

jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT



FORENINGEN DRIVER
MUSEUMSBANEN MARIBO-BANDHOLM
MARIAGER-HANDEST VETERANJERNBANE

NR. **5**
AUGUST 1972

forøg sikkerheden
om bord...



AAGE HEMPEL

SKIBSUDSTYR



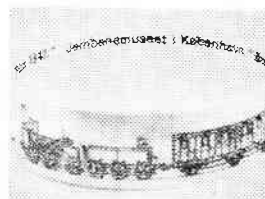
Medlemmer af Dansk Jernbaneklub
går til FOTO A/S, Gl. Kongevej 111,
der yder fagmæssig kundeservice til
fornuftige priser

FOTO A/S

VE 89 20

Stort udvalg i kameraer, film og
fototeknisk udstyr.

Jernbane jubilæumsskål



I anledning af, at jernbanen til Roskilde fylder 125 år
den 26. juni i år, er det lykkedes os at få Bing &
Grøndahl til at fremstille denne jubilæumsskål med
toget »ODIN«, det første tog der kørte på strækning-
en København-Roskilde.
Jubilæumsskålen fremstilles kun i begrænset antal
og eneforhandles af os.

KR. 38,50

HOLMBOM

Skomagergade 28
4000 Roskilde . Telefon (03) 35 07 11

Hermed bestilles:

..... stk. jubilæumsskål à kr. 38,50 + porto.

NAVN

ADRESSE

.....



DANSK JERNBANE-KLUB

FORENINGEN STIFTET 15. JANUAR 1961

Foreningens generelle adresse:

Dansk Jernbane-Klub,
Bernstorffsvej 195, 2920 Charlottenlund.
Tlf. (01 66) ØRdrup 8267
(normalt kl. 17-19).

Formand:

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

Kasserer:

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

Postgirokonto nr. 15 38 30,

adresseret til:

Dansk Jernbane-Klub,
Kassereren,
Ahornvej 18, 3650 Ølstykke.

Sekretær:

Fuldmægtig P. O. Rosenørn,
Bernstorffsvej 195, 2920 Charlottenlund.
Tlf. (01 66) ØRdrup 8267.

Øvrige bestyrelsesmedlemmer:

Salgschef Erik B. Jonsen (næstformand),
Niels Christian Lind,
Lærer Ole-Christian M. Plum,
Afdelingsingeniør H. O. Thorkil-Jensen,
Overtrafikassistent K. Vahl,
Grosserer Povl Yhman.

DJK's nordjyske afdeling:

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

DJK's afdeling Fyn/Syddjylland:

Niels Christian Lind,
Aagade 50, 5270 Næsby.

Museumsbanen Maribo-Bandholm:

Information og bestilling af særtog:
Povl Yhman,
Vesterbrogade 179, 1800 København V.
Tlf. (01) 31 98 16.

Mariager-Handest Veteranjernbane:

Information og bestilling af særtog:
Stationsforstander K. Bertelsen,
Skolevænget 25, 9550 Mariager.
Tlf. (08) 54 10 59.

Medlemskontingent for året 1972:

Ordinære medlemmer kr. 35,00
Juniormedlemmer (under 18 år
d. 1. januar 1972) kr. 25,00
Optagelsesgebyr kr. 5,00
Indmeldelsesformular kan rekvireres hos
sekretæren (se ovenfor) - og kontingent-
indbetaling sker på det under »Kasse-
rer« angivne postgironummer.

jernbanen

Nr. 5 - 1972

12. årgang

Redaktører:

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

Lærer Ole-Christian M. Plum,
Rantzausgade 9, 4., 2200 København N.
Tlf. (01) 39 33 12.

Annonceekspedition:

V. Tange,
Federiksberg Allé 62, 5.,
1820 København V.
Tlf. (01) 21 10 11.
Postgirokonto nr. 19 07 50.

NATIONAL-TRYKKERIET, KBH. N.

Generalforsamlingen, 23. april 1972

Generalforsamlingen indledtes kl. 10.05 med at formanden, politiadvokat B. Wilcke bød velkommen. Til dirigent valgtes dommer Jul. Paulsen. Dirigenten udsatte generalforsamlingen til kl. 14.00 på grund af, at Københavns Sporvejs museumsmateriel for sidste gang kørte gennem byen.

Kl. 14.00 genoptoges generalforsamlingen, og der var dennegang mødt 86 stemmeberettigede og 7 ikke stemmeberettigede medlemmer.

Formanden aflagde beretning om foreningens virksomhed suppleret af G. Fox Maule om Maribo-Bandholm-banen, S. Thostrup-Christensen om Mariager-Handest, P. Clausen om DJKs K-maskine og Arne Møhler om projekteringen af en vognhal til museumsmateriellet i Maribo. Til disse beretninger havde d'herrer S. Thoke-Jensen, B. Chorfitzen og P. Braun bemærkninger og spørgsmål, derefter kunne beretningen godkendes. (Resumé af formandens beretning, se side 10).

Så gennemgik kassereren regnskabet, hvortil hr. S. Thoke-Jensen havde forskellige kommentarer, inden godkendelse kunne finde sted. Kontingentet blev for 1973 fastsat til kr. 40,- hhv. kr. 30,- som foreslået i »Jernbanen« 2/1972.

Til næste punkt på dagsordenen, valg af medlemmer til bestyrelse m. m., var der ikke indkommet andre end det i »Jernbanen« 2/1972 af bestyrelsen fremsatte. På grund af P. Yhmans sygdom udvidedes dette forslag til at omfatte yderligere en suppleant. Vagn Lindstrøm havde erstattet B. Ibholt som revisor for foreningen, og derfor foresloges Arne Møhler som ny revisorsuppleant. Også hertil havde hr. S. Thoke-Jensen bemærkninger, og det kom til en heftig ordveksling mellem hr. O. Meyer, hr. E. T. Jensen, formanden og dirigenten om en telefonsamtale mellem hr. Meyer og formanden. Dirigenten foreslog en skriftlig afstemning om bestyrelsens forslag. Til stemmetællere valgtes P. Braun og J. Seligman, der kom til det resultat, at 48 stemte for forslaget, 22 imod, 13 blanke og 1 ugyldig. Herefter var bestyrelsens forslag godkendt.

Til dagsordenens pkt. 6 var indkommet forslag om anskaffelse af et par CP-vogne svarende til K-maskinen til brug i udflugtstog og et forslag om, at der ydedes rabat i billetprisen på foreningens udflugter til medlemmer under 18 år og til medlemmer under uddannelse. Bestyrelsen kunne ikke anbefale, at der anskaffedes yderligere vogne, idet det ville betyde endnu flere vogne at vedligeholde. I øvrigt var der taget højde for udflugtstog, idet der i Maribo fandtes to bogievogne med åbne endeperroner. Om udflugtspriser kunne siges, at de var sat således, at hele udflugtsvirksomheden gav et overskud på ca. 9 %, svarende nogenlunde til det beløb, der må være tilstede i kassen for at kunne dække den risiko, der er ved ethvert arrangement. Indtjeningen ville altså ikke kunne nedsættes, en evt. rabat for nogle deltagere ville betyde forhøjelse i prisen for andre.

Under generalforsamlingens sidste punkt slog B. Chorfitzen til lyd for en udflugt til Hamburg og S. Thostrup-Christensen kritiserede medlemmerne for ikke at have valgt en ny bestyrelse.

Generalforsamlingen sluttede kl. 16.20.

Referat ved Poul Skebye Rasmussen.

Vort forsidebillede:

Skånska Järnvägars tog på vej mod Sankt Olof.

Trækraften er damplokomotivet SJ 1040, der låntes til trafikken i 1971.

Foto: Lennart Sandén

MOGENS SKOV
vognmand

Gasværksvej 2 – 4930 Maribo
Tlf. (03) 88 07 02

VIBEKES INDISKE BUTIK

Ting fra Østen
Jernbanegade 16 – Maribo

Frisørsalonen på Maglemervej
Forretningsoverdragelse
LISSI BENDIXEN
byder såvel gamle som nye kunder velkommen
i salonen på
Maglemervej 28, Maribo
Tlf. (03) 68 04 11

ERIK OLSEN
slagtermester

Havnegade – 4941 Bandholm
Tlf. (03) 88 80 46

LOLLAND-FALSTERS PAPIRFORSYNING

Papir en gros
Jernbanegade 7 – 4930 Maribo
Tlf. (03) 88 07 11

C. C. WINTHER
blikkenslager

Maribovej 39 – 4900 Nakskov
Tlf. (03) 92 12 29

KRØYS FISKEEKSPORT A/S
Havnen

Hvide Sande – Tlf. (07) 31 13 55
Telex: 60 727

A/S Hatten & Co

MARIBO – NAKSKOV

BERNTHS HJØRNE
HERREEKVIPERING

Lilletorv – 4800 Nykøbing F.
(03) 85 30 00

Bandholm Maskinfabrik A/S

Bdr. Nielsen



Bandholm – Tlf. (03) 88 80 06

**Det er da soleklart, at persienner eller
rullegardiner bedst beskytter Deres smukke
hjem.**

Det er ligeså soleklart, at man henvender
sig til

Tom Lydolph

på Ndr. Fasanvej 190 A eller ringer på
34 98 99 og aftaler tid for et uforpligtende
besøg.

Vi vejleder – ta'r mål og monterer.

Faste kapper i træsorter der matcher med
stuens øvrige interieur.

Veteranbanen Bryrup-Vrads' historie

Af I. N. Tolstrup.



F 665 med persondamptog på Bryrup Holdeplads, sommeren 1971.

Foto: Keld Korsager.

Tanken om oprettelse af veteranbanen fremkom for fire år siden, i maj måned 1968. På daværende tidspunkt var likvidationsudvalget for HBS i færd med at bortsælge banens stationer, og turen var da kommet til Vrads station, der som bekendt ligger ret ensomt i naturfredet område.

Derfor var der også en vis forhåndsinteresse fra køberes side; men det lokale sogneråd, der var med i forhandlingerne, fik imidlertid salget udsat for at undersøge muligheden for mere hensigtsmæssig udnyttelse af området – uden at der skete væsentlige ændringer i det bestående.

Stationens fremtid blev også drøftet i byens lokale foreninger, og det resulterede i, at der blev nedsat et udvalg bestående af formændene fra Handels-, Borger- og Turistforeningen, samt et stedligt medlem af sognerådet, med det formål at søge Vrads station og en del af banelegemet bevaret som veteranjernbane, ud fra den betragtning, at der netop i dette fredede naturparkområde kunne drives en sådan, uden at såvel bygninger som strækning derved ændrede karakter, men bibeholdtes til det formål, det var bygget til.

Hermed indledtes et års slidsomt arbejde med forhandlinger til alle sider. Mange gange løb man panden imod, og kun ved stædig udholdenhed fra udvalgets side klaredes de forskellige opgaver, og man kan nu – efter overstået arbejde – mindes strabadserne med en vis glæde og tilfredsstillelse. Blandt andet erindres den første telefonsamtale med direktør Damgård Andersen, Horsens. og hans reaktion herpå, da vi udbad os nærmere orientering om mulighed for overtagelse af Vrads station og bønne til restaurationsvirksomhed og togrestaurant i lighed med det, som HBS havde praktiseret i en årrække i forbindelse med restaurationen på Vrads Sande museum. Direktøren fandt ideen god, men da det derefter blev nævnt, at vi også overvejede at overtage en del af strækningen til veteranogskørsel, blev der meget stille i telefonen i lang tid. Efter denne tænkepause blev det i forsigtige vendinger antydnet os, at en sådan fremtidsplan ville blive en ret uovervindelig opgave, såvel i økonomisk som i arbejdsmæssigt henseende, ligesom det ville blive praktisk talt ugørligt at indhente de fornødne bevillinger til jernbanedrift. Da direktøren imidlertid mærkede, at der fra vor side var en vis alvor i foretagendet, lovede han

os straks sin fulde støtte, og vi modtog i årets løb mange gode råd og vejledninger fra ham.

Et samarbejde med sognerådet blev indledt, og kommunen sikrede sig straks stationsbygningerne i Vrads, for senere at lade dem overgå til klubben. Udvalget søgte med støtte fra sognerådet Kulturministeriet om økonomisk støtte, men uden resultat. Forhandlinger med Fredningsplanudvalget for Vejle og Skanderborg amter blev indledt for at sikre det ønskede jernbaneareal mellem landevejene i henholdsvis Bryrup og Vrads, således at banen ikke kom til at krydse disse veje, og derved fik den ingen offtentlige overkørsler af færdselsmæssig betydning, hvilket også kom til at lette forhandlingerne i væsentlig grad fremover.

Da hele strækningen Horsens-Silkeborg af fredningsplanudvalget var vedtaget udlagt som cykle- og gangsti, måtte der af udvalget og sognerådet stilles en anden stiføring til rådighed som erstatning for det ønskede banestykke. Et direkte møde med det samlede fredningsplanudvalg bragte efterhånden tingene til at glide, og vi fik mulighed for at disponere over den ønskede strækning.

Dernæst måtte vi igang med den økonomiske side af sagen, og vi fremsendte en ansøgning til sognerådet om kommunegaranti for et lån til indkøb af det fornødne materiel samt bygninger og sporareal og modtog det svar, at såfremt vi selv kunne stille en garantisum på 25.000 kr., ville kommunegarantien være sikret. Vi indbød derpå gennem et lokalt blad til tegning af andelsbeviser, og i løbet af fire dage var det omhandlede beløb sikret.

Efter at disse spørgsmål var afklaret, kunne udvalget indkalde alle interesserede til stiftende generalforsamling, der fandt sted den 4. november 1968. De i forvejen udarbejdede love blev gennemgået og vedtaget, og veteranbaneklubben var en realitet. Dens formålsparagraf lyder: »Veteranbaneklubben er en selvejende institution, der ser det som en opgave af kulturhistorisk betydning at bevare og vedligeholde det gamle jernbanemateriel, bygninger og anlæg samt banedrift på strækningen Bryrup-Vrads. Ved udstilling på Vrads station af genstande, skrift- og billedmateriale at skabe en egnshistorisk samling over den udvikling som banen gennem 70 år har bidraget til.«

Den nystiftede klubs bestyrelse overtog derpå arbejdets videre forløb, og allerede dagen efter var bestyrelsesmedlemmerne til møde med likvidationsudvalget i Horsens for at købe det fornødne materiel, damplokomotiv L 406, motorvogn LM 215, 2 skinnerbusser, 4 personvogne, litra C, 1 postpakvogn, litra E, 1 åben godsvogn, motordraisine, hånddraisiner, sportcykle, troljer m. m. samt de nødvendige reservedele og endelig skinnerne mellem Bryrup og Vrads.

Den 21. november 1968 står vel klarest i erindringen, da var et tog sammensat af ovennævnte materiel oprangeret i Horsens, og direktør Damgård Andersen gav afgangssignal til det uigenkaldeligt sidste tog mod Bryrup. På parallelspejret stod et andet tog oprangeret – heri damplokomotivet L 205 – adresseret til H. I. Hansen, Odense. Til alt held var der

nogen, der reddede den dejlige maskine fra undergang, men resten af toget er vel borte for bestandigt.

Det købte materiel blev henstillet for vinteren på stationsområdet i Bryrup, mens vi arbejdede videre på at få alt gjort klar til den påtænkte start i april måned 1969.

Først på året overtog vi Vrads station og gik straks igang med at indrette tagetagen til lejlighed, således at hele stueetagen kunne udnyttes som restauration. Der blev installeret centralvarmeanlæg, og i forbindelse hermed blev der lagt varmerør med stik langs perronkanten for tilslutning af varme, vand og el, således at de oprangerede vogne fuldtud kunne udnyttes i sæsonen som togrestaurant.

Et godt og gnidningsløst samarbejde, en yderst velvillig og positiv indstilling fra såvel sogneråd som de bevillingsgivende myndigheder og henvendelser på rette tidspunkter bevirkede, at vi forholdsvis hurtigt opnåede de ønskede resultater, blot skal bemærkes den negative holdning, vi fra næsten samtlige danske forsikringsselskaber var genstand for, og det var i sidste øjeblik, vi fik et acceptabelt tilbud på den fornødne ansvarsforsikring fra et udenlandsk selskab.

Den 26. april 1969, 70 år efter indvielsen af Horsens-Bryrup jernbane, kørte veteranbanen sin første indvielsestur med indbudte gæster fra folketing, sogneråd, presse samt de jernbanefolk, der havde bistået os i arbejdet, og ved et efterfølgende kaffebord i den nyetablerede restauration blev der udtalt mange gode ønsker for veteranbanen og dens fremtid.

Hermed var dagligdagen begyndt. Der var stor forhåndsinteresse for veteranbanen, hvilket gav sig udslag i en ret betydelig kørselsindtægt det første driftsår. I andet driftsår var der en mindre nedgang i personantallet, dels på grund af Mariager-Handest Veteranjernbanes åbning, og dels den omstændighed, at restaurationens værtspar på grund af sygdom måtte fratræde stillingen, og klubbens medlemmer måtte derfor i to måneder sammen med deres koner

Aktieselskabet
Nordiske Kabel- og Traadfabriker
København F



L 406 holder klar til afgang på Vråds station.

Foto: Keld Korsager.

overtage også dette job om søndagen. Vi fik sent på sæsonen nyt værtspår, og restaurationen er nu i god drift. Tredie driftsår, som vi har afsluttet, viste en person- og indtægtsfremgang på mere end 70 % i forhold til året før, og har således været banens bedste.

Vi blev snart klar over, at den ene motorvogn ikke slog til og købte derfor hos Thisted-Fjerritslev Jernbane i likvidation en tilsvarende motorvogn. Disse to motorvogne sammenkoblet med en C-vogn benyttes fortrinsvis.

Lokomotiv L 406 udløb for revision i august måned 1970, men fik dispensation til at køre sæsonen ud. Da vi ikke er i stand til at foretage reparationer indendørs, har vi måttet udsætte revisionen indtil mulighed herfor foreligger. Vi har til den tid tilsagn fra et par kedelsmede om deres bistand, men vi skal ikke nægte, at vi mangler en »Hedetoft« til at tilrettelægge arbejdet.

For at klare driften har vi hos DSB lejet en F-maskine, som vi benyttede hele sidste driftsår, og så vidt muligt agter vi fortsat at benytte den i hele 1972. Endvidere købte vi hos DSB en EH-pakvogn, som vi har fikset op og anvender som værkstedsvogn.

Klubben købte hele sporarealet med fem skifter på Bryrup station, tog det selv op og har anvendt det

til et omløbsspor i Vråds og et sidespor ved holdepladsen i Bryrup, således at vi begge steder har mulighed for at omrangere. Ligeledes købte vi en del brugte sveller, som vi selv optog på linien nord for Vråds station. Disse anvendtes til nævnte sidespor samt til udskiftning på linien. Derfor har vi i efteråret 71 hos DSB købt et parti sveller til samme formål.

Stationsbygningerne i Vråds har været klubben et dyrt bekendtskab. Foruden de allerede nævnte ombygninger og forbedringer måtte vi i sidste driftsår forny tagene på begge bygninger, og har i år udvidet køkkenet, idet sundhedsmyndighederne stillede krav om større køkkenareal. Disse udgifter til et beløb af 30.000 kr. dækkes ind ved kørsels- og lejeindtægterne, og vi har derfor set os nødsaget til at udsætte byggeri af værksted til materiellet.

Som nævnt har der været mange og store opgaver for klubbens medlemmer at bestride, og vi har derfor delt arbejdet op holdvis, dog således at disse kan supplere hinanden efter behov; men problemet er her som andre steder: vanskeligheden med at få medlemmerne til at møde op til de fastlagte tider. Tilgang af nye medlemmer er forholdsvis ret beskedet, idet vi som optagelsesbetingelse naturligt kræver, at vedkommende deltager i arbejdet.

Arbejde er der som sagt rigeligt af, og vi har i de tre år, vi har kørt, erfaret, at veteranbanens eksistens er betinget af et godt og kammeratligt samarbejde blandt klubbens medlemmer, en jernbanestrækning og materiel, der er overkommeligt at vedligeholde, såvel økonomisk som arbejdsmæssigt, og sidst men ikke mindst, at veteranbanens omgivelser er således, at det foruden jernbaneentusiasterne tiltrækker et større publikum, bl. a. turisterne. Til slut skal lige nævnes én af de største fordele, vi har: Vi kører på vort eget.

...vi anbefaler med glæde et besøg i

RESTAURANT «HALSKOV-PERLEN»

ved Peter K. Zahle

Halskov Færgehavn
(03) 57 10 35

C. Å. RINGTVED & SØN

Entreprenør – Bygmestre

Banevej 1 – Skelstrup
Tlf. Maribo (03) 88 14 15

Den ny DSB Restauration

J. F. Kenedys Plads . Ålborg

Tlf. (08) 12 95 48

Et godt madsted ...

J. Viltoft-Hansen

INDUSTRI OG HÅNDVÆRKERSKOLEN

Bispegade – Nyk. F. – Tlf. (03) 85 23 55

Standardisering på godt og ondt

Af Ole Jensen.

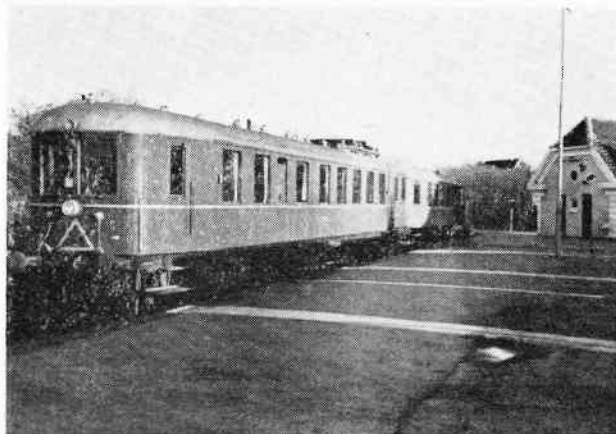
Jernbanerne i Danmark har i de senere år skiftet udseende – fået et nyt ansigt. DSB har lavet et designprogram, som har til formål at gøre virksomheden mere tiltalende. Om privatbanerne har et sådant, tror jeg næppe, men noget gør man rundt omkring for at følge med tiden og »se godt ud«. Det begyndte i 1965, hvor de første Y-tog viste sig. Disse kom i de følgende år til at køre på mange baner til glæde for såvel baneledelse som kunder.

Med disse tog kom en helt ny kulør på jernbanemateriel til Danmark. Orange eller paprikafarvede som de er, gør de et tiltalende og kvikt indtryk på publikum, og første-handsindtrykket betyder nu engang meget. Denne togfarve benyttes af alle baner med Y-tog, og mon ikke folk efterhånden forbinder hurtighed – komfort – privatbane med denne kulør? Lad os håbe det!

I den sidste tid har Y-togs farven smittet af på andet rullende materiel. Mig bekendt fremtræder i øjeblikket 4-5 diesellokomotiver og en postvogn i orange anstrøg, og mere vil følge efter. Ingen dårlig idé! Det ser smart ud, og det skiller sig tydeligt ud fra DSB's rødbrune vogne og lok. Det er første gang i danske privatbaners historie, at så mange baner anvender ensartet materiel, og yderligere med nøjagtigt samme udseende.



Triangelvogn LM 415 med godstog på HBS ved Them, 1961.
Foto: Ole Jensen.



Skagensbanens dieselmekaniske motorvogn M3 og personvogn F2 i Skagen 1957.
Foto: Ole Jensen.

Det er en god fælles reklameindsats, desuden en meget praktisk og rationel foranstaltning.

Men – for jernbaneentusiaster er det blevet trivielt at studere danske privatbaner. Førhen havde hver bane sit særpræg. Damplokomotiverne var yderst forskellige i størrelse og udseende, og adskillige baner forsynede dem med »slips« i farvesammensætninger lidt forskellige fra bane til bane. Da motorvognene og diesellokomotiverne i 30'erne holdt deres indtog, blev de bygget efter de enkelte baners behov – eller måske efter direktørens eller værkmesterens ideer? Det blev mange forskelligartede, sjove og besynderlige køretøjer. Adskillige af dem fik af personalet eller publikum et øge- eller måske rettere kælenavn. Navne som »Bedstefar«, »Lille Johannes«, »David« og »Perlehønen« vil mange nok nikke genkendende til.

Disse damp- og motorkøretøjer, samt en yderst blandet samling af person- og godsvogne – enkelte baner gjorde vist en indsats for ikke at have to ens køretøjer – er næsten alle væk på grund af modernisering og rationalisering.

For enhver virksomhed er det nødvendigt at følge med tiden, men hele tilværelsen bliver en smule tristere med al den standardisering og ensretning, der finder sted.

Jens Gluud
»NEPTUN« FISK

Ø. Boulevard 2
Nakskov – Tlf. (03) 92 09 72

MUSIK-CENTRET
v/ Ib Andersen

Vejlegade 20
Nakskov – Tlf. (03) 92 08 53

EN SMUK TRYKSAG
EN GOD HILSEN
MARIBO-TRYKKERIET
Jernbanegade 16
Maribo – Tlf. (03) 88 00 66

Vi mødes i

BANEGÅRDSRESTAURANTEN RIBE
ved M. Fogtmann – (05) 42 03 16

BREUMS BAGERI
Bülowsvej 3

Fredericia – Tlf. (05) 92 01 06
Altid 1. kl.s lækker brød og kager
Spec.: Fødselsdagskringle

SLAP AF I ROLIGE
OG HYGGELIGE OMGIVELSER PÅ ...
B.P. CAFETERIA
v/ Ole Gambell
Ndr. Ringvej – Silkeborg
Tlf. (06) 82 58 90

Jernbanenyt - kort fortalt



Privatbanerne

HHJ: Hads-Ning Herreders Jernbanes moderniseringsprogram omfatter som bekendt to sæt 2-vogns Y-tog, der leveres i foråret 1973. I modsætning til de tidligere leverede Y-tog til HHJ får de nye 2-vognstog centralkobling og personovergang fra motor- til styrevogn. Vognene bliver endvidere forsynet med almindelige puffer og koblinger.

Leveringen af de nye tog betyder, at banen fra den 3. juni 1973 – ved sommerkøreplanens ikrafttræden – kan udvide køreplanen mellem Odder og Århus, således at der bliver fast timedrift, suppleret på mandage-fredage med halvtimedrift i myldretiderne.

Ved timedrift bliver Malling fast krydsningsstation, og i perioder med halvtimedrift vil Tranbjerg blive den anden krydsningsstation.

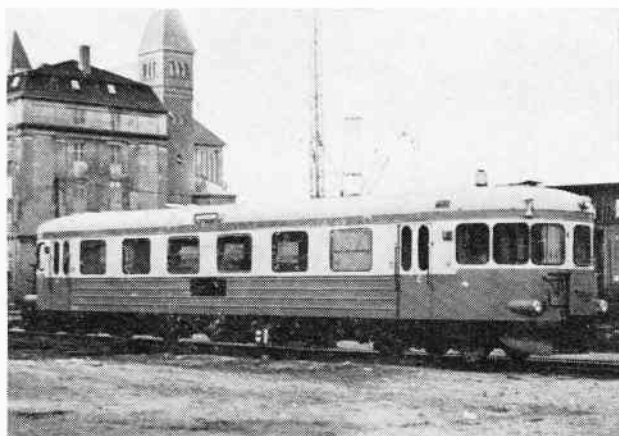
Banens bestræbelser på at etablere en »stiv køreplan«, som vi kender det fra S-banerne, er ikke det eneste tegn på at HHJ er ved at blive en »nærtrafikbane« til Århus. De hastigt voksende forstadsbebyggelser har bevirket, at banen atter har etableret et nyt trinbræt, Rosenhøj, der ikke blot ligger i nærheden af nye boligblokke, men også tæt ved amts-gymnasiet i Viby.

Tidligere er etableret et andet trinbræt ved Tranbjerg haveby, og de to trinbrætter giver folk mulighed for med HHJ hurtigt at nå Århus' centrum.

LJ: Banegårdspladsen i Maribo er ved at blive »frisket op«. Pladsen, hvor der tidligere var læssespor, har ligget tilfældigt hen de sidste år. Nu laves der holdeplads til rutebiler foran stationsbygningen og der indrettes en parkeringsplads til et halvt hundrede biler.

Som et naturligt led i den nye transportomlægning nåede Lollandsbanen ved forhandling med DSB, og som eneste privatbane, at fordele stykgods over egen godsterminal.

Man har valgt Maribo som det geografisk bedst placerede sted for godsterminalen, bl. a. fordi man her for rimelige udgifter kunne foretage den nødvendige ombygning af godsekspeditionen.



SJ YB 06 858 i Københavns Frihavn, 26. april 1972.

Foto: Ole-Chr. M. Plum.

Arbejdsforholdene på Maribo G er endnu ikke helt tilfredsstillende. I selve varehuset er der lagt nyt gulv samt installeret ny belysning. Nu venter man blot på, at banetjenesten får afsluttet en justering af varehussporet, således at aflæsningsforholdene ikke medfører de ulemper, der er forbundet med for stor højdeforskel fra vogn til rampe.

Ved Lollandsbanen er man ret spændte på forsøget. Ti lastvogne dækker landsdelen med banebefordret gods – og spændende er det om LJ skal tabe, fastholde eller forøge en vigtig servicegren i transportsystemet.

OHJ/HTJ: Til erstatning for HTJ S 37, der brændte i marts måned, er indkøbt en skinnebus fra SJ af typen YB 06. Skinnebussen, der ved SJ havde nr. 858, kørte til Holbæk for egen kraft den 26. april, og den er nu sat i drift som HTJ S 44.

Det fra Aalborg-Hadsund Jernbane indkøbte diesellokomotiv, ML 5203, har været til revision på værkstederne i Holbæk. Lokomotivet er nu malet i »OHJ-farve« og er omletteret til OHJ 40.

Fire jernbanebroer over amtsvandløb på OHJ's strækning er under ombygning. Det gælder broerne over Tuse å, Svinninge å, Hørvekanalen og Nordkanalen.

Den ene af broerne er iøvrigt indkøbt fra FFJ, og henstår i øjeblikket på Svinninge station og venter på at blive sat på plads.

VGJ: Et lille stykke af Varde-Grindsted Jernbane vil sikkert blive bevaret for eftertiden – som forbindelsesspor til det kommende industriareal i Varde. Fabrikken Domi, der allerede nu har adskillige anlæg på arealet, har fremsat ønske om et sidespor med forbindelse til Varde station.

Sporoptagningen på VGJ er overdraget A/S H. I. Hansen, Odense, hvis tilbud lå på 800.000 kr. Sporoptagningen ventes påbegyndt snarest og ventes tilendebragt omkring 1. oktober 1972.

Planerne om en natursti på den skinneløse strækning mellem Varde og Grindsted har vakt protest hos landmændene, hvis jorder støder op til strækningen. De ønsker selv at overtage arealerne til landbrugsjord.

ØSJS: Ved overgangen til knudepunkttrafikken var Østbanen på forhånd godt rustet, idet man allerede før omlægningen rådede over den største lastbilmagasin ved privatbanerne. En nyanskaffelse blev der dog brug for, nemlig en mindre lastbil til udkørsel af gods i Fakse by. Denne vogn blev i øvrigt prøveklud for Østbanens »design-program«, og fremtræder i banens nye farve – blodorange – samt det nye bomærke, et liggende Y, der symboliserer banens gaffelformede linieføring.

Østbanens bomærke og ny farve er i øvrigt mere og mere ved at trænge ind i banens hverdagsbillede. Yderligere to lastbiler er klargjort i det nye design, hvis farve til sin tid



ØSTBANEN

Østbanens nye bomærke – et liggende Y, der symboliserer banens gaffelformede linieføring.

også vil komme til at præge det nye jernbanemateriel, der forventes taget i brug i 1974.

I september 1972 leveres to nye Leyland-DAB-busser til Østbanen. Disse to busser bliver formentlig de første busser, der kommer til at fremtræde i det nye »Østbane-design«. Ligesom lastbilerne males de også blodorange, men forsynes tillige med to smalle hvide striber og én meget bred gul stribe. Påskriften bliver sort.



Den nyanskaffede lastbil, som banen benyttede til at lancere sit nye bomærke.

Foto: P. E. Rich.



To af Østbanens lastbiler i nyt design foran godspakhuset i Hårlev.

Foto: P. E. Rich.

»Privatbanerne« redigeres af Ole-Chr. M. Plum.

MARIBO BRØDFABRIK (Mariebo Dampmølle)

Maglemervej 7, Maribo
Telefon (03) 88 09 11
Groft brød er godt brød

Foreningsnyt

Resumé af formandens beretning for 1971/72.

Medlemstal ca. 1250.

Tidsskriftet »Jernbanen« var udsendt med 5 numre i 1971 og 3 i 1972, i alt 161 sider under redaktion af E. B. Jonsen og O.-C. M. Plum. En undersøgelse blandt læserne havde vist, at der i hovedsagen var tilfredshed med »Jernbanen«s indhold. Udgift for blad på 20–24 sider: ca. 5000 kr. Annoncegivning var vanskelig især til de små numre, de store jubilæums- og julenumre kunne nogenlunde betales af annonceindtægten. Der må regnes med en udgift på 16–20.000 kr. pr. år til »Jernbanen«.

De afholdte udflugter omtales. Det bliver stadig vanskeligere at finde nye udflugtsmål, for det kommende efterår er planlagt følgende arrangementer:

Bryrup–Vrads – »Hjejlen«.

Skåne: Museumsbanen Brösarp–S:t Olof.

Juletur.

Foreningens økonomi var blevet forbedret, begge museumsbaner, forlaget, udflugtsafdelingen og salgsafdelingen havde udvist overskud.

I Maribo var planerne om en vognhal nu så langt fremme, at der forelå tegninger til en tosporet hal, der ved delvis selvbygning kunne opføres for en udgift på ca. 65.000 kr., fordelt over 2 år.

Aalborg kommune viste interesse for museumstogkørsel på »Limfjordsbanen«, og E. Hedetoft havde gjort et stort arbejde for at det skulle blive DJK, der kom til at køre.

G. Fox Maule aflagde beretning om MBJ's virksomhed. – Se »Jernbanen« nr. 1/72 side 23. S. Thostrup-Christensen og B. Sundhal fortalte om MHVJ – se »Jernbanen« 2/72 side 15.

Foreningens bestyrelse m. m. består pr. 23/4 1972 af følgende:

Formand:	B. Wilcke
Næstformand:	E. B. Jonsen
Sekretær:	P. O. Rosenørn
Kasserer:	M. Bruun
Øvrige:	H. O. Thorkil-Jensen P. Yhman O.-C. M. Plum
Suppleanter:	P. Skelbye Rasmussen F. Beyer Paulsen G. Fox Maule
Revisorer:	S. Blendstrup V. Lindstrøm
Suppleanter:	Th. Ring Hansen A. Møhler.

PSR

Kommende møder og udflugter Efterårets store familieudflugt

Søndag den 3. september 1972: Udflugtssejls med den 111-årige hjuldampers »Hjejlen« på Silkeborg-søerne og kørsel med damptog på Veteranbanen Bryrup–Vrads.

Udflugtens clou bliver fotostop ved anlæbsbroer samt talrige fotomuligheder af »Hjejlen« skovlende sig frem gennem de smukke søer. Hjuldampers vil blive ledsaget af en motorbåd, hvortil udflugtsdeltagerne vil kunne købe billet til en delstrækning af ruten, idet der bliver mulighed for

at tre skiftende hold af fotografer kan sejle med motorbåden.

Planen for udflugten ser således ud:

Afgang fra **banegårdspladsen** i Horsens med turistbusser til Bryrup henholdsvis kl. 11.30 og kl. 12.00.

Bryrup afg. 12.45.

Damptog – fotostop undervejs.

Vrads ank. 13.30.

Frokostpause 13.30–14.30. 15.00

Vrads afg. 14.30. 15.00

Damptog! Tilbagekørslen kan evt. foretages med motor-tog.

Fotostop undervejs.

Bryrup Vrads ank. 15.15. Bryrup

Afgang fra Vrads kl. 15.15 med turistbusser til »Hjejlen« anløbssted ved Himmelbjerget (ank. kl. 16.00).

Sejlads med »Hjejlen« på Julsø, Borresø, Brassø og Gudenåen (kanalen) til Silkeborg. »Fotostop« ved forskellige anløbssteder. Endvidere vil »Hjejlen« blive ledsaget af en motorbåd, hvortil udflugtsdeltagerne vil kunne købe billet for en delstrækning for kr. 2,- (skal ikke betales forud!). Fra motorbåden vil der være rig mulighed for at fotografere »Hjejlen«.

For at alle udflugtsdeltagerne får mulighed for at fotografere fra motorbåden vil der af hver udflugtsdeltager kun kunne købes billet til en enkelt af de tre delstrækninger.

Silkeborg ank. 18.00.

Tilslutningsforbindelser:

København H.	afg.	7.05 (Aros)	
Roskilde	afg.	7.26 (forb. fra Nyk. F., afg. 5.48)	
Slagelse	afg.	8.01	
Odense	afg.	10.04 (forb. fra Svendborg, afg. 9.02)	
Fredericia	afg.	10.44	
Horsens	ank.	11.22	
Ålborg	afg.	9.28 (tog 46)	
Randers	afg.	10.26	
Århus	afg.	11.15	
Horsens	ank.	11.52	
Silkeborg	afg.	18.44 (tog 1565)	
Skanderborg	ank.	19.12	
Skanderborg	afg.	19.27 (Aros)	afg. 19.17 (982/1076)
Horsens	ank.	19.46	ank. 19.37
Fredericia	ank.	20.28	ank. 20.19
Odense	ank.	21.08	ank. 21.04
Slagelse	ank.	23.18 (1076)	
Roskilde	ank.	24.00 (1076)	
København H.	ank.	0.10 (Aros)	
Skanderborg	afg.	19.16 (1565)	afg. 19.37 (333)
Århus H.	ank.	19.35	ank. 19.55
Randers	ank.	20.30 (1963)	ank. 20.44
Ålborg			ank. 21.38

Pris for deltagelse er:

fra København, Roskilde og Slagelse	kr. 95,-
fra Odense	kr. 85,-
fra Fredericia	kr. 75,-
fra Ålborg	kr. 85,-
fra Randers	kr. 75,-
fra Århus	kr. 60,-
fra Horsens	kr. 50,-

Tilmeldelse sker ved **senest onsdag den 23. august 1972** at indbetale nævnte beløb på **postgirokonto 11 10 06, Dansk Jernbane-Klub, Udflugtsafdelingen, Opnæsgård 21, 2970**

Hørsholm. Kvitteringskuponen medbringes og ombyttes i toget med billet.

Ønskes frokostplatte i Vrads – kr. 20,00 – mærkes giro-talonen til modtageren med et »M«.

Af hensyn til pladsreservering – fra/til Sjælland – i Aros, samt af hensyn til bestilling af det fornødne antal turistbusser m. m. bedes ovennævnte tidsfrist overholdt.

Onsdag den 27. september kl. 20 i »Karnappen«, Niels Hemmingsensgade 10, underetagen (lille sal), 1153 København K.

Den årlige mødeaften: »Det oplevede jeg i sommer«. Medlemmerne er velkomne med korte indlæg og dias – eventuelt film. (Film bedes i forvejen anmeldt på tlf. (01 66) ORdrup 8267 mellem 17 og 19 inden 22. september).

Søndag den 8. oktober 1972: Udflugt til **Skånska Järnvägar**. Afgang fra Københavns Hovedbanegård – ved Bernstorffsgade nr. 18 – (ankomstsiden) kl. 7.45 præcis.

Vi har valgt at køre med turistbusser til Brösarp bl. a. for at vinde tid og for at gøre turen billigere.

Ankomst til Brösarp ca. kl. 11.30.

Afgang kl. 12.00 fra Brösarp med damptog ad den 14 km lange normalsporede museumsbane til Sankt Olof og tilbage med ankomst Brösarp kl. 13.45. Undervejs holdes der fotostop med damptog, der fremføres af KUNGEN.

Frokost kan spises på restaurant Österlen i Sankt Olof. Man står da af ovennævnte damptog ved ankomsten til Sankt Olof kl. 13.00.

Damptog fra Brösarp med andet damplokomotiv afgår kl. 14.00 og kører direkte til Sankt Olof. Alle deltagerne kører tilbage med dette tog fra Sankt Olof kl. 14.45. Med dette tog, der fremføres af lokomotivet Berg, afholdes der fotostop mellem Sankt Olof og Brösarp.

I tiden 15.30–16.15 forevises værksted, remise, vogne og damplokomotiv J 1393.

Afrejse fra Brösarp med turistbusserne kl. 16.30.

Ankomst Københavns Hovedbanegård ca. kl. 20.30.

Pris for deltagelse fra København og tilbage: Kr. 60,-.

Tilmeldelse sker ved **senest torsdag den 28. september 1972** at indbetale beløbet på **postgirokonto 11 10 06, Dansk Jernbane-Klub, Udflugtsafdelingen, Opnæsgård 21, 2970 Hørsholm.**

Kvitteringskuponen, der skal ombyttes med billet, medbringes.

Rettidig indbetaling er nødvendig af hensyn til pladserne i turistbusserne. Medlemmer uden kvitteringskuponer eller med kuponer for indbetaling senere end 28. september kan kun påregne at deltage i udflugten, såfremt der er ledige pladser.

Smörgåsbord – sv. kr. 13,75 – kan bestilles på restaurant Österlen ved at skrive »M« bag på talonen til modtageren.
P.O.R.

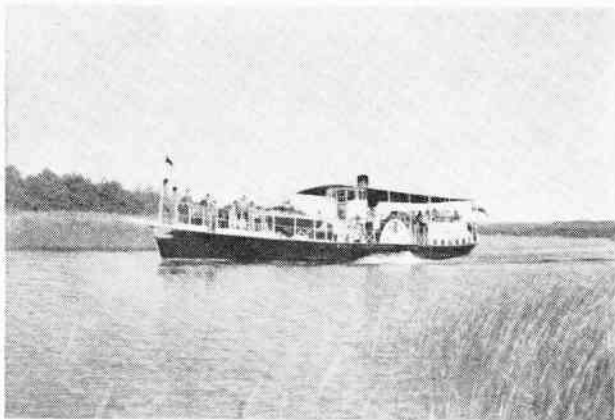


Onsdag den 18. oktober kl. 20 i »Karnappen«, Niels Hemmingsensgade 10, underetagen (lille sal), 1153 København K.

Medlemsmøde. Programmet var ikke fastlagt ved redaktionens slutning.



I tilslutning til sejladsen med »Hjejlen«, søndag den 3. september, har direktør K. V. Jensen fra aktieselskabet HJEJLEN, Silkeborg, vist os den venlighed at fortælle følgende om det gamle dampskib:



»Hjejlen« på Silkeborgsoerne.

Stenders Foto.

For 111 år siden stiftedes på initiativ af Silkeborg bys grundlægger, fabriksejer Michael Drewsen, det selskab, der så vidt vides i dag er Danmarks ældste dampskibsselskab. På selskabets første generalforsamling, der afholdtes den 14. februar 1861, meddelte Michael Drewsen, at der hos Baumgarten og Burmeister i København var bestilt en dampbåd til 10.000 rdl. Dampbåden, der fik navnet »Hjejlen«, blev den 24. juni samme år indviet på festlig vis ved, at Kong Frederik VII sejlede med båden fra Himmelbjerget til Silkeborg.

Den 25. maj 1861 løb skibet af stabelen og fik da af Drewsen navnet »Hjejlen« efter den fugl, der dengang var hedens typiske beboer. Med hedens opdyrkning er fuglen næsten fortrængt, og på Silkeborgkanten hører man i dag snarere båden »Hjejlen«s fløjten end fuglens.

Det skib, der i begyndelsen af juni 1861 var ved at blive udhalet ved Baumgarten & Burmeisters kai i København, stod på højden af datidens dampskibsteknik. Dets længde var 81 danske fod og 9 tommer (25,7 m), største bredde 12 fod og 11 tommer (3,8 m), over hjulkasserne dog 20 fod. Dybgangen var 5 fod og 4 tommer (1,7 m) og hjuldiameteren 8 fod og 3 tommer. Maskineriet bestod af en oscillerende, d.v.s. svingende eller vuggende højtryksmaskine på 10 nominelle eller 50 indicerede hk. og to cylindre à 10 tommer i diameter og en slaglængde på 16 tommer. Med denne maskine var farten 8 knob. Drægtigheden ansattes til 10,5 læster eller omregnet: 27,32 brutto register tons. Båden var forsynet med udfaldende bov og bar en galionsfigur forestillende en fugl. Skibet var hækbygget og med rundt spejl. Galionsfiguren og hjulkassens udskæringer var udført af en billedskærer ved navn Møen, formentlig fra orlogsværftet.

Om alle disse data kunne man ligeså godt have skrevet »er« i stedet for »var«, thi som bekendt sejler »Hjejlen« stadig, og maskineriet er det samme.

Vi glæder os til to timers sejlads med den gamle hjul-damper på de smukke Silkeborg-søer.

P.O.R.

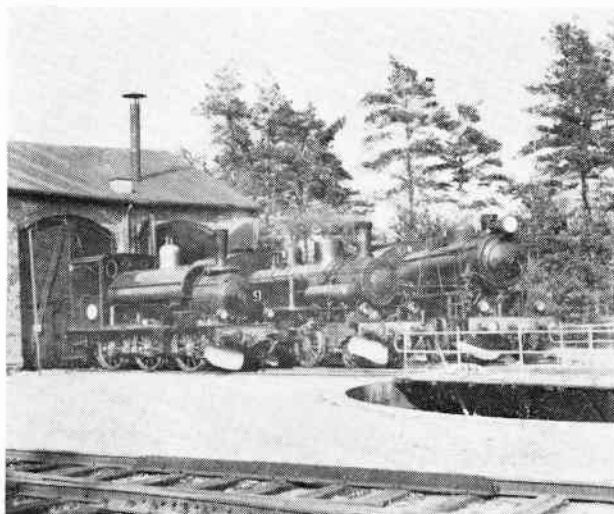


Som nævnt under »Kommende møder og udflugter« går udflugten søndag den 8. oktober 1972 til Skånska Järnvägar.

Vi lader Jimmy Olsson, kassaförvaltare, informationstjänsten, informere os om Sk J:

Sveriges enda normalspåriga museiförening med ångtågs-drift finns i den gamla danska provinsen Skåne. Sedan två år tillbaka arrenderar föreningen SKÅNSKA JÄRNVÄGAR den 14 km långa sträckan mellan Brösarp och Sankt Olof på Österlen.

Föreningen bildades 1969 på initiativ av ingenjör Tord



Lokomotiverna BERG, J 1393 og KUNGEN foran remisen i Brösarp. Alle tre lokomotiver tilhører Skånska Järnvägar og er koreklare.

Foto: Lennart Sandén.

Süstler, Malmö. Han har sedan starten varit ordförande och på senare år under driften även trafikchef och lokförare.

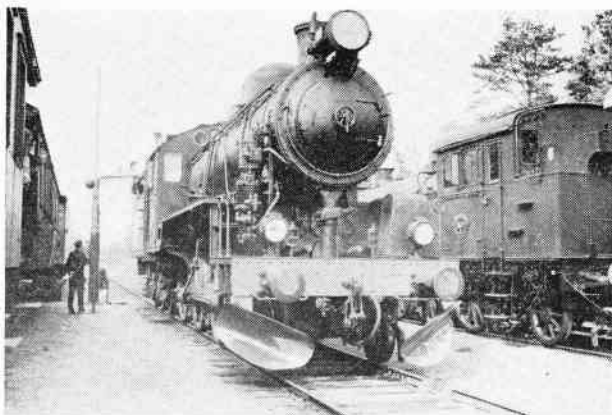
Det var på sommaren 1971 de första reguljära ångturerna började frakta turister på Österlen. Under åtta sommarsöndagar provade föreningen allmänhetens intresse. Det blev en enorm succé. I år startades trafiken redan i maj månad och tiotusentals människor har upplevt tjugningen med ett åka ångtåg.

Föreningen disponerar över fyra ånglok, varav tre är driftsdugliga:

KUNGEN. Skånska Järnvägars paradlok inköpt av SJ 1971. Byggs ursprungligen för Nässjö-Oskarhamns järnväg och hade då nr 33. Året var 1931. När SJ övertog den banan fick loket nr L5-1778.

J-1393. Sveriges sista driftsdugliga J-maskin, inköpt av SJ hösten 1971. Det trafikerade under många år den numera nedlagda skånska banan Södervärn-Falsterbo.

BERG. Föreningens första lok, skänkt av Malmö-Linhamns Järnväg. Loket truffade under sin tid vid denna järnväg mellan Malmö Västra och Limhamn på den s.k. Sillabanan. Maskinen används på grund av sin ringa storlek inte kontinuerligt, men är fullt kördugligt. Sätts in vid specialarrangemang när endast någon personvagn behövs.



Lokomotivet KUNGEN under vandtagning i Brösarp.

Foto: Lennart Sandén.

DROTTNINGEN. Skånska Järnvägars fjärde lok. Har ännu inte renoverats. Under sin SJ-tid hade det beteckningen SJ-1617.

Skånska Järnvägar disponerar därutöver över två mindre lok, enbart för växlingstjänst. Båda av lokomotortyp.

Vagnparken består av 13 enheter. Sex av dessa är renoverade och används i trafik. Bland rariteterna kan nämnas f. d. Malmö-Simrishamns nr 5. Ursprungligen byggd som ångvagn. Tillverkas 1882. Har både 2:a och 3:e klassavdelningar. 75:an är äldsta vagnen i Skånska Järnvägars samlingar. Används som inspektionsvagn av trafikchefen och vid representationsuppdrag. Byggd 1866 i Hamburg.

Skånska Järnvägar hyr de tre stationerna längs banan, Brösarp, Vitaby och Sankt Olof. Dessutom disponerar man lokställen i Brösarp och St Olof. Brösarp är huvudstation och där finns även verkstad och administration.

P.O.R.

SALGSafdelingen

Bog om Museumsbanen Maribo-Bandholm

En ny bog om Museumsbanen har gennem den sidste tid været under udarbejdelse. Resultatet foreligger nu, og bogen, der har titlen: MUSEUMSBANEN, en beskrivelse af museumsmateriellet, er på 40 sider med 38 fotos og 21 tegninger. Af indholdet kan nævnes afsnittene om Dansk Jernbane-Klub, Maribo-Bandholm Jernbane og Museumsbanens historie. Derudover en beskrivelse af det på Museumsbanen anvendte materiel. Prisen for bogen er kun kr. 5,00+0,90 kr. til porto.

Tjenestekøreplaner

Vi har hermed fornøjelsen at tilbyde »Jernbanens« læsere tjenestekøreplanssæt fra DSB. Sættet, der er fra perioden 1970/71 (for banenedlæggelserne), omfatter tjenestekøreplanerne I A, I B og II – altså landsdækkende. Prisen for hele sættet er kr. 25,00+3,00 til porto.

De ovenfor nævnte ting kan købes gennem Salgsafdelingen. Bestilling sker ved at indsætte de ovennævnte beløb på postgirokonto 17 91 76, Dansk Jernbane-Klub, Salgsafdelingen, Rantzausgade 9, 4. tv., 2200 København N.

OCMP



»Dansk Signal Industri A/S« har vist vor forening den venlighed at stille et større antal eksemplarer af DSI's husorgan »Signalteknik« til rådighed for distribution blandt foreningens medlemmer.

Tidsskriftet, der er udsendt i forbindelse med DSB's 125 års jubilæum, indeholder en lang række glimrende artikler af overingenør W. Wessel Hansen om signalvæsenet ved DSB i fortid, nutid og fremtid.

Tidsskriftet kan rekvireres ved indsendelse af adresseret og frankeret (80 øre) svarkuvert (til format A4, min. str. 229×324 mm) til Poul Skebye Rasmussen, Opnæsgård 21, 2970 Hørsholm.

Berigtigelse af trykfejl

I landsretssagfører T. Nellemanns oversigt over DSB-overfarter m. v. i »Jernbanen«, nr. 2/72 – side 14, ændres 3. kolonne: »1946–1962 Faaborg–Mommarmark« til »1946–1967 Faaborg–Mommarmark«.

EBJ

Den lille jernbanesko!e

starter sin 3. sæson tirsdag den 10. oktober. Kurset vil i lighed med tidligere løbe over 15 tirsdage à 2 timer (kl.

19.30–21.20), hvor man søger at belyse en række emner af almen interesse for jernbaneentusiaster.

Programmet er endnu ikke fastlagt, men blandt de emner, der er under overvejelse som grundlag for foredrag og gruppearbejde, kan nævnes: S-tog, søfartsvæsen, godsbehandling, rejsehjemler (BMS), litreringer og påskrifter, rulende materiel, trækraft m. m. Herudover arrangeres »besøg i marken«.

Kursusafgiften bliver i år kun kr. 70,-. Undervisningen vil formentlig finde sted på Københavns Godsbanegård.

Der er endnu enkelte ledige pladser på kurset, men af hensyn til rettidig tilmelding til aftenskolen må interesserede snarest og inden 1. september rette henvendelse til E. T. Jensen, Grønnehøj 27, 2720 Vanløse, evt. på telefon (01) 74 52 26.

ETJ

Efterlysning af »toglyde«

Vort medlem, togfører Poul J. Larsen, HFHJ, kendt som ivrig smalfilmamatør for sine film om LNJ og HFHJ (sidstnævnte film, der præsenteredes ved HFHJ-jubilæet, vises i vor forening i efteråret), efterlyser båndamatører, der ligger inde med »toglyde« (»små lokomotiver« og Triangelmotorvogne), der kan bruges i en kommende film om GDS. Henvendelse til: Togfører Poul J. Larsen, Skolegade 28, 3390 Hundested – tlf. (03) 33 83 02.

Boganmeldelse

Willy Christensen og John Lundgren:

Farvel Sporvogn.

84 sider – rigt illustreret. Kr. 42,00.

Sporvejshistorisk Selskab, København 1972.

Vore energiske venner i »Spurvehistorisk Selskab« har udsendt publikation nr. syv i selskabets bogserie – denne gang ikke én omhandlende en bestemt linie eller et bestemt selskabs historie, men en billedkavalcade (med en fortrinlig ledsagende tekst), der præsenterer den elektriske sporvogns historie år for år i vore tre »spurvebyer« fra århundredskiftet til epokens slutning, den 23. april i år.

Bogen er udarbejdet med den akkuratse, der er så betegnende for SHS' publikationer – den kan anbefales på det varmeste – også til den, der kun har sporveje som sekundærinteresse.

»Farvel Sporvogn« kan købes i boghandelen til ovennævnte pris, men DJK-medlemmer kan mod opgivelse af medlemsnummer erhverve den til »SHS-medlemspris«, nemlig kr. 37,00 (inkl. forsendelse), ved indbetaling af beløbet på postgirokontonummer 16 65 44, adresseret Erik Petersen, Søndertoften 172, 2630 Tåstrup.

EBJ

HOED KALKVÆRK

Balle, Jylland

Tlf. (06) 33 70 16

Oplev en virkelig smuk færgeoverfart,

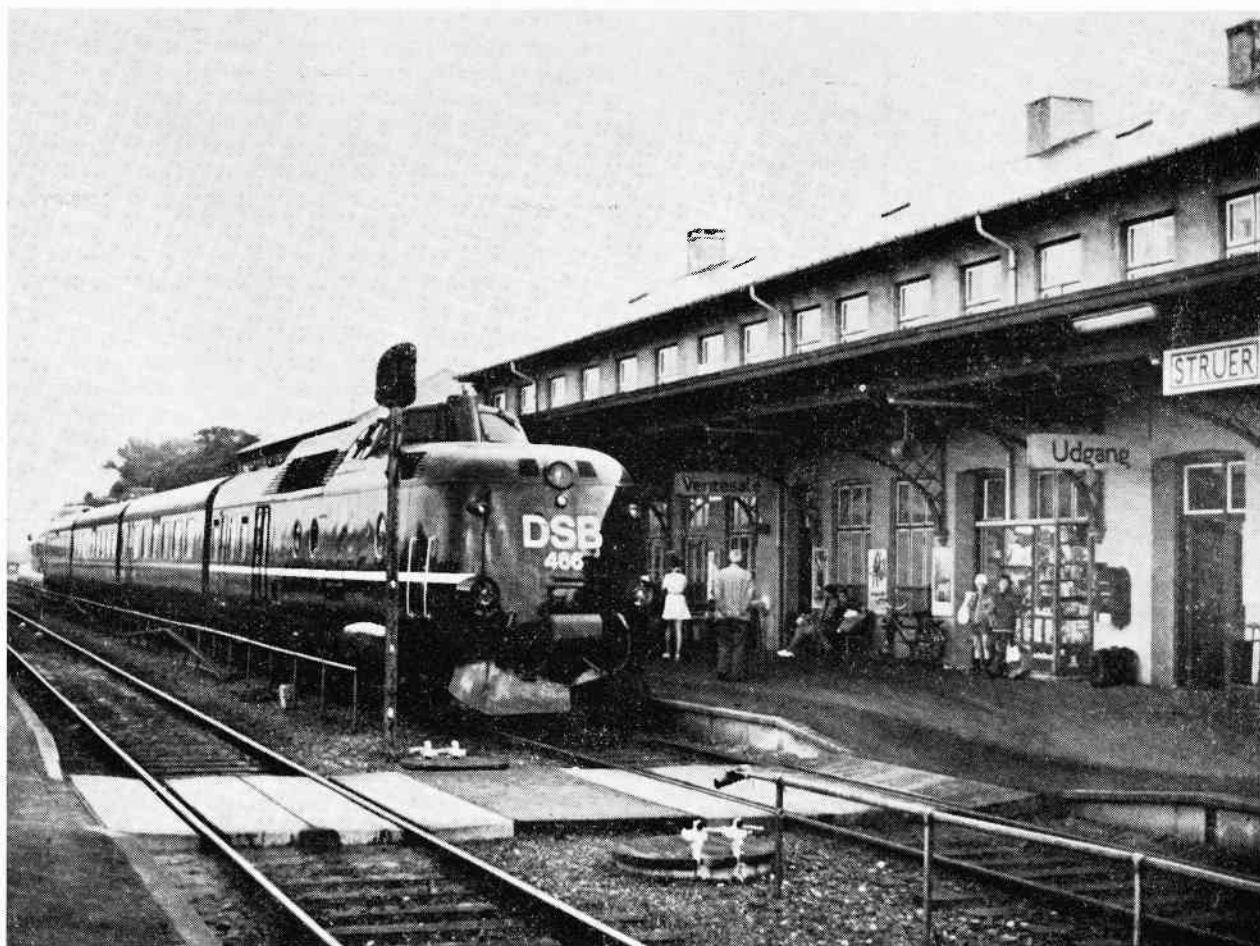
ta' en tur med Fynshav-Bøjden færgen

- overfartstid ca. 3/4 time

og nyd samtidig en god anretning fra restauranten, hvor restauratør W. Kapper tilbyder lækre retter til rimelige priser.



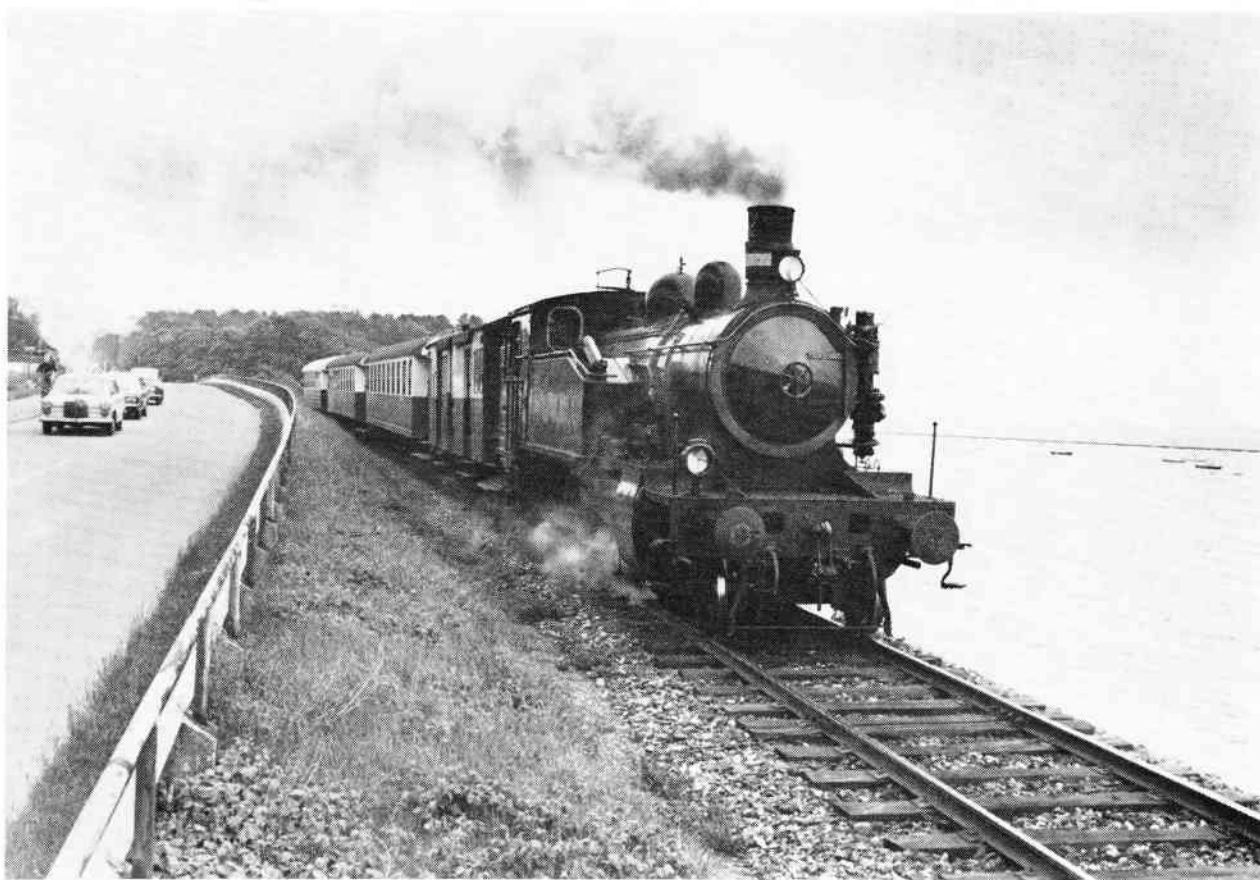
Mo 1821 med eksprestog 2124 under indkørsel til Niebüll i Tyskland den 14. august 1971. Også i tiden 24. juni–27. august 1972 fremfører Mo-vogne tog til Niebüll.
Foto: Gunnar W. Christensen.



DSB's designprogram omfatter naturligvis også lyntogene. Her ses lyntog »Kongeåen« i ny bemaling under ophold i Struer den 1. juli 1972.
Foto: Gunnar W. Christensen.



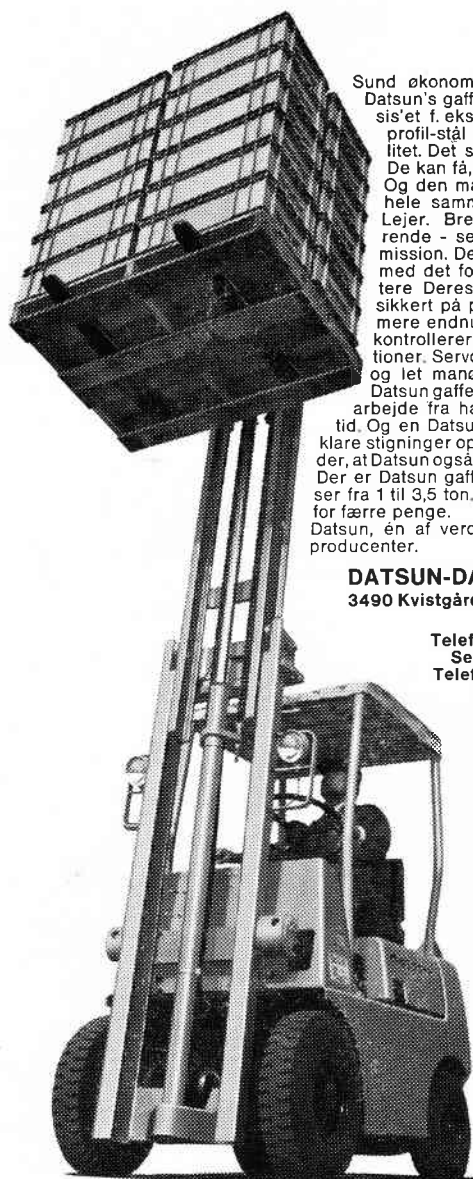
Søndag den 9. april deltog ca. 160 af foreningens medlemmer i udflugten til Farum med Mx 1010. Toget, der var oprangeret af tre Bn-vogne ses her på den tidligere Emdrup station. Foto: Gunnar W. Christensen.



Den 28. maj gik turen til HFHJ i anledning af banens 75 års jubilæum. Fra OHJ var damplokomotivet nr. 38 hentet til København i dagens anledning. Ca. 125 personer deltog i turen med HFHJ nr. 9, som OHJ 38 var omlitreret til på grund af jubilæet, og stammen bestod af en HFHJ-pakvogn og tre HFHJ-personvogne. Toget ses her ved Bjørnehoved.

Foto: Peter Præstrud

mest for pengene



Sund økonomi er indbygget i Datsun's gaffeltruck. Tag chassis'et f. eks. Det er lavet af profil-stål i allerbedste kvalitet. Det stærkeste chassis De kan få, simpelthen. Og den måde vi skruer det hele sammen på. - Aksler. Lejer. Brems (selvjusterende - servo). Mast. Transmission. Det hele er udviklet med det formål at transportere Deres gods hurtigt og sikkert på plads. Men der er mere endnu: Enkelt håndtag kontrollerer alle mastefunktioner. Servostyring for hurtig og let manøvrering. Med en Datsun gaffeltruck får De mere arbejde fra hånden på kortere tid. Og en Datsun gaffeltruck kan klare stigninger op til 22%! Det betyder, at Datsun også er terrængående. Der er Datsun gaffeltrucks i størrelser fra 1 til 3,5 ton. Mere gaffeltruck for færre penge. Datsun, én af verdens førende bilproducenter.

DATSUN-DANMARK A/S
3490 Kvistgård · Tlf. 03-23 93 11
Salg: Jylland
Telefon: (05) 59 82 71
Service: Svendborg
Telefon: (09) 21 44 00



DATSUN

NYE BØGER

R. Cartwright & R. T. Russell

THE WELSHPOOL & LLANFAIR LIGHT RAILWAY.

Historien bag den nuværende veteranbane, der bl. a. har materiel fra Zillertalbahn. 207 s. Farveplanche. 35 fot. 26 tegninger. 18 kort. Indb. Kr. 68,10.

DAMPFGEFÜHRTE REISEZÜGE DER DB.

Sommer 1972 udgaven. Kr. 7,55.

C. Hamilton Ellis

THE TRAINS WE LOVED.

Paperback om tog fra jernbanernes »romantiske« periode i England. 110 s. 8 farvesider. 32 fot. A5. Kr. 16,50.

INDUSTRIAL STEAM LOCOMOTIVES OF GERMANY AND AUSTRIA.

1972. 28 s. lister+12 fotos. Kr. 11,-.

David B. Leitch

RAILWAYS OF NEW ZEALAND.

Læseværdig behandling af landets banehistorie, særlig interessant p. g. a. de store ingeniørarbejder m. m. 254 s. 29 fot. 11 tegn. 29 kort. Indb. Kr. 80,45.

R. W. Rush

BRITISH STEAM RAILWAYS.

Historien om de forbløffende talrige dampvogne og unikke selvkørende saloner. 142 s. 21 fot. 60 tegn. Kr. 37,15.

Schreck & Meyer & Strumpf

S-BAHNEN IN DEUTSCHLAND.

Systematisk præsentation af S-banens bestanddele og filosofien bag, beskrivelse af byernes rutenet og en fotodel der viser historien; men koncentrerer sig om det moderne. 107 s. 40 fot. 46 tegn. & diag. 27 kort. Indb. Kr. 68,20.

Arno Schröder

DIE BAUREIHE 38.

P-8'ens historie gennem 65 år. 212 s. 216 fot. Kr. 53,40.

John Thomas

THE NORTH BRITISH ATLANTICS.

Fængende velskrevet behandling af denne fremtrædende lok-klasses historie. 188 s. 29 fot. 13 tegn. Indb. Kr. 73,05.

R. G. Thomas

LONDON'S FIRST RAILWAY.

Sagkyndig skildring af banen til Greenwich, åbnet 1836. 270 s. 39 fot. 21 tekstill. Indb. Kr. 89,10.

Særligt tilbud:

JANE'S WORLD RAILWAYS 1969/70.

Red. Henry Sampson. 798 s. 1500+ fot. Kort. Kr. 125,-.

H&SE

Dansk og
udenlandsk
boghandel

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