

jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT



FORENINGEN DRIVER
MUSEUMSBANEN MARIBO-BANDHOLM
MARIAGER-HANDEST VETERANJERNBANE

NR. **2**
APRIL 1973



bilproblemer?

økonomiske juridiske tekniske

Få vejledning og bistand gratis gennem et medlemskab. Udnyt alle medlemsfordelene, det forbedrer Deres økonomi.

Som medlem får De bl.a.:

- * bladet »Motor« hver 14. dag
- * gratis juridisk vejledning i bilsager
- * gratis advokatbistand i færdselssager
- * gratis teknisk bistand
- * adgang til prøvestationerne
- * gratis ferieplanlægning
- * adgang til FDM campingpladser.

SPAR PENGE - FÅ SIKKERHED OG TRYGHED

Udfyld kuponen nu, og De får tilsendt et eksemplar af Motor.

Undertegnede ønsker at blive medlem ☐ JERN
nærmere oplysninger ☐

Navn: _____

Stilling: _____

Adresse: _____



Kontingentet kr. 117,00 gældende til 1/3 1974 ☐ vedlægges
i check ☐ er indbetalt på giro 2 22 70 ☐ bedes opkrævet

FDM medlemsafdelingen, Frederiksborggade 18, 1397 Kbh. K.



moderne
jernbaner
moderne
signalanlæg

DSI leverer materiellet til S-banens nye sikrings-, linieblok-, fjernstyrings- og hkt-anlæg, samt styrevogns- og loko-udrustninger til DSB's rullende materiel

DANSK SIGNAL INDUSTRI A/S

Stamholmen 175 - 2650 Hvidovre - Telefon (01) 49 03 33



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 1973:

Ordinære medlemmer kr. 40,00
Juniormedlemmer (under 18 år
d. 1. januar 1973) kr. 30,00
Optagelsesgebyr kr. 5,00
Indmeldelsesformular kan rekvireres hos
sekretæren (se ovenfor) — og kontingent-
indbetaling sker på det under »Kasse-
rer« angivne postgironummer.

jernbanen

Nr. 2 - 1973

13. årgang

Redaktører:

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

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

Annoncæekspedition:

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

NATIONAL-TRYKKERIET, KBH. N.

Ordinær generalforsamling

Søndag den 29. april 1973 kl. 10.00 afholdes ordinær general-
forsamling i »Karnappen«, Niels Hemmingsens Gade 10, under-
etagen (store sal), 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 medføl-
ger dette nummer af tidsskriftet som bilag.
4. Fastsættelse af kontingent og optagelsesgebyr for året
1974. Bestyrelsens forslag er »uændret kontingent«.
5. Valg af medlemmer til bestyrelsen m. v.
Følgende medlemmer af bestyrelsen m. v. er på valg:
Birger Wilcke (formand),
Mogens Bruun,
Erik B. Jonsen og
Ole-Christian M. Plum.
- — — — —
Poul Skebye Rasmussen (suppleant),
Hans Hartmann (revisor) og
Thorkild Ring Hansen (revisorsuppleant).
Ovennævnte er villige til valg/genvalg.
6. Indkomne forslag.
7. Eventuelt.

Opmærksomheden henledes på, at forslag til valg af bestyrel-
sesmedlemmer m. v. og til punkterne 6 og 7 på dagsordenen
skal være formanden i hænde senest den 15. april 1973.

Gyldigt medlemskort skal forevises ved indgangen til general-
forsamlingslokalet.

København, i februar 1973.

BESTYRELSEN

Vort forsidebillede:

I dagene 31. maj – 3. juni arrangerer Norsk Jernbaneklubb en udflugt
på Bergensbanen. Her ses en roterende sneplov med et damploko-
motiv, type 31a, på Finse station. Foto: Olav Lerck Eidem.

AUTO GUMMI SERVICE

Sven Christensen

Nystedvej 10 – 4990 Sakskøbing
(03) 89 47 79

Kontant rabat 20 % på alt auto-gummi

F. ANDERSEN

Bagermester

Torvet 10 – Maribo
(03) 88 00 98**AUTOGÅRDEN**

v/ Bill-Hansen

Reparation – Salg – Service

Sakskøbing – (03) 89 44 36

NORDISK BÅDHADEL

Reersnæs Savværk

4941 Bandholm
(03) 88 80 69**BANDHOLM AUTOSERVICE**

Frank Petersen

Bandholm – (03) 88 80 94

KONDITORIET »BRISTOL«Vestergade 22 – Maribo
(03) 88 00 77**MUSSES EFTF. V. O. ANDERSEN**

Murer-, Tømrer-, Snedker- og Entreprenørfa.

Vestergade 54 – 4930 Maribo
(03) 88 00 22**BP SERVICE – AUTOVÆRKSTED**

John Bornemann

Færgevej 17 – 4970 Rødby
(03) 90 53 13**BP SERVICE**

Fritz Andresen

Ø. Landevej 46 – Maribo
(03) 88 00 72**BUSBORG**

Ekspert i herre- og drengetøj

Lille Torv 13 – Maribo
(03) 88 01 35**P. E. CHRISTENSEN**

El-installatør

Vejlebyskov 29 – pr. Rødby
(03) 91 61 34**CARLOS TAXI – NYSTED**Knallerter, cykler, barnevogne medtages
dag og nat – Telf. 87 10 75**FLEMMING DEGN**

Statsautoriseret ejendomsmægler

Lindstrømsvej – Bandholm
(03) 88 81 44**POUL CHRISTENSEN**

Murer- og Entreprenørforretning

Nørrevang 19 – Maribo
(03) 88 08 32**BP LOLLAND DEPOT**

Ewald Jørgensen

Havnen – Sakskøbing
(03) 89 44 11**DALGAARD AUTO-KONFEKTION**Vejlebyvej 18 – 4970 Rødby
(03) 90 83 07

Med Bergensbanen over Norges tag

Af P. O. Rosenørn.



»Trolltog« fremført af lokomotivtype El 13. »Trolltog« er benævnelsen på et specielt turisttog, der køres på Bergensbanen alle dage i sommerhalvåret. Foto: Yngvar Hansen

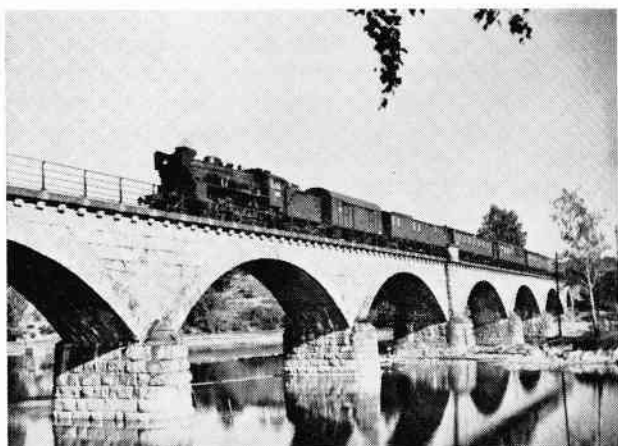
Rejser man fra Oslo til Bergen med tog, går banen først gennem vide skovstrækninger med blinkende søer og rivende fosser, senere op gennem trange dale, hvor fjeldmassiver synes at spærre vejen for den videre færd, over det nøgne, forblæste højfjeld med jøkler og evig sne, og til sidst ned gennem typisk vestlandsnatur med dybe, smalle fjorde og med sneklædte fjeldtoppe som baggrund for frodige frugtplantager og -haver.

Bergensbanen (sign. BB), den egentlige, går fra Hønefoss til Voss. De tilstødende baner, som populært regnes med til Bergensbanen, er: **Gjøviksbanen: Oslo-Roa-Hønefoss** (sign. KGB (K: Kristiania)) og **Bergen-Vossbanen** (sign. BVB). De nævnte signaturer var officielt i brug til ca. 1922. Distriktsinddelingen er i dag: Oslo-distrikt: **Oslo-Hønefoss**, Drammen-distrikt: **Hønefoss station**, idet denne station hører til Randsfjordbanen (sign. DRB: Drammen-Randsfjordbanen), samt Bergen-distrikt: **Hønefoss-Bergen**.

Det vi i dag kalder Bergensbanen blev åbnet etapevis: Hønefoss station, den 13. oktober 1861 – med sporvidde 1067 mm, ombygget til 1435 mm, den 1. november 1909, Voss-Bergen, den 11. juli 1883, ligeledes med sporvidde 1067 mm, ombygget til 1435 mm, den 11. august 1904. Strækningerne: Grefsen-Roa, Oslo-Grefsen, Gulsvik-Voss og strækningerne Roa-Hønefoss og Hønefoss-Gulsvik åbnedes, i den nævnte rækkefølge, inden for tidsrummet 20. december 1900 til 1. december 1909. Den 28. november 1909 blev banen officielt åbnet af Kong Håkon den VII. Et tog med konge, regering, stortingsmedlemmer, udenlandske diplomater og pressens folk kørte fra Kristiania mod Bergen. I en tredjeklasses vogn nærmest lokomotivet havde man endog fået plads til de ingeniører, der havde bygget banen. Næste dag, da toget kørte østover fra Bergen, drøede kanonerne fra Bergenshus fæstning. Hverdagen var begyndt, der var kuling langs Sørfjorden, snebygger over Voss og storm fra sydvest på højfjeldet. Tog kunne nu køre fra Bergen i vest til Kristiania i øst.

Bergensbanen udgår fra Oslo Østbanegård. Her holder et kvarter før kl. 10.00 hurtigtog 601 ved peron. Toget er oprangeret (vinter 1973) således: Hurtigtogslokomotivet El 14, der med sine næsten 7000 HK specielt er egnet til Bergensbanens stigninger. Efter lokomotivet følger en rejsegodsvogn, litra F2, en kombineret post- og rejsegodsvogn, litra DF11, personvognene, litra AB11 (246) og B3 (245), en restaurationsvogn, litra R1, og endelig personvognene, litra B3 (244 og 243). Nogle sekunder før kl. 10.00 lukkes dørene, der gives afgangssignal og hurtigtog 601 er på vej på sin næsten 8 timers lange rejse mod Bergen, gennem mere end 200 tunneler, 28 km snegallerier og over 300 broer ad den 471,25 km lange banelinie.

Fra Oslo Ø. går banen næsten rundt om hele byen, før den forsvinder mod nord gennem skovområderne mod Roa. Banens stærkeste stigning er ikke, som man skulle forvente, oppe i højfjeldet, men her på de første 3 km fra Oslo, hvor banen har en stigning på 26 ‰, herefter følger en 17 km lang stigning på 20 ‰ mod Movatn. Toget passerer Grefsen, hvor sporene grener af til den nye store rangerbanegård Alnabru, ca. 6,8 km fra Oslo Ø. Grefsen stationsbygning er opført af mursten, et i Norge sjældent anvendt materiale til husbygning. Vi passerer Roa station med banerne til Gjøvik og Fagernes. Banen drejer nu mod vest og derefter mod sydvest. Efter Jevnaker har vi et pragtfuldt syn ud over Randsfjorden. Stadig følgende fjorden og den roligt flydende Randselv har banen et kraftigt fald på 18–20 ‰ ned mod Hønefoss. Her føres Bergensbanen over Bregna på banens mest imponerende »steinhvelvsbru«. Broen er 215 m lang med 8 spænd, hvor sten på sten omhyggeligt er føjet sammen i de smidige spænd. Broen vakte berettiget opmærksomhed, og den var i en lang periode Nordeuropas længste stenbro. Over Randselven føres banen på en jernbro med en fri spændvidde på 54 meter. Kl. 11.38 kører vi ind på Hønefoss station; rejsende kan her skifte til banen langs Tyrifjorden til Drammen og tidligere til Randsfjordbanen, der i dag har status som godsbane. Stationsbygningen er opført i 1868, med en dominerende tilbygning opført ved århundredskiftet,



Tog 601 med lokomotivtype 31b på vej over broen ved Hønefoss, september 1952. Foto: W. E. Dancker-Jensen

som station for Randsfjordbanen, stationen hører som tidligere nævnt under Drammen distrikt.

Banen fører nu op over gennem Soknadalen, på det første stykke gennem en bred dal mellem lave skovåse med gård ved gård, som man ser det ved de blidere bygder i østlandet, for derefter i 269 m højde igennem en 2311 m lang tunnel – med 500 m fjeld ret over tunnelen – at passere igennem Haversingfjeldet. Tunnelen blev **håndboret** i praktisk taget hele sin længde, og det tog derfor over 5 år at fuldføre den. Lige efter tunnelen passerer toget Ørgenvika station, kører ind i Hallingdalen, og det går nu nedad langs bratte skovklædte åse, langs Krøderens højre bred, og med en kortvarig standsning på Flå station; klokken er 12.33. Videre til dalens midtpunkt Nesbyen, der ligger på en stor »flad tallerken« midt i dalen. Toget standser kun her i sommermånederne 28/5–27/8 for at tage rejsende med til stationer vest for Finse samt for at medtage apotekervarer. Banen stiger nu atter, gennem flere mindre tunneler, gennem en skovbygd til Svenkerud for her på en »steinhvelvsbro«, i et let og elegant spænd på 44 meter, at krydse over elven til Gol station. Vi er nu i 207 m h. o. h., vi standser et øjeblik her og på Torpo station, følger stadig elven, der snart flyder bred og fredelig for snart efter at blive presset sammen til en brusende strøm. Stadigt stigende når banen frem til banens midtpunkt. Ål station. Stationen er krydsningsstation, her krydser alle gennemgående tog, og nogle minutter efter at tog 601 er ankommet, kører hurtigtog 602 (fra Bergen kl. 09.30) ind på stationen. For begge disse tog gælder, at største tilladte antal aksler er 60 og største tilladte hastighed 100 km i timen. På stationen holder godstog 5531 (fra Hønefoss kl. 05.45, ankommet her kl. 10.50) og godstog 5532 (fra Voss kl. 06.00, ankommet her kl. 11.20). For begge disse godstog gælder, at største tilladte akselantal er 100 og største tilladte hastighed 70 km i timen. I damplokomotivernes tid blev der her skiftet lokomotiv, og fra den tid har stationen et stort sporareal, der benyttes til opstilling af godsvogne og til rangering. Klokken 13.52 gives der afgang til tog 601, og rejsen op over højfjeldet begynder.

Fra Ål station, der ligger i 436 m. o. h., begynder banen nu at klatre op gennem dalen til Geilo–Ustaoset–Haugastøl–Finse. Over en strækning på 37 km mellem Ål og Ustaoset er stigningen 20 ‰. Fra Ustaoset og 100 km vestover går banen gennem de forblæste, øde højfjeldsvidder, hvor end ikke et lille forkrøblet træ kan give ly. Ved Haugastøl station er vi på snefjeldet, her drejer rigsvejen af, og banen er nu det eneste tegn på en smule civilisation på højfjeldets vidder. Mod nord ser vi Hallingskarvets fjeldmasser og snart efter mod syd den vilde og ugæstmilde Hardangerjøkel, der i påskens ofte solfyldte dale lokker dumdristige skiløbere ind over jøkelen, for så pludselig at omslutte dem med iståge og storme. At slippe ud af et sådant helvede med livet i behold er ikke alle forundt. Det er denne barske højfjeldsstrækning, med Hallingskarvet og Hardangerjøkelens som nære naboer, som placerer Bergensbanen i en særstilling blandt de europæiske højfjeldsbaner.



Tog 609/7601 mellem Haugastøl og Finse, 30. marts 1958.
Foto: W. E. Dancker-Jensen

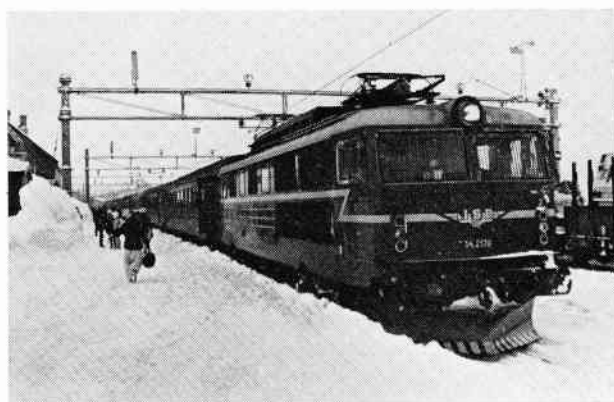
Det er sneen, som er banens argeste fjende, og sneen allierer sig som regel med storm og kulde – et stærkt trekløver. Sneen angriber banen både i form af sneskred og snestorm. Sneskredene betyder en alvorlig fare for den regelmæssige trafik og for togenes sikkerhed. Man beskytter banen mod sneskredene ved at indbygge den i solide snegallerier. Så lader man sneen blæse sammen over galleriet og lader sneskredene rase ned over taget på overbygningen. Disse gallerier er kostbare at bygge og kostbare at vedligeholde efter vinterens ødelæggelser – i snevinteren 1966–67 blev over 1300 m overbygninger ødelagt. Man kan danne sig et billede af, hvad disse snegallerier må kunne modstå, når man hører, at største snedybde oppe på et snegalleri – den samme vinter – var 18 meter. Det kan derfor betale sig, hvor forholdene tillader det, at lægge banen ind i en virkelig tunnel. Dette vil vi opleve lidt længere fremme på rejsen, hvor banen fra Kleivebruna og de fem kilometer til Myrdal station næsten hele vejen ligger i tunnel for at beskytte banen mod de voldsomme sneskred, der sker i dette område. Tunnelen ligger så nær ud mod fjeldsiden, at der stadig er åbninger i fjeldvæggen, hvorfra man fra toget kan se ud over vidderne og ned i de dybe, snævre dale.

Kl. 15.15 kører vi ind på Finse station, banens højest beliggende, 1222 m. o. h. Finse er hovedsædet for snerydningstjenesten. Snegallerierne og tunnellerne er fæstningsværker mod sneen, men det er også nødvendigt at have mobile styrker at sætte ind, og disse er stationeret omkring Finse station. Her fra hovedkvarteret bekæmper man sneen nær sagt året rundt, i den korte sommertid repareres vinterstormenes angreb på snegallerierne og sneskærmene. Når vinteren kommer, og den kan komme allerede i september/oktober, er »Finsekarene« i beredskab. Der er næppe mange, som ved mere om sne, storm og kulde end disse mænd oppe mellem Finseknuten og Hardangerjøkelen. Sammen med et førsteklases beredskab er netop erfaringen deres bedste våben.

Så snart den første sne begynder at falde i fjeldene, bliver frontploven monteret på lokomotiverne. Frontploven er en god allieret, men efterhånden som snemængderne øges, kører toget snart mellem så høje snevægge, at ploven ikke kan rydde sporet. Så kommer »skraperen«, en vingeplov med en spændvidde på 5 meter, der kaster sneen ind i sporet. Efter den kommer den roterende plov, der kaster sneen højt til vejrs og langt væk. Livet blandt jernbnefolkene på Finse i vintertiden har nærmest karakter af konstant beredskab. Alt drejer sig om vejr og vind, nat og dag. Men hele tiden ved »Finsekarene«, at uvejret når som helst kan bryde løs. Pludselig hyler vinden over vidderne, og toget står tæt som en væg. Det er da, fjeldets folk skal vise, hvad de duer til. Og de skyr ingen anstrengelser, for at De og jeg skal kunne sove trygt i vore køjer i nat-ekspressen over højfjeldet.

Efter Finse passerer toget banens højeste punkt Taugevatn, 1301 m. o. h., passerer gennem den tidligere krydsningsstation Kvinaa, der i dag er sidespor for henstilling af vogne, f. eks. snerydningsmateriellet. Her ved Taugevatn er skellet mellem Øst- og Vestlandet. Naturen på Vestlandet er mere »vil og bra«, fjeldsiderne styrter ret ned, og fjeldenes kontraster er i deres vildskab det mest imponerende syn. Heroppe er vandskellet mellem vest og øst, vandene, der løber østover, når til sidst ud i Skagerrak, mens vandene vestover ender i Atlanterhavet. Ved højfjeldsovergangen følger banen trofast den gamle anlægsvej, som blev bygget til hestetransport i forbindelse med banens anlæg. Vejen er ikke blevet benyttet eller vedligeholdt siden anlægstiden og ligger nu gammel og mosgroet, en stor oplevelse for turister, som foretager højfjeldsovergangen til fods. Men spøg er det ikke, at være fodturist heroppe i over 20 kuldegrader og i snestorm fra nord. Transportvejen kan den dag i dag tydeligt ses fra kupévinduet over lange strækninger.

Banen falder nu rask ned mod Klevatn og Reinungatunnelen, før vi kl. 15.48 ankommer til Myrdal station. Det mest imponerende og overraskende syn, man oplever på hele rejsen, oplever man før Myrdal, hvor man i lysninger i tunnelvæggen ser flere hundrede meter ned i Flåmdalen, en vældig revne mel-



El-lokomotiv 14.2178 med tog 602 på Finse station, 9. marts 1972.
Foto: Svein E. Sando

lem grøn-grå-hvide fjeldkolosser. Gennem denne trange og vilde dal går den 20 km lange **Flåmbana** fra Myrdal station, 867 m. o. h., til Flåm station ved Aurlandsfjorden, en sidearm til Norges længste fjord Sognefjorden. Flåmbana er en fantastisk bane, med den største stigning af alle norske baner, nemlig 55 ‰. Et udtryk for banens store stigning finder man i »Rutebok for Bergen distrikt«, hvor der for Flåmbana bestemmes, at største togvægt med elektrisk lok EI 9 er Flåm–Myrdal (stigende) med 1 loko **85 tons** og med 2 loko **150 tons**, medens det den modsatte vej (faldende) er med 1 eller 2 loko: 280 tons. Kørehastigheden op er 40 km, men **ned 30 km**. Og endelig denne bemærkning: »Forutsetningen for stopp ved Kårdal for tog i retning til Myrdal (op) er at føreforholdene er gode, og at toget ikke er særligt tungt. (Foretatte prøver har vist at motorvogn kan stoppe med 30 tons tilkøplet togvægt og elektrisk lokomotiv med 65 tons tilkøplet togvægt)«. Toget har fem forskellige af hinanden uafhængige bremsesystemer.

Myrdal station er delvis indbygget i snegallerier, dog ligger perronerne ude i dagslyset. Afgang kl. 15.52, hvorefter toget kører ind gennem banens næstlængste tunnel – Gravhalstunnelen, lidt over 5,3 km – for at komme ud i Raundalen. Landskabet mister noget af sit vilde udseende, banen følger dalen ned mod Voss, passerer gennem et snævert pas, så snævert, at det ikke kan beskrives, men må ses. Landskabet omkring Voss er mere øst-norsk af udseende, mere fladt og frodigt, vi er nået ned i 56 m h. o. h. og kører kl. 16.47 ind på Voss station. Mellem Voss og Myrdal krydsede 601 hurtigtoget 604 (afgang fra Bergen kl. 15.00) på Urland station.

Fra Voss udgår banen til Granvin og stationen var tidligere endestation for den smalsporede **Vossebana**. Stationen har drejeskive og remiser, medens kulgården blev fjernet i 1970, da de sidste to damplokomotiver forsvandt fra Bergensbanen. I remisen står i dag først og fremmest materiel fra **Hardangerbanen** (motorvogne og elektriske lokomotiver EI 9, samt et rangerloko Di 2 for Voss station. Kl. 16.58 afgang, og banen følger nu Vossevangen og Vangsvatnet til Dulke station. Efter næste station Evanger går banen langs stejle fjelde og på høje støttemure ud mod søen. På den ca. 108 km lange strækning til Bergen går banen igennem over 40 tunneler med en samlet længde af ca. 7 km. Ved Stanghelle får banen kontakt med Sørfjorden og føres ofte på afsatser på de stejle fjeldvægge frem til Tunestveit. Siden banens åbning er der sket en række omlægninger af banen ved kurveudretninger, f. eks. ved at føre banen igennem tunnel. En sådan kurveudretning med bygning af tunnel blev sidste år færdig i Hallingdalen ved Gulsvik, og her ved Tunestveit findes en af de største omlægninger. Fra Arna station har man ført banen gennem en næsten retliniet tunnel, længde 7,66 km, direkte mod Bergen. Banens længde er således gjort kortere – fra ca. 492 km for nogle år siden – til i dag 471,25 km. Den sidst nævnt omlægning blev åbnet den 1. august 1964, og samtidig hermed blev strækningen Nesttun–Tunestveit nedlagt



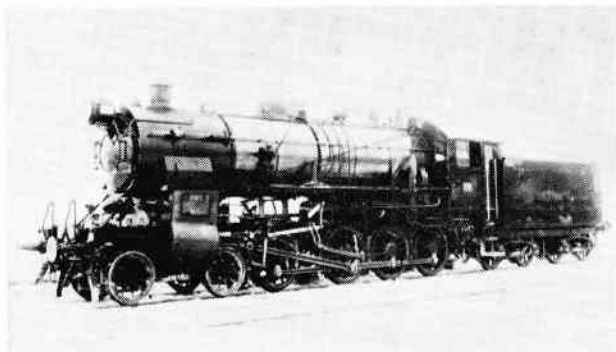
Godstog 5531 ved Bromma station, Hallingdal, 28. maj 1954. Lokomotivet er nr. 155, type 28b.

Foto: W. E. Dancker-Jensen

for persontrafik, medens Nesttun–Bergen beholdt lokaltogene knapt et år endnu. Der er fremdeles godstrafik på dele af den oprindelige strækning. Kl. 18.30 kører 601 ind på Bergen station, og i 8 timer er en virkelighedens strålende farvefilm med fosser, fjelde og dale kørt for os under rejsen.

Bergensbanens trafik omfatter i dag: 3 par gennemgående hurtig- og eksprestog: Ht 601, Et 603 og Ht 605 fra Oslo, samt Ht 602, Et 604 og Ht 610 fra Bergen. I sommermånederne turisttogene (»trolltogene«) Ht 609 fra Oslo og Ht 610 fra Bergen, begge med 70 min. ophold i Finse. Af gennemgående godstog er der 4 par: Gt 5501, Gt 5503 og Gt 5505 fra Oslo (Alnabru og Loenga), samt Gt 5502, Gt 5504 og Gt 5506 fra Bergen henholdsvis til Alnabru eller Loenga. Bergen–Voss og Oslo–Hønefoss har i tilgift en del lokaltrafik. Til Ål køres der alle dage fra Oslo Ø. Pt 693 og i den modsatte retning Pt 694, samt på hverdage henholdsvis Pt 1823 og 1824, disse tog fremføres henholdsvis af en mindre dieselmotorvogn eller af mellemdistancetyper BM 68. Hertil kommer endelig den egentlige lokaltrafik omkring Oslo og Bergen.

Om Bergensbanens lokomotiver følgende: De til Vossebanens og Bergensbanens åbning leverede 19 stk. personlokomotiver var relativt lette og spinkle, og de viste sig hurtigt at være for svage til kørslen over højfjeldet. De fleste persontog måtte derfor køres over højfjeldet med »dobbeltheadning«. De 4 stk. leverede godstogslokomotiver, type 22a (1 D'4) klarede opgaven. Op gennem årene kom kraftigere og kraftigere damplokomotiver til banen. I 1915 kom to store nye typer, 30a (2 C'4) og 31a (2 D'4), begge typer var 4-cylindrede overhederlokomotiver i lighed med tidligere leverede type 26a og 26b. I 1921 blev en compoud-type af 31a leveret, den blev døbt 31b (2 D'4) og efterhånden blev der leveret 23 lokomotiver af denne type. Det blev disse lokomotiver af type 31, der blev de dominerende blandt Bergensbanens lokomotiver. I 1925 blev malmabanen (Ofotbanen: Narvik–Riksgårdsgrænsen) elektrificeret, og en del tunge godstogslokomotiver blev frigjort. Et stort lokomotiv



Høijfeldslokomotiv nr. 453, type 31b fra 1926.

Foto: Svein E. Sando

med akselrækkefølgen E'4 viste sig at være for tungt og for stift for Bergensbanen, hvorfor man måtte ombygge den med et løbehjulpar forrest. Denne type blev benævnt type 39, og denne type trak nu i årene fremover hovedparten af de gennemgående godstog, indtil afløserne – de elektriske lokomotiver – meldte sig til tjeneste.

I 1950-erne kom diesellokomotiverne Di3 (1900 HK) – svarende til vore MY-lokos – og overtog mere og mere af trafikken.

Men der havde allerede været arbejdet med planerne om en fuldstændig elektrificering af banen. Voss–Granvin var allerede overgået til elektrisk drift, den 10. november 1935, Flåmbanen, den 24. november 1944, Voss–Bergen, den 2. juli 1933 og resten af strækningerne fulgte efter, indtil elektrificeringen var helt gennemført, den 17. december 1964.

Under planlægningen af Bergensbanens elektrificering havde man nær kontakt med meteorologer og med eksperter, der kendte til sne- og stensked. Man måtte regne med, at der ville opstå vanskelige problemer med sne- og isbelægning af køreledningerne, af bæretovene og af bardunerne, der støttede masterne. For at skaffe sig erfaringer herom byggede man en særlig prøvestrækning ved Larsbu nær Finse. På særlige udsatte strækninger blev bæretovene udført af bronze i stedet for af kobber, og man valgte at reducere afstanden mellem masterne fra de normale 60 meter til højst 40 meter. På høijfeldet er anvendt betonmaster, undtagen de steder, der er særligt udsat for sne- og stensked. Her anvender man stålmaster, der er boltet til fundamentet på en sådan måde, at det er boltene, der brydes, hvis masten bliver ramt af et skred. Pointen er altså, at det er masten, der vælter, og ikke køreledningen, der brydes. De lodder, som strammer ledningsnettet, er sædvanligvis af beton, men på høijfeldet bruger man lodder af støbejern. Derved formindskes dimensionerne af hensyn til presset fra vind og sne. (Her i Danmark har vi på S-banen betonlodder fra krigens tid, men disse udskiftes med støbejernslodder, som i dag anvendes på alle de nye strækninger). For at der ikke skal lægge sig sne og is på køreledning og bæretov, har man mulighed mellem Finse og Myrdal – fra en særlig transformator – at varme ledningerne op.

Til togdriften i dag bliver for det meste anvendt det elektriske lokomotiv El 14 (CoCo); disse lokomotiver, der er på næsten 7000 HK, kører såvel de gennemgående hurtigtog som godstog. Eksprestogene og lokaltogene trækkes ofte af El 13 (3600 HK). Tidligere anvendte man lok El 11 (2280 HK) i hurtigtogene fra Bergen frem til Voss, idet denne strækning ikke kunne bære de tunge El 13 og El 14 (El 14 har et akseltryk på 17,5 tons). Strækningen er nu forstærket, og El 13 og El 14 må gå igennem til Bergen. Ved Bergensbanens åbning havde man mellem Hønefoss og Roa skinner af en vægt af 30 kg pr. meter, på resten af banen havde man 25 kg skinner. Det viste sig snart, at banens trafik krævede kraftigere og tungere lokomotiver, og i årene 1911–1921 blev alle 25 kg skinner udskiftet med 35 kg. Imidlertid viste det sig, at skinnerne inde i Gravhalsen var nedslidte og måtte skiftes ud. Man skiftede over til 49 kg skinner, og i dag har man på hele Bergensbanen denne skinnevægt, beregnet til et akseltryk på 18 tons.

Flåmbanen har egne specielle lokomotiver beregnet for stigningen på 55 ‰, typen benævnes El 9. Efter forlydende anses disse lokomotiver for ikke at være kraftige nok, og man har forsøgt sig med El 11 og El 13. El 11 bestod dog ikke prøven. Omtalen af de loko-typer, der anvendes på strækningen Hønefoss–Oslo, ville omfatte en omtale af næsten alle de forskellige typer af NSB El-lokomotiver, idet man på denne strækning blander op med lokomotiver fra det østlige banenet.

Jeg har forsøgt at give en beskrivelse af Bergensbanen. Jeg har forsøgt at brygge en seid – ikke som der står den gamle »Cyprianus« – Sorte Konst Bog – fra 1659: »Tag Edderkopspind og en død Mands Tand, kog den i Vin og Æddike. Hæld over Blodet af en sort Kalv og drik det ved Midnat.« – men af ingredienser leveret mig af: Afdelingschef Olav Neegaard, NSB, Svein Sando, NJK, og bøger lånt på Jernbanemuseet samt fotos lånt mig af: Svein Sando, Yngvar Hansen og W. E. Dancker-Jensen. Kort før brygningen blev afsluttet, kom der yderligere værdifulde ingredienser fra NSB. Civilingeniør Emil Damm og salgschef E. B. Jonsen har smagt på seiden, de overlevede begge.

Jeg håber, at seiden hos Dem må vække lysten til at opleve **BERGENSBANEN**. De giver Dem selv en fantastisk jernbanemæssig oplevelse – og man skal jo være bedst ved sig selv – ikke sandt?

PS: Prøver De ovennævnte opskrift, skulle De blive usynlig. Prøv selv, kære læser.

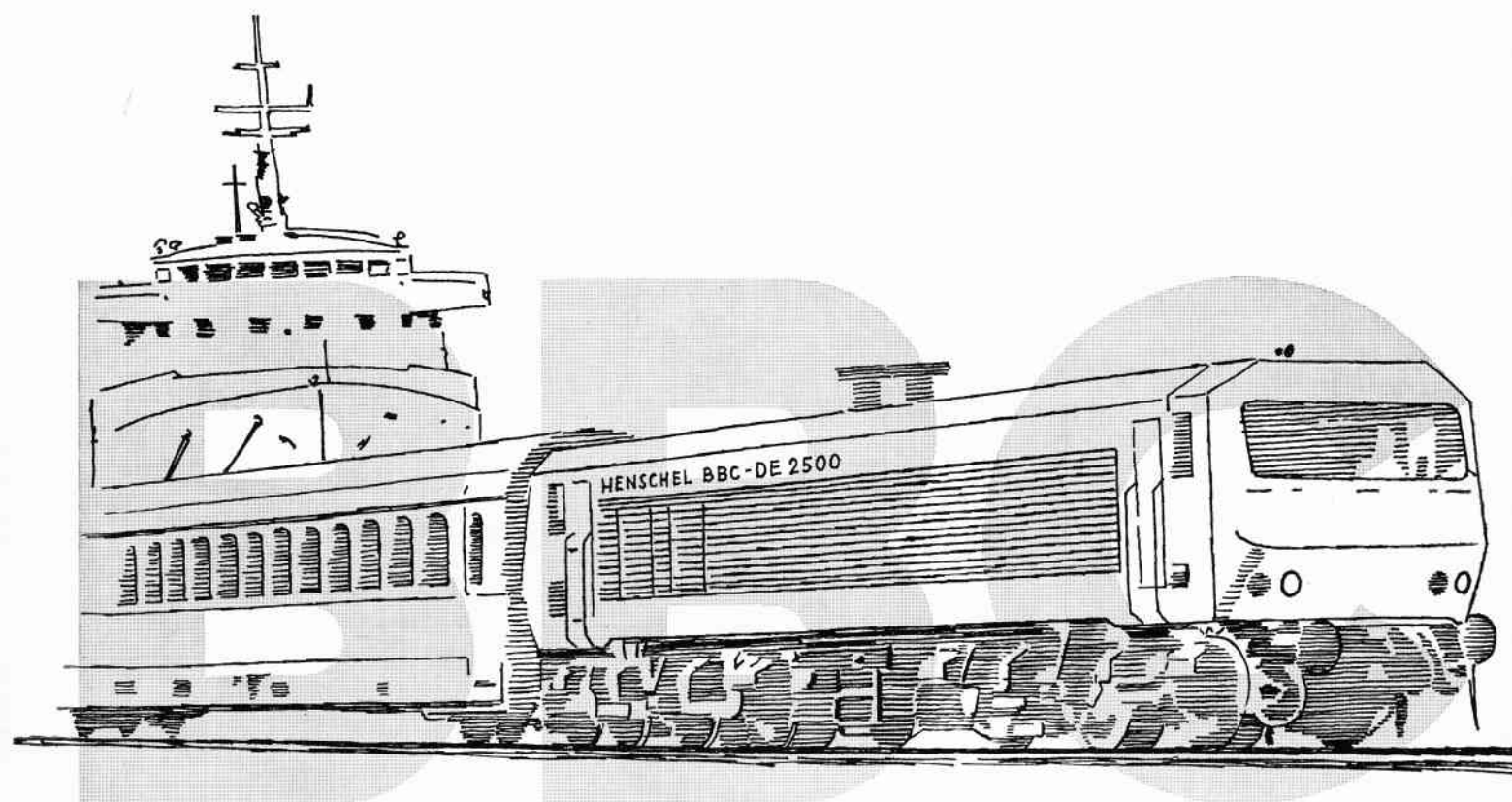
»ACACIA«-BLOMSTER

Kurt Jensen

Østergade 18 – Rødby

Tlf. (03) 90 11 03

kvalitet



**Kvalitetsudstyr for toge og færger leveres af BBC
til alverdens baneselskaber.**

**Forskning og årelange erfaringer danner grundlag herfor.
Diesel-el. lokomotiver bl. a. med asynkrone banemotorer.**

**Elektrisk udstyr til S-banevogne, ensretterstationer,
automatiseringsanlæg, klimaanlæg,
opvarmnings- og ventilationsanlæg, køreledningsanlæg,
skibsgeneratorer, hovedtavler, nød- el-anlæg,
turboladere, aut. smøre- og brændselsoliefiltre.**

Vor viden står til rådighed.

BBC
BROWN BOVERI

A/S NORDISK BROWN BOVERI V. Farimagsgade 7. 1606 Kbh. V. (01) 15 62 10

Beretningen om driften i 1972 på Museumsbanen Maribo-Bandholm



Lokomotiv nr. 2, K1ØGE, med persontog i Merretskov, juli 1972.

Foto: Ole-Chr. M. Plum

Driftens afvikling

Der har i 1972 været kørt 220 plantog, 38 personførende særtog samt 46 andre tog (arbejdstog, særtog for placering af materiel m.m.). I forbindelse med driftens afvikling har vi været forskånet for de store uheld; men et par mindre hændelige uheld har vi været udsat for.

På strækningen Maribo-Bandholm har vi i plantog kørt 1700 togkilometer; i sær- og arbejdstog 672 togkilometer. I særtog på fremmede baner har Museumsbanens materiel kørt 187,2 togkilometer, hvilket ialt giver 2559,2 togkilometer.

Med Museumsbanens materiel er der kørt 123.556 personkilometer. De væsentligste godstransporter har været kul til eget brug.

Det mest benyttede lokomotiv i 1972 var ØSJS nr. 2, K1ØGE, fra 1879. Dette lokomotiv kørte 1816 kilometer af de ialt 2543,4 kilometer, der blev kørt med Museumsbanens lokomotiver i 1972. Af vognene har personvognen MBJ A 1, fra 1869 kørt ialt 2000 km, mens banens vogne ialt har kørt 13333,6 vognkilometer. Museumsbanens alderstegne materiel har således kørt 15.877,0 km.

Til driftens afvikling har banen rådet over tre damplokomotiver, ni personvogne med 3. kl., to personvogne med både 1. og 3. kl. og en personvogn med 1. kl. Desuden har man til rådighed haft en pakvogn og seks godsvogne.

Til- og afgang af rullende materiel

Fra Faxe Jernbane er ankommet en lille personvognskasse (»Bistadet«); denne er foreløbig anbragt på undervognen fra kulvognen ØG 1.

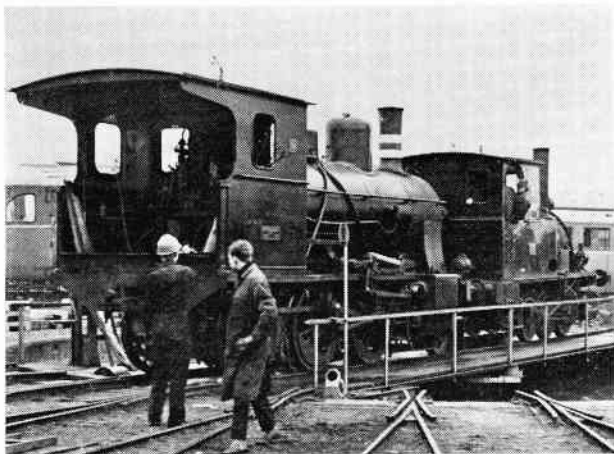
Motorvognen SNNB M 3 er nu næsten ophugget. Dette arbejde har taget længere tid end beregnet, dels på grund af vigtige arbejdsopgaver og dels fordi brugbare dele er blevet afmonteret og opmagasineret for at kunne genanvendes som reservedele.

En »ny« vogn har set dagens lys, idet HHJ C 26 er blevet ryddet indvendig og omdannet til udflugtsvogn — et længe næret ønske fra vore store særtogskunder. Vognen er indrettet med en bar beklædt med teak-træ og på væggene er opsat fadebunde fra Lolland-Falsters Bryghus, Carlsberg og Tuborg. Det er endvidere tanken at udstyre vognen med løse borde og stole, således at mindre særtogsselskaber kan spise i vognen, hvis vejrliget ikke tillader gennemførsel af en »rigtig« skovtur med madpakke.

Reparationer på det rullende materiel

Atter i år har der været mange reparationer at udføre på det rullende materiel.

Den mest omfattende reparation har været reparationen af damplokomotivet LJ nr. 19's tender, der var tæret op i bunden. Tenderkassen blev skåret fra undervognen, og kassen blev vendt. Derefter er der svejset en ny bund i, og endelig er tenderen atter blevet samlet.



Lokomotiv nr. 2, KJØGE, trækker LJ nr. 19 væk fra tenderen i forbindelse med reparationen af tender og kraftdampbrør, april 1972. Foto: Ole-Chr. M. Plum

Endvidere har LJ nr. 19 fået nye kraftdampbrør, der blev lavet på Naskov skibsværft, og som derefter blev monterede af Museumsbanens eget personale.

Også OHJ nr. 5 har svigtet flere gange, og derfor voldt os mange kvaler. Disse skulle nu være overvundet, da de oprindelige injektorer er blevet udskiftet med injektorer fra en gammel F-maskine ved DSB.

Om personvognene kan nævnes, at OKMJ BE 12 og OMB B 5 har fået en udvendig istandsættelse. B 5 er blevet lake-ret, mens BE 12 — forsøgsvis — har fået en anden overfladebehandling med et imprægneringsmiddel. På vognene HHJ C 25, GDS C 31, NPMB E 41 og DSB Za 99500 (Carlsberg-vognen) er der foretaget den i henhold til Ordensreglement for Privatbanerne foreskrevne revision.

HHGB D 1 er indgået til revision i remisen, og ved årsskiftet er det gennemgribende restaurationsarbejde i fuld gang. I løbet af foråret 1973 vil LB C 21 også indgå på værkstedet, bl.a. for udskiftning af plader på vognsiderne.

Køreplan og passagerantal

Den i 1972 forsøgsvis udvidelse af toggangen på lørdage med endnu ét togpar viste sig at være en succes. Dels på grund af ovennævnte og dels på grund af, at belægningen på lørdagstogene er stigende, udvides køreplanen atter i 1973 med endnu ét togpar på lørdage, således at vi har fire togpar både lørdage og søn- og helligdage.

I plantogene er der blevet befordret 11.298 rejsende, hvoraf de 2988 (ca. 27 pct.) er blevet befordret i lørdagstogene. Med hvert plantog er der i gennemsnit befordret 51,9 passagerer, mens gennemsnittet i personførende særtog var 111,1 passagerer. Det gennemsnitlige antal rejsende i samtlige personførende tog bliver således 60,6. Rejsefordelingen fremgår af nedenstående tabeller.

Passagerfordeling på lørdage og søndage

Tog	søn/hel.	lörd.	Tog	søn/hel.	lörd.	1972	1971
451	649	—	452	806	—		
453	1089	—	454	767	—		
455	1156	539	456	1723	851		
457	1105	545	458	1015	426		
459	—	308	460	—	319		
Ialt	3999	1392		4311	1596	11298	9359

Passagerfordeling i retninger og klasser

	klasse			særtog	sum	sum
	1.	2.	1. + 2.		1972	1971
Mb — Bh	1388	4003	5391	2708	8099	6565
Bh — Mb	1366	4541	5907	1208	7115	6035
Sum	2754	8544	11298	3916	15214	12600
LJ					550	1282
Årets sum					15764	13882

Personale

Medarbejderstaben ved Museumsbanen er atter udvidet, og den store arbejdsindsats, man i Maribo har ydet er prisværdig. Fem mand har været til sikkerhedsprøve ved LJ, og de blev alle godkendt.

Reklame

Da det i 1970 og 1971 viste sig, at en øget reklameindsats medførte en stigning i passagertallet på Museumsbanen, lod man sidste år trykke en helt ny brochure i 18.000 eksemplarer. En ny plakat — dobbelt så stor som plakaten i 1971 — blev trykt i 500 eksemplarer.

Brochurer og plakater blev fordelt over hele Sjælland, Lolland, Falster og Fyn. Sammen med et tysksproget til-læg fandt et antal brochurer vejen over Østersøen til Tyskland.



I lighed med driftsberetningen for 1971 vil vi her afslutningsvis — også i år — rette en tak til de personer, der i løbet af 1972 har gjort en indsats for — støttet og hjulpet — Museumsbanen.

På driftsudvalgets vegne
John Krouel Povel Yhman

Ole J. Koch.
(Redigeret af OCMP)

JUNCKERS
SAVVÆRK A/S
KØGE

Dansk Jernbane-klub

REGNSKAB 1972

D R I F T S R E G N S K A B f o r 1 9 7 2

U D G I F T E R

<u>Omkostningskonto:</u>		
Porto, telefon m.v.....	4.308,20	
Kontoromkostninger.....	1.021,98	
Bladet m/porto 48.720,40		
- annoncer.....	27.804,25	20.916,15
Møder, film etc.....	4.624,52	
Rejser.....	142,50	
Repræsentation.....	1.185,30	
Kontingenter.....	365,-	
Kassekreditrente.....	936,90	33.500,55

<u>Forlaget:</u>		
Udgivelsesomkostninger.....	38.375,95	
+ lager 31/12-71.....	35.000,-	
- lager 31/12-72.....	35.000,-	38.375,95

<u>Udflugterne: Særtog m.v. ialt.....</u>	57.643,72	
---	-----------	--

<u>Museumstoget Maribo-Bandholm:</u>		
Rejsegodtgørelser.....	532,-	
Kul.....	11.371,90	
Smøreolie.....	1.695,71	
Rengøring af vogne.....	2.220,09	
Vedligeholdelse.....	352,49	
Trafikforsikring.....	1.780,18	
Særtogsomkostninger.....	1.695,35	
Administration.....	3.553,64	
Annoncer, brochurer m.v..	6.499,69	
Maskintilsyn.....	641,50	
Diverse og personalemøde..	2.056,15	32.398,70

<u>Mariager-Handest Veteranjernbane:</u>		
Rejsegodtgørelser.....	275,40	
Kul.....	9.905,12	
Dieselolie.....	980,48	
Smøreolie.....	425,50	
Rengøring af vogne.....	244,21	
Vedligeholdelse.....	3.105,54	
Trafikforsikring.....	2.906,65	
Særtogsomkostninger.....	4.853,27	
Administration.....	1.273,85	
Annoncer, brochurer m.v..	3.762,11	
Diverse omkostninger.....	609,83	
Leje af motorvogn HHJ M.2	500,-	28.841,96

Restaureringsafdelingen:

Maribo: Materialer til:

Damploko.....	3.931,40	
Personvogne	3.822,43	
Faste anlæg	2.036,78	
Rep.af KSB C.20..	2.752,03	
Værktøj.....	2.348,27	
Lys og varme.....	3.398,60	
Lokaleafskrivn..	1.000,-	19.289,51
<u>København: Loko K.564.....</u>	1.634,73	
<u>Klampenborg: El-nedtagning</u>	879,52	
<u>Odense: OKMJ Qa 1333.....</u>	150,-	
<u>Vejle: VVGJ C 23.....</u>	101,10	

Mariager:

Rep.af SM.14.....	280,37	
Rep.af CFM.11018....	341,83	
Diverse materialer	986,30	
Værktøj.....	612,02	
Lokalereparation	1.549,61	
Salg af gl.mat..	-1.774,20	1.995,93
<u>Fælles: (se overfor).....</u>	3.712,10	27.762,89

IALT TIL MODSAT SIDE MIDTFOR.....	218.523,77	
-----------------------------------	------------	--

I N D T Æ G T E R

<u>Kontingentkonto:</u>		
129 indmeldelser & 5	645,-	
1100 kontingenter & 35	38.500,-	
106 kontingenter & 25	2.650,-	
	41.795,-	
- uafregnede restancer	70,-	41.725,-

Salg fra Forlaget til:

Medlemmer: Egne bøger..	35.423,-	
Øvrigt.....	11.930,35	
Publikum i MBJ-tog.....	5.142,97	
Bogtilskud fra HFHJ.....	2.000,-	54.496,32

<u>Udflugterne: Bruttoindtægt.....</u>	57.777,70	
--	-----------	--

Museumstoget Maribo-Bandholm:

Billetsalg til plantog	23.090,-	
Grupperejser m/plantog	4.244,05	
Særtogsrejser.....	13.924,75	
Særtog til filmopt.....	500,-	41.758,80

Mariager-Handest Veteranjernbane:

Billetsalg til plantog	13.643,75	
Særtogsrejser.....	3.867,50	
Særtog fremmede baner..	13.881,-	
Annonceindtægt.....	365,-	
Bog, postkort og kiosksalg:		
Indtægt.....	10.071,67	
Udgift.....	8.026,83	2.044,84
		33.802,09

Bidrag til foreningen:

Maribo kommune.....	300,-	
Medlemmer.....	6.380,87	6.680,87

Biindtægter:

Bankrenter.....	76,54	
Postgirorenter.....	188,50	
Obligationsrenter.....	700,-	
Kursstigning, obligation	300,-	1.265,04

Å R E T S I N D T Æ G T E R.....	237.505,82	
-------------------------------------	------------	--

Å R E T S U D G I F T E R.....	218.523,77	
-----------------------------------	------------	--

Å R E T S O V E R S K U D.....	18.982,05	
-----------------------------------	-----------	--

=====

Specifikation af Fælles restaurering:

Fragt og kørsel.....	1.521,10	
Forsikringer.....	1.958,-	
Remiseplads, Frederikshavn....	200,-	
Remiseplads, Viborg.....	33,-	
	3.712,10	

S T A T U S pr. 31. december 1972.

=====

A K T I V E R

P A S S I V E R

Kassebeholdning..... 425,82
 Postgirokonto 15 38 30..... 18.227,38
 Postgirokonto 11 10 06..... 856,27
 Bankbeholdninger..... 1.695,36
 Kommunekreditforeningsobligation
 kr. 10.000,- 7%, 1974..... 9.775,-
 Debitorer og mellemregninger 29.799,48
 Beholdninger:
 Bøger, postkort mv. 35.000,-
 Kul og olie..... 1.000,-
 Værktøj, inventar... 6.000,-
 Reserve dele..... 2.000,- 44.000,-
 Hensat til senere driftsår
 vedrørende lokale indretning
 i remisen i Maribo i 1969..... 3.000,-
 Materialer købt i 1971 til
 opførelse af remise for
 damploko i Mariager..... 2.032,67
 Rullende materiel:
 Beholdning 1/1-72 142.996,47
 Køb af personvogns-
 kasse/Faxe Jernbane 500,-
 143.496,47
 Salg af 2 personvogne:
 DSB CM.2200 og 2236 225,- 143.271,47
 Baneareal ved Handest..... 2.727,76
 255.811,21
 =====

Forudbetalte kontingenter..... 9.380,-
 Byggefond for MHVJ-remise:
 Bankbeholdning 1/1..... 3.006,13
 Materialebeholdning... 2.032,67
 Nye indskud 1972..... 120,- 5.158,80
 Bankkassekredit..... 6.278,01
 Restgæld, rullende materiel..... 7.500,-
 Diverse medlemmer..... 1.506,09
 Øvrige kreditorer..... 26.251,71
 Nettoformue:
 pr. 31/12-71..... 180.754,55
 Årets overskud.... 18.982,05 199.736,60
 255.811,21
 =====

København i marts 1973.

Bestyrelsen:

BIRGER WILCKE
Formand

ERIK B. JONSEN
Næstformand

P. O. ROSENØRN
Sekretær

MOGENS BRUUN
Kasserer

POVL YHMAN

H. O. THORKIL-JENSEN

OLE-CHR. MUNK PLUM

K. VAHL

N. CHR. LIND

Ovenstående driftsregnskab og statusopgørelse har vi fundet i overensstemmelse med foreningens bøger og bilag, som vi har revideret. Kasse- og girobeholdningerne har vi konstateret. Beholdningerne af bøger, postkort, kul, olie, værktøj, inventar og reservedele er opgjort af bestyrelsen.

København, den 10. april 1973.

SVEND BLENDSTRUP
Revisor

VAGN LINDSTRØM
Revisor

Beretning om driften i 1972 på

MHVJ Mariager-Handest Veteranjernbane



Særtog med APB M 1 og FFJ M 1210 den 12. marts 1972.

Foto: Ole-Chr. M. Plum

Driftens afvikling

MHVJ's driftssæson 1972 er stort set forløbet tilfredsstillende. Der har været kørt 111 togpar i plantog samt en del særtog. Togene er enten fremført som damptog eller motortog, idet køreplanen for 1972 var tilrettelagt således, at der normalt kørtes to togpar med damplokomotiv, mens de resterende fire togpar kørtes med banens motorvognsmateriel.

Den 18. september afsporede et DSB-rangertræk ved km 3,6, og ved uheldet væltede otte tankvogne. Dette uheld medførte, at toggangen den 24. september kun kunne gennemføres, – takket været HHJ M2 – idet denne motorvogn kørte alle togene mellem Handest og Lunddalen. Rydningen og reparationen af sporet varede ca. 1 måned.

Damplokomotivet HV 3 har klaret fremførelsen af alle damptogene, mens motorvognene er blevet fremført af APB M 1, HHJ M 2, FFJ M 1210 og AHB Sm 14.

Ved driftsårets slutning rådede banen over følgende materiel: 2 damplokomotiver, 4 dieselmotorvogne, 2 skinnegusser, 16 person- og rejsegodsvogne, 16 gods- og specialvogne samt en motordraisine.

Der er kørt en del særtog for forskellige selskaber, bl.a. fire særtog med motorvogne for Dansk Model Jernbane

Union den 12. marts. Det første af disse tog blev en del generet af snehindringer. I forbindelse med nogle vandreture, arrangeret af Marchforeningen Fodslaw, rejste ca. 400 deltagere med plantog fra Handest, True og Lunddalen til Mariager søndag den 6. august.

I week-enden, 2.–3. september kørtes til Ambulance festen i Hobro, og ved denne lejlighed befordredes ca. 2000 rejsende. Den 9., 10., 16. og 17. september kørtes mellem Århus Ø og Lystrup i anledning af Århus Festuge. I år befordrede vi med vore tog ca. 5000 rejsende mod 6.800 i 1971.

I december måned kørtes i de to week-ends før jul juletræstog i pendulfart mellem Handest og Glenstrup plantage samt et togpar hver af dagene mellem Mariager og Glenstrup plantage. Arrangementet blev en enorm succes, idet der blev solgt 220 juletræer og befordret 828 rejsende.

Der er i driftsåret kørt 5.393 togkilometer på MHVJ samt 716 togkilometer på DSB-strækninger. Endvidere er der kørt 8.628 vognkilometer.

Til- og afgang af rullende materiel

I 1972 har MHVJ fået to nye køretøjer. I juli måned ankom skinnebussen AHJ Sm 14 fra Nørresundby. Selv om skinnebussen endnu ikke er afgivet til driften, da der forestår

enkelte mindre reparationer, har Sm 14 været brugt i en del arbejds- og særtog i forbindelse med reparation af telefonledningen. Den 23. september blev motorvogn HHJ M 2 afgivet til driften, efter at vognen havde gennemgået revision i Odder. M 2 ankom meget belejligt, da der på grund af afsporingen ved Lunddalen var mangel på trækraft i Handest. Takket være M 2 kunne trafikken den 24. september afvikles planmæssigt over strækningen Handest-Lunddalen.

Køreplan og passagerantal

Ligesom i 1971 har der på MHVJ i højsæsonen 1972 kørt seks togpar hver søndag. Et ønske om at kunne udvide kørslen til også at omfatte lørdag eftermiddag måtte forblive uopfyldt i 1972, da de fornødne tilladelser ikke kunne opnås.

Krydsningerne blev i 1972 forlagt til True, for at man kunne opnå en bedre »deling« af strækningen, da en stor del af de rejsende kun ønsker at benytte toget på en delstrækning fremfor turen Mariager-Handest og retur eller omvendt.

Det samlede antal rejsende i plantogene blev for året 1972 på 6.076, og sammenlignes tallene i de nedenstående tabeller, hvoraf fordelingen i de enkelte tog fremgår, vil man se, at resultatet er en mindre tilbagegang i forhold til 1971. Derimod har antallet af rejsende i særtog været væsentlig større, således at vi atter i 1972 kan notere os en fremgang med hensyn til det samlede antal befordrede rejsende på MHVJ.

Reklame

Ligesom sidste år har MHVJ udsendt et stort antal brochurer, der foruden at være uddelt af personalet ved banen, er blevet distribueret af turistbureauer, jernbanestationer

m.m. Endvidere blev der fremstillet plakater med banens køreplan.

Fra kiosken i Handest har banens personale solgt en stor mængde is, bøger, postkort og souvenir. Blandt det souvenir, der er solgt, har været en stor del fremstillet af banens kvindelige personale samt koner til banens øvrige personale. Den service, der her har været ydet mange af MHVJ's besøgende har uden tvivl været en uvurderlig reklame for Mariager-Handest Veteranjernbane.

Passagerfordeling i de enkelte tog

Tog	søn/hel.	Tog	søn/hel.	1972	1971
9	41	10	242		
11	229	12	167		
13	388	14	1450		
15	1675	16	270		
17	198	18	845		
19	463	20	108		
Ialt	2994		3082	6076	6465

Passagerantallet på MHVJ

	1972	1971	1970
Plantog	6076	6465	5628
Særtog	2315	956	397
Ialt	8391	7421	6025



Driftsudvalget ved MHVJ takker herved alle, som har været medvirkende til afviklingen af driften i 3. sæson.

På driftsudvalgets vegne
K. Bertelsen
(Redigeret af OCMP)

DERES REJSE TIL TYSKLAND EN TOGREJSE

HVORFOR?

★ Hurtig

Togene kører med hastigheder indtil 200 km/t.

★ Sikkert

Statistikken viser, at banerne nu som før er det mest sikre transportmiddel.

★ Bekvem

I vore vogne er der kun 6 pladser i hver kupé. Desuden sidegang, vaskerum etc.

★ Billigt

Stor rabat: 50 % for elever, lærere og ledere ved deltagelse af mindst 10 personer. Fribefordring for én person ved mindst 15 betalende deltagere.

OPLYSNINGER, BILLETTER OG BESTILLING HOS DERES REJSEBUREAU



DEUTSCHE BUNDESBAHN

Vester Farimagsgade 1/478 - 1606 København V

Tlf. (01) 14 01 44

Kun for perfektionister

Det er et slidsomt job at være redaktør (nu skal læserne ikke have alt for ondt af mig, for jeg gjorde det ikke, hvis jeg ikke kunne lide det), og det er et morsomt job, når det konstateres, at man »redigerer« for en vågen læserkreds. »Jernbanen«s læsere er en vågen kreds af læsere – både foreningens medlemmer og de af jernbanens medarbejdere, der har lejlighed til at gøre sig bekendt med indholdet – for der går ikke mange dage efter en blad-udsendelse, før breve og brevkort med påpegelser om »dit og dat« dumper ind af brevkassen – og det er som oftest spalten »Jernbanenyt – kort fortalt«, der trænger til korrektioner. Lige bortset fra egentlige trykfejl sørger jeg for at rette fejl og misforståelser i et særskilt afsnit i »spalten«, eller jeg »sniger« rettelsen ind i en aktuell billedtekst – og det vil jeg blive ved med at gøre – bl.a. af hensyn til perfektionisterne, så derfor er korrektioner altid velkomne.

Perfektionisterne har nu på dette tidspunkt blyanten parat – i »Jernbanen«, nr. 7–8/72, side 25/højre spalte – 28. linie f.n. ændres teksten til: »De sidste seks lokomotiver i den nye serie (1441–1446) leve« – og på side 26/venstre spalte ændres teksten i 11.–15. linie f.n.: »værende 11. leverings resterende vogne, idet vogne fr.o.m. MM/FS 7771/7271 ved leveringen vil være udstyret med skydedøre i alle tværskillevægge ud til mellemperroner – og vogne fr.o.m. MM/FS 7777/7277 vil ved leveringen være udstyret med ny lysarmaturtype for nedadrettet lys – se i øvrigt vedstående skitse, hvorefter det også«.

I »Jernbanen«, nr. 1/73 gik det mindre godt – i mit »appendix« til artiklen »ITC-systemet« står at læse – under »D.: Automatisk dørlukning« – at meldelamperne på RIC-vogne er blå; »men hvorfor er de så blå på Bn-vognene 20–84, 700–719, der jo er »regime 50-vogne«?, spørger en læser; rigtigt iagttaget – men det er en fejl, som vil blive rettet lejlighedsvis, siger Maskinafdelingen. En anden indsender påpeger, at en »mængde« vogne (bl.a. litra Ag) ikke er forsynet med de i tidsskriftet viste signaturer for højttalerudstyr sammenholdt med oplysningerne i den tilhørende »tabel«; det er også ganske rigtigt – dertil er at sige, at det kunne jo være, at »rette vedkommende« i Maskinafdelingen læste dette!

Apropos højttalerudstyr – så har redaktøren, undertegnede, »mix'et« højttalerudstyr af ny og gammel type på en sådan måde, at afsnittet ganske må skrives om. Bl.a. afdelingsingeniør H. H. Termøhlen, Maskinafdelingen har hjulpet mig med at bringe »orden i sagerne«; ordlyden af oversigten (side 9/højre spalte – fra midten og ud (side 10)) ændres (à jourføres) således:

E.: Højttaleranlæg (med forstærker og talested). I et særligt skab – i vognavlen ved siden af el-skabet (litra An og Bn), i togførerkupéen (litra Bk, Bns og BD) eller i »Inventarfortegnelse«sskabet på endeperronen (øvrige) – er placeret en effektforstærker samt en mikrofon, der kan udtages. Når skydeafbryderen på mikrofonens skaff skydes væk fra mikrofonen, tændes en rød signallampe; når der tales fra én af vognene, vil de røde signallamper lyse i samtlige forstærkerskabe og indikere, at anlægget er i brug – der kan da ikke tales fra de andre vogne.

Anvendelsen af korerne i det 12-korede kabel (som egentlig skulle benævnes »det 13-korede« – idet kore 13 er »skærm«) er som følger: **Kore 1–2:** Forstærkeranlæg, **kore 3–4:** ITC-anlæg, **kore 5–8:** Forstærkeranlæg, **kore 9:** Dørlukning, brummer, **kore 10–12:** Tænding og slukning af lys, toilet døråbning (kore 12 endvidere: Brummer), **kore 13:** Skærm.

Udstyr:	12-kor. kabel	A	B	C	D	E
Litra:						
A	×			(×)	(×)	(×)
Ag	×			(×)	×	×
An	×	×	×	×	×	×
AB	×			(×)	(×)	(×)
ABg	× ¹⁾			(×)	(×)	
B	×			(×)	(×) ⁴⁾	(×) ⁴⁾
Bf	× ²⁾					
Bg	³⁾			(×)	(×)	
Bgc	×			(×)	(×)	
Bk	×			(×)	×	×
Bn	×	×	×	×	×	×
Bns	×	×	×	×	×	×
BD	×			(×)	(×)	(×)
BDg	×			(×)	(×)	

Signaturforklaring: × = vogne af pågældende litra har nævnte udstyr; (×) = vogne af pågældende litra – vil ved modernisering få / er forberedt for – nævnte udstyr (gælder position A–E).

Noter: ¹⁾ kun ABg 38–61, 285, 287–292 (øvrige (dog ikke ABg 38–61 286) er forberedt for nævnte udstyr), ²⁾ kun Bf 27–65, 321–325, 327, 329, 330 (moderniserede vogne), ³⁾ Bg 29–63, 049...098, 181–188 (i alt 50 vogne) er forberedt for nævnte udstyr, ⁴⁾ B 20–84, 145–154 har nævnte udstyr.

NB. Det under pkt. E nævnte højttalerudstyr omhandler kun udstyr af ny type, der kræver en særskilt effektforstærker i hver vogn, og hvor »transmissionen« fra talestedet til højttalerne i vognene går via det 12-korede kabel og den enkelte vogns effektforstærker (og således ikke udstyr af »gammel« type, som findes i litra A, Ag, AB, ABg (dog ikke ABg 38–61 286), B, Bf, Bfh, Bg 29–63, 049...098, 181–188, Bgc (kun gennemgående højttalerledning), Bk, Buh, BD, BDg, BRh og CI 29–25, 560, 604, 607, 609, 611, hvor højttalerne er forbundet til en fælles ledning, der er ført til to stikdåser (på visse vogne mærket »B«), som er anbragt i loftet på hver sin endeperron, og fra hvilke stikdåser der med et særligt løst koblingskabel kan etableres forbindelse med nabovognens højttaleranlæg; »lydkilden« er p.t. kun det særlige forstærkeranlæg i Buh-vognene). Lydstyrken af højttalerne i kupeerne/vognafdelingerne kan reguleres særskilt med en volumenkontrol i hver kupé/vognafdeling (i vogne med særskilt effektforstærker – fremtidigt – kun for så vidt angår musik).

Status: 01.03.73.



Pr. 1. marts var følgende fjorten lokomotiver udstyret med fuldt funktionsdueligt ITC-udstyr (radioforberedt): Mx 1017, My 1115, 1130, 1145–1148, 1151–1157. (Det samlede program er omtalt i »Jernbanen«, nr. 6/72; i »Jernbanen«, nr. 7–8/72 – side 25/højre spalte/13. linie f.n. ændres teksten til »Det planlægges at bestille yderligere ITC- og radioudstyr til femten« – teksten i 7. (delvis), 6. og 5. linie f.n. udgår).

Pr. 1. marts kunne efternævnte vogne (litra/nummer) benyttes i »ITC-styrevognstog«: Ag, An, ABg 38–61, 285, 287–292*), B 20–84, 145–154, Bgc*), Bk, Bn, Bns og BDg*). (De med *) angivne vogne er p.t. uden automatisk dørlukning;

på grund af manglende komponenter kunne kun Bns 29–84, 507, 509 anvendes som **styrevogne**).

Til slut – vi opererer stadig i »Jernbanen« nr. 1/73 – på side 15/højre spalte/1.–4. linie skulle ordlyden have været (køreplansændringerne på Kystbanen kan jo ikke siges at være beskedne): »Køreplansåret 1973/74 indledes søndag den 3. juni; i år undgås egentlige stationsnedlæggelser, men **en lang række stationer** (på fjernstyrede strækninger) **bliver omdannet til trinbrætter**...«. Så vidt – så godt, men så let slipper en redaktør ikke – hvilke stationer, spørger en række læsere. At jeg kunne gøre det! Beklager, her er de: **Eskilstrup, FASTERHOLT, Hammerum, Holmstrup, Hylke, Jelling, Knabstrup, Kølør, Marslev, Over-Jerstal, Stoholm, Taulov, Thyregod, Ullerslev og Vinderup**. (Hylke og Knabstrup hører måske ikke rigtig med i »selskabet«; Hylke omdannes til trinbræt, når de automatiske liniebloklæg Hovedgård – Skanderborg tages i brug, og det sker noget før køreplansskiftet – og Knabstrup er allerede trinbræt (med billet salg m.v.), således at det er »parentesen«, der går sig en tur. I tilgift er at nævne, at Ålestrup »godsstation« omdannes til sidespor (kun vognladningsvise forsendelser).

E.B.J.

M/F »Romsø«



M/F »Romsø«, der den 2. marts 1973 indsattes på Halsskov–Knudshoved overfarten. Færgen kan overføre 440 biler og 1500 passagerer pr. tur. Foto: DSB, Steenwijk

Medens alle færgerne på Halsskov-Knudshovedoverfarten hidtil har lignet hinanden til forveksling, er M/F »Romsø« – bygget af »Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri A/S« (byggenr. 402 – søsat 31. oktober 1972 – afleveret 1. marts 1973) – væsentlig anderledes. Ved at afskaffe de udvendige sidegange på bådedækket og gangene der forbinder forreste og agterste saloner har man fået et enormt sammenhængende salondæk fra skibsside til skibsside. Desuden er »Romsø« let kendelig ved sine to skorstenene helt ude i borde. Bemærkelsesværdig er også den næsten totale udeladelse af redningsbåde. Der findes kun én i hver side. Redningsmidlerne består næsten udelukkende af

oppustelige redningsflåder (ca. 60). Med sine 18,5 m til soldækket kan færgen imidlertid stå på bunden næsten overalt i Storebælt, uden at man vil få våde fødder på soldækket.

På de tidligere færger har man haft kabys og opvask midtskibs mellem en for- og agtersalon, hvoraf den ene som regel var cafeteria. På den nye færge er der kabys og opvask under nederste vogndæk, hvor der på tidligere færger som oftest er ubenyttede saloner. Fire hurtige elevatorer sørger for transporten af mad til salondækket. Den forreste salon er indrettet som restaurant med plads til 192 personer. Cafeteriaet midtskibs og reservecafeteriaet agter har siddeplads til henholdsvis 351 og 134, i alt 485 personer. Der er næsten udelukkende anvendt 4-personers borde, i alt 156, som tilfredsstillende skulle kunne dække behovet fra de 440 biler »Romsø« maksimalt kan overføre.

De stejle og smalle trapper i hver side, som tidligere var den ubekvemme adgang for at komme til at nyde overfarten fra det åbne soldæk, er på »Romsø« blevet erstattet af brede trapper i midten af skibet fra den store centerhall agter og den mindre hall i bagbordside for. Under vogndækket findes et særlig cafeteria for lastbilchauffører, og ellers er her mandskabsaptering, opbevaringsrum og kabys m.v.

Færgens hoveddimensioner er:

Længde: 130 m; Største bredde: 17,7 m; Sidehøjde til 1. bildæk: 13,1 m – til 2. bildæk: 7,2 m; Dybgang: 5,0 m; Antal personbiler: 440; Passagerantal: 1500; Hestekraft: 12.000 HK; Fart: 19 knob.

I forhold til den hidtil største bilfærge »Arveprins Knud« er frihøjden for nederste bildæk øget fra 2.60/3.90 til 2.80/4.30 m, ligesom dybgang, sidehøjde og dødvægt er øget på »Romsø«. Ved at anbringe maskincasingen og dermed skorstenene i borde har man fået et frit vogndæk med syv vognbaner på hvert bildæk. Det nederste gennemgående dæk er indrettet til personbiler samt lastbiler; det øverste dæk er beregnet for personbiler alene. For at gøre det muligt at optage sæsonmæssige topbelastninger af personbiler, er et tredje hejsedæk anbragt mellem de to faste dæk. Færgen kan således transportere enten 475 løbende meter lastbiler og 120 stk. personbiler, når hejsedækket er hævet eller ca. 440 personbiler, når hejsedækket er sænket. Tilkørsel til de faste bildæk foregår over dobbelt-ramper over skibets ender, medens tilkørsel til hejsedækket arrangeres gennem sideporte.

De to hovedfremdrivningsmotorer er af HSM/B&W-type 10 U 45 HU md en samlet maksimal ydelse på 12.000 BHK som over et reduktionsgear driver hver sine propeller med stilbare blade. Der er desuden en tværpropel på 1000 HK i forskibet. Derved får færgen de bedst tænkelige manøvre-muligheder, idet den også er udstyret med to agterror samt ét forror. Hjælpemaskineriet består af fire dieselgenerator-anlæg på hver 490 KVA, 3x380 volt som bl.a. leverer energi til de meget kraftige krængningspumper samt til de omfattende ventilations- og varmeanlæg.

s-f.

Hovedbanegårdens restauranter København



TELEFON (01) 14 12 32

Preben H. Madsen

MORGENRIGTIG BUFFET

HURTIGE RETTER

REJSEGRUPPER

KØBENHAVNS CENTRALE MØDESTED

Foreningsnyt

Kommende møder og udflugter

Søndag den 30. april 1973 kl. 10.00: Generalforsamling (se side 3).

Søndag den 6. maj 1973: Udflugt med damplokomotiv R 963 på strækningen Nyborg—Odense—Svendborg—Odense. I Odense besøges remiserne, hvor en stor del af Jernbanemuseets lokomotiver og vogne er anbragt.

Udflugten er tilrettelagt og arrangeret af Helsingør Jernbaneklub i samarbejde med Udflugtsafdelingen i DJK.

Planen for udflugten ser således ud:

København H	 afg.	7.37 (tog 111)
Roskilde	 afg.	7.58
Ringsted (togskifte)	 afg.	8.23 (tog 864)
Korsør	 afg.	9.07 (færge 15)
Nyborg	 ank.	10.30
Nyborg	 afg.	10.40 (særtog)
Odense	 ank.	11.05

Derefter rundvisning i remiserne, hvor en del af Jernbanemuseets materiel står. Lederen af Jernbanemuseet, W. E. Dancker-Jensen, viser rundt.

Odense	 afg.	13.05
Svendborg	 ank.	14.33
Svendborg	 afg.	15.00
Odense	 ank.	16.45

Derefter besøg på Fjernstyringscentralen i Odense.

Odense	 afg.	18.13 (tog 70)
Korsør	 afg.	20.09 (tog 1094) afg. 20.05 (tog 1070)
Roskilde	.. ank.	21.10
København	 ank.	21.16

Der vil blive arrangeret fotostop på strækningen Odense—Svendborg—Odense.

Pris for deltagelse er:

Fra København/Roskilde kr. 90,00; børn u. 12 år kr. 45,00.

Fra Nyborg/Odense kr. 50,00; børn u. 12 år kr. 25,00



R 963, der skal fremføre udflugtstoget den 6. maj 1973. Her er R 963 i Skærbæk, 19. marts 1972.

Foto: Hans-Henrik Rasmussen

Tilmeldelse sker for såvel medlemmer af Helsingør Jernbaneklub som medlemmer af Dansk Jernbane-Klub ved **senest lørdag den 28. april 1973** at indbetale ovennævnte beløb på **postgirokonto 11 10 06, Dansk Jernbane-Klub, Udflugtsafdelingen, Opnæsgård 21, 2970 Hørsholm**. Kvitte-ringskuponen medbringes og ombyttes i toget med en bil-let. Særtogsanmeldelser vil blive udleveret.

Der gøres opmærksom på, at ordinære rejsehjemler ikke er gyldige til særtog, ligesom vi gør opmærksom på, at køb af billet i toget koster kr. 5,- ekstra.

Det er os en glæde atter at kunne tilbyde vore forenin-gers medlemmer et besøg i remiserne i Odense, hvor der gemmer sig mange ting af stor interesse for jernbane-entusiaster. Da disse ting gerne skulle bevares til minde om svundne tider, og derfor ikke må lide nogen form for overlast, pålægger vi alle deltagerne i besøget at drage omsorg for, at ingen færdes i eller på noget af det ud-stillede materiel.

I øvrigt minder vi også om, at man nøje må følge de an-visninger, der måtte blive givet udflugtens deltagere ved rundvisninger, fotostop m.v.

OCMP/Ove Scheel



Udflugtsrejse på Bergensbanen

Som nævnt i »Jernbanen«, nr. 1/73 påtænker **Norsk Jern-baneklubb** at arrangere en studierejse på Bergensbanen — fra Oslo til Bergen (med kørsel på sidelinier).

Arrangementet er tænkt gennemført således:

Torsdag den 31. maj: Afrejse fra Oslo V. ca. kl. 09.00. (Tidspunktet tilpasses ankomne nattog) — kørsel gennem Liertunnelen (åbnes først officielt næste dag) — korte stop i Drammen, Hokksund og Hønefoss. Derefter ad Bergens-banen til Finse — med ophold ca. 1 time for besigtigelse af snerydningsmateriel m.v. Fra Myrdal station en afstik-ker ad den 20 km lange Flåmsbana til Flåm station og retur — og derefter »non stop« til Bergen. (Interessante fotostop og -kørsler).

Fredag den 1. og lørdag den 2. juni: Arrangementet disse to dage er tilrettelagt og gennemføres af NJK's afdeling i Bergen: Studiebesøg på Bergen jernbaneterminal — med tog gennem tunnel til Koengen, Skoltegrunnskajen og hav-nesporerne i nord langs Sjøgaten — med tog i tunnel til havnespor på Dokkeskjærkaien. Besøg på Bergens Meka-niske Verksted, sporvejsremisen Møhlenpris, Kronstad jern-baneverksteder. Rejse med tog på den gamle Vossebane: Kronstadt — Minde — Fjøsanger — Hop — Nestun — Hau-køland — Espeland — Arna — Tunestveit, i alt 32,33 km. Stop ved Hop for besøg på Edvard Grigs »Trollhaugen« (med festspillene). Nestun var udgangspunkt for Nestun—Os banen (750 mm). (Bergensafdelingen påtænker at re-staurere denne bane).

Søndag den 3. juni: Afrejse fra Bergen ca. kl. 08.00. Stop i Voss og derefter med Hvardangerbanen til Granvin (27 km) og retur — og derefter til Ål på Bergensbanen (frokost-ophold). Fra Ål køres til Hønefoss og derefter ad Dram-mensbanen til Hokksund—Drammen. Fra Drammen køres for sidste gang ad Liersløyfen til Spikkestad. (Banen ned-lægges denne dag og sporene tages op). Ankomst Oslo V. ca. kl. 21.00 af hensyn til nattogene. (Flere fotostop).

SERVICE STATIONEN »TIKANTEN«

Ørum og Poulsen

Helsingørgade 60, 3400 Hillerød
(03) 26 55 56

**BERNTHS HJØRNE
HERREEKVIPERING**

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

C. Å. RINGTVED & SØN
Entreprenør – Bygmestre

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

FREDERIK JOHANSEN A/S

Korn – Kolonial – Foderstoffer

Mariager

**Musik skal der til
CLEAR SOUND**

PRIORGADE 1 A
9000 Aalborg - Tlf. (08) 13 98 51



ØRESUNDSBÅDENE

Aktieselskabet

Burmeister og Wain's Skibsbyggeri

byggede:

Den første enkeltsporede isbryderfærge »VALDEMAR« 1886.

Den første danskbyggede, enkeltsporede
hjulfærge »DAGMAR« 1889.

Den første dobbeltsporede isbryderfærge »JYLLAND« 1894.

Den første danskbyggede, dobbeltsporede
hjulfærge »SJÆLLAND« 1887.

BURMEISTER & WAIN'S SKIBSBYGGERI byggede også »HJEJLEN« 1861. – Den sejler stadig på Silkeborg-søerne.

HELSINGØR SKIBSVÆRFT & MASKINBYGGERI A/S
HELSINGØR

DANSK RØRINDUSTRI A/S

Fredericia
Tlf. (05) 92 32 66

NJK udarbejder datablade med oplysninger om banestrækninger og det rullende materiel. Kørslen kommer ikke til at foregå med damp — men med motorvogn — eller med tog fremført af el-loko, alt under forbehold af deltagerantal.



For tilslutningsrejsen København—Oslo arbejder DJK's udflugtsafdeling med følgende muligheder: A) Vi tilrettelægger tilslutningsrejsen **beregnet med skib til Oslo og tog hjem. Afrejse København — Larsens Plads onsdag den 30. maj kl. 17.00.** (Ankomst Oslo kl. 08.00).

Hjemrejse Oslo Ø. søndag den 3. juni kl. 22.40 med tog 167. (Ankomst København H. mandag den 4. juni kl. 08.53). **Beregnet med minimum 10 deltagere vil billetprisen blive — inkl. sovevogn — ca. kr. 360,—.**

B) Der er overvejende stemning for nævnte rejsemåde, men da der kan være enkelte, der først kan rejse med nattoget, vil tilslutningsrejsen for disse se sådan ud: **Afrejse København H. onsdag den 30. maj kl. 22.19 med tog 468.** (Ankomst Oslo Ø. kl. 08.38). **Hjemrejse som ovenfor. Billetprisen for denne rejsemåde bliver ca. kr. 405,— inkl. sovevogn.** Skulle der til denne rejsemåde tilmelde sig over 10 deltagere reduceres prisen til ca. kr. 320,— inkl. sovevogn.

For begge rejsemåder vil der komme yderligere et mindre beløb for en fælles transport fra Utstikker II/Oslo Ø. til Oslo V.

Tilmelding: Udflugtsrejsen ligger i et sådant prisniveau, at medlemmerne allerede nu må tage stilling til deltagelse. Vi beder derfor om snarest — og senest lørdag den 28. april — at modtage Deres tilmeldelse (adresseret: **Dansk Jernbane-Klub, udflugtsafdelingen, Bernstorffsvej 195, 2920 Charlottenlund**) i form af et brevkort, med angivelse af om De ønsker tilslutningsrejse i form af »skib/tog« eller »tog/tog«. (Husk, vi kan ikke »hekse« et større antal køjer/sovepladser). Selve rejsen på Bergensbanen m.v. (NJK's andel) anslås til **ca. 250 n. kr.**, hvortil kommer udgift til overnatning (efter den enkeltes behov — anslået til 25—50 n. kr. pr. nat (to nætter i Bergen)) — hertil må lægges udgift til forplejning på hele rejsen.

I første halvdel af maj måned fremsendes de endelige informationer, bl.a. om indbetaling, til de tilmeldte.

POR/PSR



**Jeppesens
kaffe**

Museumsbanen

MARIBO—BANDHOLM

For 12. gang skal Museumsbanen til at starte på en sæson, og i den anledning skal vi bruge personale til alle tjenestegrene: Billetkasserere i Maribo og Bandholm Havn, fyrbødere, fyrbøderaspiranter, lokomotivførere, pakmestre, stationsforstander i Bandholm, togbetjente og togførere. Dog gøres der opmærksom på, at der kræves sikkerhedsprøve for, at man kan komme til at udføre visse af ovennævnte tjenester. Tjeneste ved banen står åben for alle medlemmer af Dansk Jernbane-Klub.

Inden sæsonen starter (den 18. maj), kan vi godt bruge nogle hjælpende hænder for, at materiellet kan være i god orden til den forestående kørsel.

Køreplanen for 1973 (bringes i nr. 3/73 af tidsskriftet) er på søndage som sidste år, men på lørdage er kørslen udvidet med et togpar, således at der køres fire togpar på lørdage.

Sæsonen 1973 omfatter kørsel på søn- og helligdage i tiden 18. maj til 23. september samt på lørdage i tiden 23. juni til 25. august.

Tilmeldelse til tjeneste på MBJ i sommeren 1973 bedes foretaget på et åbent brevkort, der skal indeholde følgende oplysninger:

Navn:

Adresse:

Tlf. nr. Medlems-nr.

Fødselsdato

Ønsker at gøre tjeneste som

Jeg kan følgende datoer

Har gjort tjeneste ved Museumsbanen som

..... år

Brevkortene bedes sendt til **Preben Clausen, Nattergalevej 11, Ejby, 4623 Lille Skensved**, helst inden 24. april 1973.

For at orientere nye og gamle medarbejdere om arbejdet ved Museumsbanen i 1973 har driftsudvalget besluttet at afholde et møde i København og i Maribo. Ved disse møder vil vi også forklare hvad de enkelte tjenester ved Museumsbanen omfatter.

De to møder afholdes således:

Mandag den 7. maj kl. 19.30 i »Karnappen«, Niels Hemmingsens Gade 10, 1153 København K. Orienteringsmøde for tilmeldt personale til Museumsbanens 12. sæson.

Lørdag den 12. maj kl. 19.00 i remisen i Maribo. Orienteringsmøde for tilmeldt personale til Museumsbanens 12. sæson.

Turlister vil blive udarbejdet og udsendt i begyndelsen af maj måned. Nærmere oplysninger om transport til Maribo for tjenstgørende personale kan fås hos undertegnede

Preben Clausen

Bandholm stationsbygning fredet i klasse B.

Af det rullende materiel vore bedste- og oldeforældre lod sig befordre ad jernbanen med, eksisterer kun få eksemplarer, heraf en del på Museumsbanen Maribo–Bandholm. Med stationsbygningerne fra den tid er det anderledes. En god del af Danmarks stationsbygninger er opført i forrige århundrede. Mange af dem, der endnu er tilbage, er dog moderniseret eller ombygget mere eller mindre til uken-delighed, og det må vel forventes, at DSB vil fremskynde en udskiftning af de ældste bygningsanlæg rundt om i landet i de kommende årtier. Så meget desto mere glædeligt er det, at Kulturministeren nu har besluttet at Bandholm stationsbygning skal være fredet i klasse B i henhold til lov om bygningsfredning.

DJK rejste i efteråret 1972 sagen over for det særlige Bygningssyn under Kulturministeriet, efter at Lollandsbanen, der ejer bygningen, havde erklæret sig indforstået med initiativet. Sagen gik mod forventning, må man næsten sige, igennem bygningssynet uden vanskeligheder og nu har Kulturministeren altså truffet den endelige beslutning.

Stationsbygningen i Bandholm er, som de fleste læsere sikkert ved, opført i 1868–69 i forbindelse med anlægget af Bandholmbanen — Danmarks første egentlige privatbane. Stationsbygningen må således siges at have en ikke ringe kulturhistorisk interesse ved siden af at være et ganske hæderligt eksempel på god stationsarkitektur fra jernbanens barndom i Danmark. Fredningen indebærer bl.a., at en række bygningsarbejder vedrørende facader, tagflader m.v. kun må udføres med tilladelse fra bygningssynet, og at bygningen ikke må nedrives, medmindre bygningssynet vil ophæve fredningen. Bygningen vil i øvrigt blive optaget på fortegnelsen over fredede bygninger i Danmark.

Der er for tiden ca. 2.700 fredede bygninger her i landet, ekskl. folkekirkens kirkebygninger. Blandt de fredede bygninger skal man lede længe, for at finde nogen med tilknytning til jernbanedrift, men de findes dog. Roskilde stationsbygning fra 1847 og den tidligere isbådsstation på Knudshoved fra begyndelsen af forrige århundrede er begge fredet i klasse B og nu altså også Danmarks første »privatbane« station.

Lad os håbe, at den ny værdighed også må blive indledningen til en lidt festligere fremtid for den gamle vel-tjente bygning, — forhåbentlig en dag under DJK's medvirken.

Bent Jacobsen

DJK Klampenborg/Frederiksberg

I de sidste par år har arbejdet med restaurering af vogne i Klampenborg praktisk taget været indstillet. En af årsagerne til dette er, at der har manglet arbejdskraft. I efteråret enedes bestyrelsen om at søge genoprettet et arbejds-hold i Klampenborg, men man var knebet kommet i gang med etableringen, før vi fra DSB modtog meddelelse om, at man gerne så de vogne, der stod derude, flyttet. Årsagen var, at Klampenborg station skulle udbygges med flere opstillingsspor til S-tog. Fra DSB's side var man os meget behjælpelige med at finde et »nyt« spor til anbringelse af vort materiel. Valget faldt på »spor 17« (det gamle vaske-spor) på Frederiksberg station. Endnu er vognene fra Klampenborg ikke flyttet dertil, men det må formodes, at



Mens foreningens personvogne OHJ C 204/205, HVJ C 501 samt postvognen OHJ D 232 har stået i Holbæk, er alle ruder i vognene knust. Her er vognene endnu i Holbæk, 1. februar 1973. Foto: Ole-Chr. M. Plum

de to skovvogne samt HHGB A 1 snart vil blive flyttet fra Klampenborg til Frederiksberg.

I forbindelse med retableringen af et arbejds-hold, der kan påtage sig restaurering af vogne på Frederiksberg station opstod spørgsmålet om hvilke arbejdsopgaver det ville være gavnligt at gå i gang med. Man enedes snart om, at det ville være godt, at få vor jubilæumsgave fra OHJ, dobbeltvognen OHJ C 204/C 205, til Frederiksberg. Sammen med personvognen HVJ C 501 og postvognen OHJ D 232, der blev købt af DJK i 1971, henstod de på et spor i Holbæk.

Desværre har opholdet i Holbæk ikke på nogen måde været »fredfyldt« for vognene. Unge vandaler har møjsom-meligt smadret alle ruder i de fire vogne. Alene anskaffelse af ruder til vognene vil koste adskillige tusinde kroner.

Den 10. marts forlod de ovennævnte vogne Holbæk i et særtog. OHJ D 232 blev afkoblet i Roskilde fra siden at fortsætte sin rejse til Maribo. Personvognene OHJ C 204/205 og HVJ C 501 kørte med videre til København og søn-dag den 11. marts blev vognene anbragt på Frederiksberg station.

De vogne, der skal sættes istand er altså ankommet, og nu mangler vi blot folkene, der er villige til at ofre nogen tid på at få disse vogne restaureret.

Finn Beyer Paulsen, der har indvilliget i at søge arbejds-hold Frederiksberg etableret, vil meget gerne i forbindelse med medlemmer, der på en eller anden måde kunne være interesseret i at hjælpe til med det forestående restaure-ringsarbejde. Skulle De have fået lyst til at være med, så skriv eller ring til Finn Beyer Paulsen, Nakskovvej 62 A, 2500 Valby, Tlf.: (01) 46 22 55.

OCMP

Besøg

JERNBANEMUSEET

Sølgade 40, opgang F, 5. sal

Åben onsdage kl. 12–16 april–oktober

Tilbudsliste nr. 12

Omkring den 1. april udsendes tilbudsliste nr. 12 fra Salgsafdelingen. Også denne gang vil De kunne finde adskillige interessante tilbud, der kan friste enhver jernbaneentusiast. Tilbudslisten kan fås ved at indsende 1,20 kr. i frimærker til **Dansk Jernbane-Klub, Salgsafdelingen, Rantzausgade 9, 4. tv., 2200 København N.**

Jernbanemateriel 1 – Frichs firkantede diesellokomotiver

Under denne titel udkommer den 15. april 1973 en bog på Kurlands forlag. Teksten er skrevet af Hans Gram Alkjær og de mange tegninger, der findes i bogen er udført af Jens Bruun-Petersen.

Jernbanemateriel 1 er på 64 sider (format 21x21 cm), og indeholder 24 tegninger i HO samt 38 fotos. Prisen for bogen, der indtil videre kun forhandles gennem DJK's Salgsafdeling, er kr. 30,- + porto 1,50 kr.

Bøger fra Frank Stenvalls Forlag

Det er med glæde, at vi kan meddele »Jernbanen«s læsere, at Salgsafdelingen fremover vil forhandle de adskillige udmærkede bøger, der er udkommet på Frank Stenvalls Forlag.

Den 15. marts udkom langt om længe »Nordens Järnvägar 1971«. Årets udgave af den vellidte billedrevue er på 120 sider og med ca. 240 fotos. 1971 var året, hvor Danmark slog rekord i jernbanenedlæggelser, idet ikke mindre end ni baner med ca. 350 km strækning nedlagdes for persontrafik.

Prisen for denne bog, der er indbundet, er 41,00 kr. incl. porto.

Endvidere kan vi tilbyde følgende bøger:

Nordens Järnvägar 1968 (2. oplag)	41,00 kr.
Nordens Järnvägar 1969	33,00 kr.
Nordens Järnvägar 1970	33,00 kr.
Danmarks Jernbaner 1960–1969 af Tom Lauritsen	28,00 kr.
Spårvägen i Malmö af Börje Carlén	55,00 kr.
Smålandska Järnvägar udgivet i samarbejde med Ohs Bruks Järnvägs Museiförening	17,00 kr.
Bøgerne kan erhverves ved indbetaling af beløbet + porto 1,50 kr. pr. bog til DJK's Salgsafdeling (Portoen er højest 4,50 kr.).	

DJK's bogserie

Af de hidtil udsendte bøger kan følgende leveres, så længe lager haves:

6. Nakskov–Rødby Jernbane	kr. 12,00
9. Vejle–Give Jernbane	kr. 12,00
11. Nakskov–Kragenæs Jernbane	kr. 12,00
13. Vodskov–Østervrå Banen	kr. 14,00
17. Lyngby–Vedbæk Jernbane	kr. 25,00
20. Køge–Ringsted Jernbane	kr. 32,00
21. Hørve–Vørslev Jernbane (2. udgave)	kr. 20,00
22. Danske Jernbaners Motormateriel	kr. 20,00

23. Hjørring–Hørby Banen	kr. 20,00
24. Maribo–Banholm Jernbane 1869–1969	kr. 20,00
25. Horsens–Juelsminde Jernbane	kr. 25,00
27. Gribskovbanen 1880–1924	kr. 48,00
28. Haderslev Amts Jernbaner I: Dr. Mauves bane	kr. 40,00
29. Haderslev Amts Jernbaner II: Becherer bygger videre	kr. 40,00
30. Altona–Kiel Jernbane	kr. 19,00
31. Horsens–Tørring Banen forventes udgivet 1973	
32. Hillerød–Frederiksværk–Hundested Jernbane 1897–1947	kr. 48,00
33. Hillerød–Frederiksværk–Hundested Jernbane 1947–1972	kr. 20,00
34. Hillerød–Frederiksværk–Hundested Jernbane, Rullende materiel, sporplaner m.m. Forventes udgivet maj 1973	kr. 25,00

Bøgerne kan erhverves ved indbetaling af ovennævnte beløb + porto (80 øre pr. bog – dog kr. 2,00 for nr. 17, 20, 27–29 og 32. Ved samtidig bestilling af flere bøger er portoen højest 4,50 kr.) på **postgirokonto 17 91 76**, adresseret til **Dansk Jernbane-Klub, Salgsafdelingen, Rantzausgade 9, 4. tv., 2200 København N.**

Den opmærksomme læser vil sikkert allerede have bemærket, at DJK's bogserie nu også forhandles af Salgsafdelingen. Denne ændring sker pr. 1. april 1973. Bestillinger på de bøger, der er nævnt ovenfor, vil blive effektueret snarest muligt, men samtidig benytter vi lejligheden til at meddele, at leveringstiden på bestillinger fra tilbudslisterne godt kan være ca. 3 uger. Årsagen er da tidsnød som følge af, at det arbejde, der skal udføres i Salgsafdelingen, skal udføres i vor ret begrænsede fritid.

OCMP



Boganmeldelse

Frank Stenvall (red.):

Nordens Järnvägar 1971.

120 sider – Rigt illustreret – Sv. kr. 29,50.

Frank Stenvalls Förlag, Malmö 1973.

For fjerde gang glæder Frank Stenvall alle nordiske jernbane-entusiaster med sin dejlige billed-årbog. I 1971 skete en masse – jernbanestrejke i Sverige, nedlæggelse af 350 km jernbanelinje i Danmark, sidste kørsel med damplokomotiv i Norge – og åbning af en ny jernbanelinje i Finland. Her er noget for enhver smag. Blandt de ca. 240 fotografier er de, der skildrer de dagligdags begivenheder, ikke de dårligste – miljøbilerne hører til de allerbedste. Men der er også fotos af nyanskaffet materiel og udrangeret ditto. Materielfortegnelserne (lokomotiver og motorvogne) er jo altid bogens pris værd.

Det danske afsnit omfatter 30 sider – og bidragsyderne tæller vore ypperste fotografer. Frank Stenvalls danske hjælper (for en sådan findes vel) burde ikke have overset en fejl i DSB trækraftlisten (en fejl, der er gået igen fra 1970-udgaven), fejl i oversigten over nedlagte strækninger og et par unøjagtigheder i billedteksterne (vedr. automatiske linieblokanlæg på Kystbanen og »Stålvalseværket«s motorlokomotiver) – og så har der vist sneget sig et foto ind – fra 1972 (Østerport). Men – det er kun skønhedsfejl, der ikke gør bogen ringere. Til slut blot dette – redaktøren må se at indhente lidt af den efterhånden lovlig meget »tabte« tid. En årbog må ikke være næsten 15 måneder undervejs.

EBJ

SM-LAMPEN

-første
førende
DANSKE



SØREN MADSEN

2600 GLOSTRUP
Ejby Industrivej 68
Telf. (01) 45 35 44

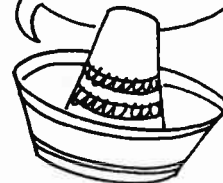
5000 ODENSE
Dronningensgade 7
Tlf. (09) 12 02 20

8000 ÅRHUS C
Nørreport 6
Telf. (06) 12 30 85

HVOR SKAL
DU HEN I DEN
MUNDERING?



PÅ RESODAN-
FERIE
NATURLIGVIS!



RESODAN FERIEREJSER

- en virkelig kvalitetsferie til en rimelig pris. DSB, Comus rejser og Reso, Sveriges største rejsearrangør, står bag den nye store skandinaviske rejseorganisation.

Med Resodans første fællesprogram kan vi tilbyde Dem et stort antal rejser med fly og tog ... til konkurrencedygtige priser! Her er nogle udpluk fra det 80 sider store farverige program:

Flyrejser

Fügen	1 uge fra 545
Mallorca	1 uge fra 575
Diano Marina	1 uge fra 595
Malta	1 uge fra 595

Togrejser

Paris	6 dage fra 785
Opatija	10 dage fra 940

— Få det store sommerprogram nu! —

Comus
REJSE
NORREVOLD 15
tlf 13 61 50

TERMINUS
tlf 14 11 26
AMAGER
tlf 55 66 11
LYNGBY
tlf 88 08 22

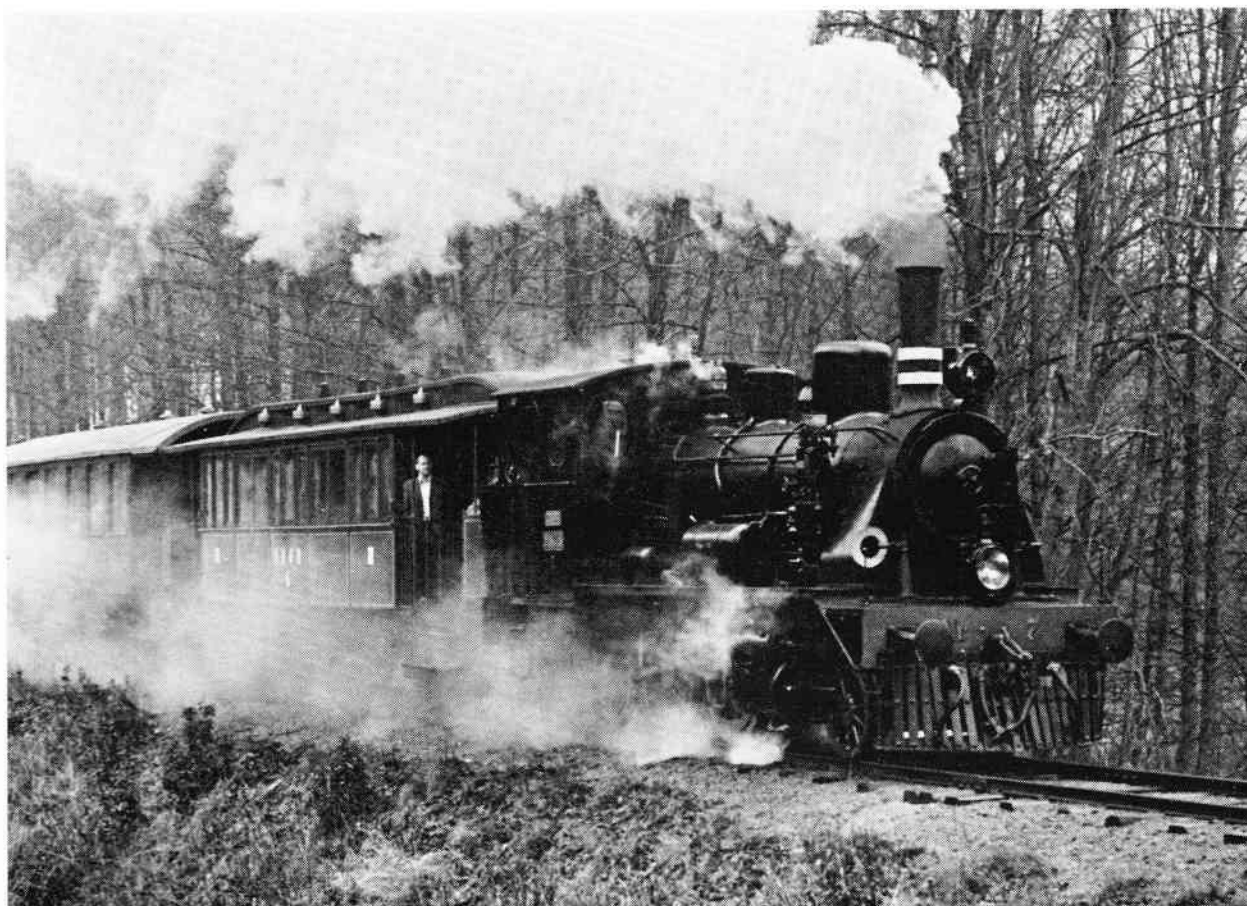
MAGASIN
tlf MI 1983
NORRE
tlf 13 34 42
RØDOVRE
tlf 41 12 30

DSB
rejsebureau

- eller øvrige rejsebureauer



**Hads-Ning Herreders
Jernbane**



Årets juleudflugt gik til Gilleleje søndag den 10. december 1972. Ca. 100 medlemmer deltog i den meget vellykkede udflugt, hvor Helsingør Jernbaneklub's damplokomotiv ØSJS nr. 7, fremførte toget på strækningen København H-Gilleleje-Hillerød.
Foto: Ole-Chr. M. Plum



Søndag den 18. februar deltog 150 medlemmer i rundvisningen på Centralværkstedet og på depotværksted Helgoland. Transporten til Centralværkstedet og videre til Helgoland foregik med særtog ad Godsforbindelsesbanen. Her ses særtoget, der var oprangeret af MO 1867 - 3 CII - MO 1862 ved Damhus.
Foto: Ole-Chr. M. Plum

Hög effekt – Hög hastighet



Det första av 26 NOHAB-GM dieselelektriska 3300 HP lokomotiv för Danmark med GM's nya överladdade 16-cyl. dieselmotor, växlade för 143 km/h.

1972-74 levereras till DSB 20 nya 3900 HP lok med 20 cyl. motorer och ny elektronisk reglerutrustning, växlade för 165 km/h. Dessa lok kommer att få utrustning för elektrisk tåguppvärmning med kraftuttag från dieselmotorn.

NOHAB

LOCOMOTIVE DIVISION

S-461 01 TROLLHÄTTAN SWEDEN

Tel. 0520/180 00 Cables: NOHAB Telex: 42084

252
8905008
06140000 6-4 10 01
FR JÖRGEN NIELSEN