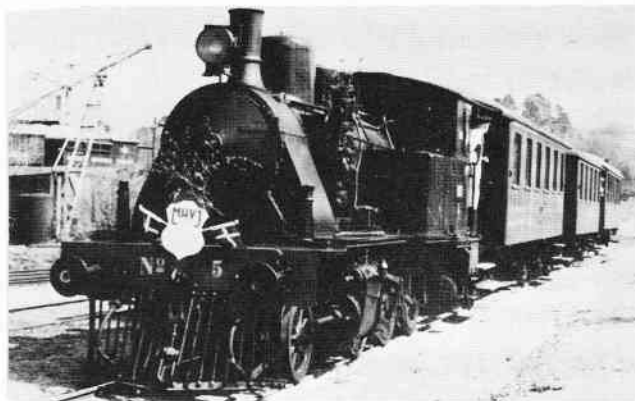


MHVJ-motortog i Handest

MHVJ's organisation, ledelse og drift er opbygget efter dette mønster, og materiellet er anskaffet udfra samme synspunkt. Dette er årsagen til anskaffelsen af ikke alene damplokomotiver, men også motorkøretøjer ligefra 2- og 4-akslede motorvogne til et komplet skinnebussæt. Diesellokomotiverne mangler endnu - det skal være en Frichs diesel fra 30'erne + evt. Holebydieselen fra Varde, - om nogen måtte have lyst. Den sidste tilføjelse er ret naturlig for en MHVJ-ansat, eftersom mere end halvdelen af materiellet er privatejet.

Person- og godsvogne er anskaffet på samme måde, f.eks. haves en alm. lukket godsvogn, en bænkevogn, en godsvogn med bremsekupe og en med bremsehus. Desuden er der ved anskaffelserne taget hensyn til, at så mange privatbaner som muligt skulle være repræsenterede.

På længere sigt skulle de to museumsbaner sammen med DJK's øvrige arkivalier kunne blive til et privatbanemuseum som et supplement til statsbanernes jernbanemuseum.



VLTJ nr. 5 i Mariager, 3. maj 1970.

Det første tiår er blevet brugt til etablering af de to baner samt indkøb af materiel. Det kommende tiår skal bruges til vedligeholdelse og restaurering. Banerne indtjener hvert år betydelige beløb, men dog ikke beløb, der er store nok. For at klare fremtiden kræves mere mandskab, flere penge og bygninger til såvel materiel som mandskab. Rust og råd lader sig ikke bekæmpe med kønne ord. Banernes daglige indtægter kan klare den daglige drift, men ikke hverken med hensyn til mandskab og penge de fornødne bygninger samt bevarelsen af det for driften overflødige museumsmateriel.

Er vor forening - medlemmerne og bestyrelsen - indstillet på at skulle yde en ekstra indsats? Meninger udbedes.

Af vor forenings ca. 1000 medlemmer har ca. 50 ofret en enkelt tí'er på MHVJ's fond til en absolut nødvendig remisebygning. På Sønderborgturen ofrede 100-150 medlemmer ca. 4.000 kr. alene på film. Kære venner, hvis I vil fotografere damp også i fremtiden, må de tal byttes om

KUN FOR „TUR-FANS“

Af E. Sevaldsen & O.-C. Plum.

Hvad vil det egentlig sige at være aktivt medlem i en klub? Betyder det f.eks. at man for Dansk Jernbane-Klub's vedkommende deltager i arbejdet på klubbens to museumsbaner eller tager del i al den administration, der efterhånden er blevet nødvendig på grund af klubbens størrelse? Er det d e t, man forstår ved et aktivt medlem i en klub, så må man vist nok tillade sig at sige, at Dansk Jernbane-Klub da kun har forholdsvis få af "slagsen" i sin medlemskreds.

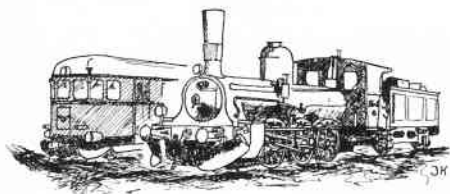
Hvis man derimod regner medlemmer, der ofte deltager i en klubs arrangementer, for en slags "aktive" medlemmer, så tæller vor forening ikke så få aktive medlemmer. Mange DJK-medlemmer har i årenes løb taget del i foreningens arrangementer, hvadenten det har været medlemsmøder eller udflugter på såvel danske som udenlandske jernbanestrækninger.

Det er dog nok de få, der i dag kan "prale af" at have deltaget i samtlige af de udflugter, som DJK har arrangeret inden for de sidste 10 år. Klubben har alene på danske jernbanestrækninger arrangeret ikke mindre end 90 udflugter.

Man spørger så sig selv: "Hvad ville det egentlig have kostet, hvis man skulle have været med hver gang? Er man så én af de heldige, der har været med hver gang, kan man tage sine kvitteringer frem og lægge beløbene sammen. Man vil da nå til den beskedne sum af ca. 2000 kr. for én voksenbillet til de igennem 10 år arrangerede udflugter i Danmark. (Dette er kun prisen for selve udflugterne - altså ikke for tilrejserne).

For de 2000 kr. har man så tilbagelagt ikke mindre end 14.000 km. på Danmarks Jernbaner, så det "aktive" DJK-medlem kan altså i modsætning til så mange andre prale af at kende sit fædreland.

Foruden de indenlandske udflugter har der også gennem årene været arrangeret ture til jernbanestrækninger hos svenskerne og vore sydlige naboer.



TJENESTEGØRENDE PERSONALE til

MHVJ MARIAGER-HANDEST
VETERANJERNBANE

Medlemmer, der ønsker at forrette tjeneste ved MHVJ i sæsonen 1971, der strækker sig fra 23. maj til 26. september bedes allerede nu melde sig til Hans Jørn Fredberg, Johannes Ewalds Vej 8, 9000 Aalborg. Nedenstående skema kan benyttes:

Navn:

Adresse:.....

Ønsker at gøre
tjeneste som:.....
følgende dage (afmærket med x).

Maj	Juni	Juli	Aug.	Sep.
23___	6___	4___	8___	5___
30___	13___	11___	15___	12___
31___	20___	18___	22___	19___
	27___	25___	29___	26___

Alle tjenestegørende ved MHVJ skal være prøvet i sikkerheds- og signalreglement. Kursus for nyt personale vil blive afholdt i februar eller marts måned.

H.J.F.

DJK's sekretær får ny adresse pr. 1. februar 1971:

FULDMÆGTIG P.O. ROSENØRN
BERNSTORFFSVEJ 195
2920 CHARLOTTENLUND
TLF. (01 66) ORdrup 82 67.

DANSK DAMPKALENDER NO 3 1971

en vægkalender med danske
lokomotivbilleder.

kr. 11,00 incl. MOMS

NYBODER HOBBY
Kronprinsessegade 51
København K

„NYT FRA BESTYRELSEN“

MØDER OG UDFLUGTER 1.JAN. – 30.JUNI 1971.

- Fredag d. 15. januar : Møde og middag i anledning af Dansk Jernbane-Klub's 10 års jubilæum. Se nærmere herom i "Jernbanen" nr. 5/1970.
- Søndag d. 17. januar : Udflugt til Næstved og Mogenstrup sidespor med damplokomotiv litra E 978. Se nærmere herom i "Jernbanen" nr. 5/1970.
- Søndag d. 7. februar: Filmforevisning i DSB-kino på Københavns Hovedbanegård. Se nærmere herom på side 9.
- Onsdag d. 17. februar: Medlemsmøde: Foredrag af DDR's trafikrepræsentation i Danmark. Filmforevisning ved B.Chorfitzen. Se herom på side 9.
- Søndag d. 21. februar: Ekstraordinær generalforsamling. Ændring af lovenes § 3 og § 4. Se herom på side 8.
- Søndag d. 14. marts : Udflugt i Vest-Sjælland med Høng-Tølløse Jernbanes G-maskiner. Se nærmere herom i næste nr.
- Onsdag d. 17. marts : Kl.20 i "Karnappen", Niels Hemmingsens Gade 10, underetagen (lille sal), 1153 København K. Medlemsmøde: Foredrag om MHVJ, samt filmforevisning.
- Søndag d. 21. marts : 2. Ekstraordinære generalforsamling. Ændring af lovenes § 3 og § 4. Se herom på side 8.
- Søndag d. 18. april : Udflugt med H-maskine i Sønderjylland. Evt. hjemrejse over Aarø Sund.
- Lørdag d. 24. april : Kl.17 i "Karnappen", Niels Hemmingsens Gade 10, 1153 København K: Samarbejdsudvalgsmøde.
- Søndag d. 25. april : Ordinær generalforsamling. Se herom på side 8.
- Lørdag d. 15. maj : Udflugt til Laurbjerg-Grindsted-Varde og
- Søndag d. 16. maj : Varde-N. Nebel-Nymindegab.
- Søndag d. 23. maj : Sæsonen åbnes på Museumsbanen Maribo-Bandholm og Veteranbanen Mariager-Handest.
- Søndag d. 13. juni : Udflugt til 900 mm. smalsporsbane BAD DOBERAN-KUHLUNGSBORN.