



jernbanen

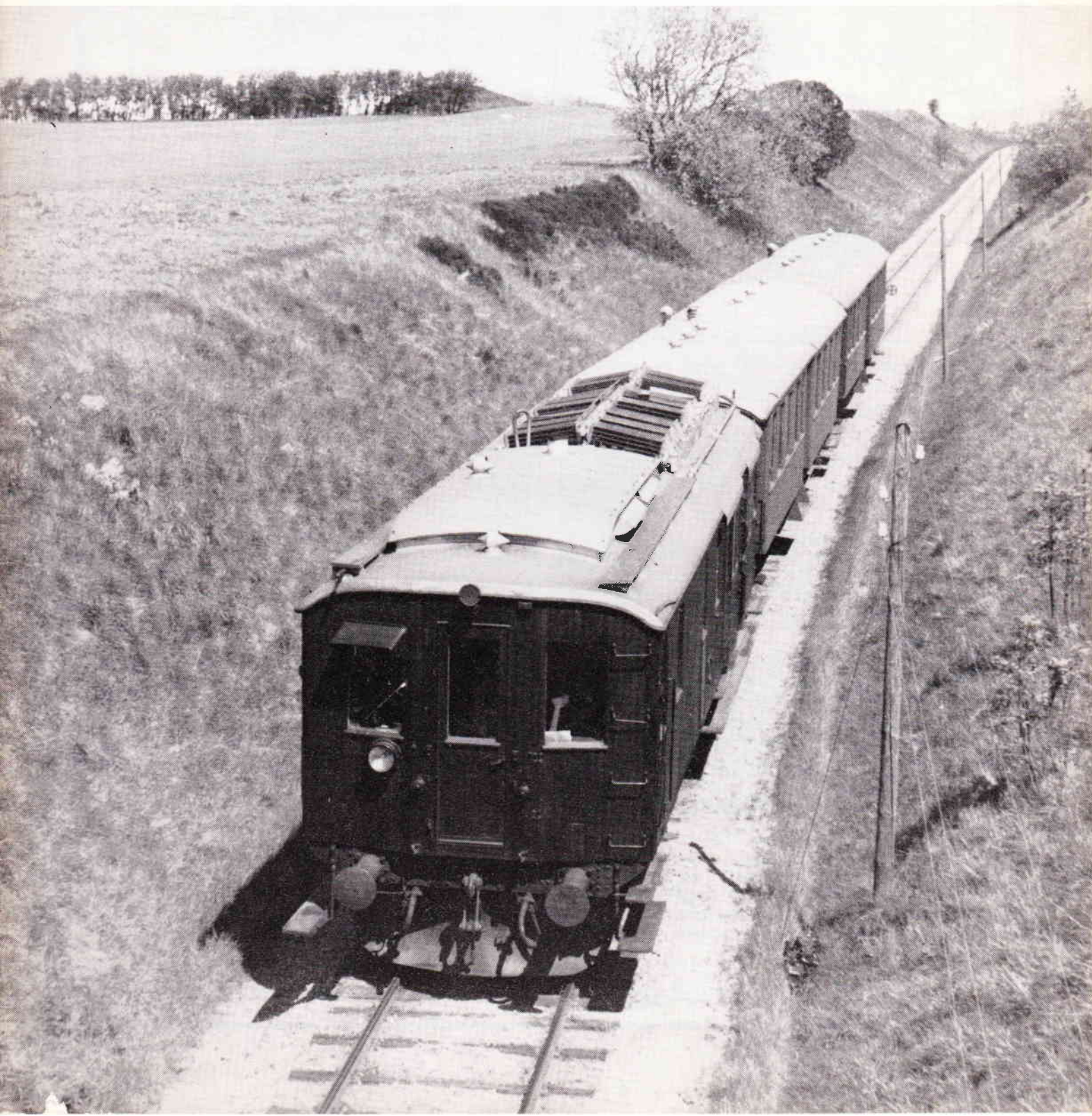
2

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

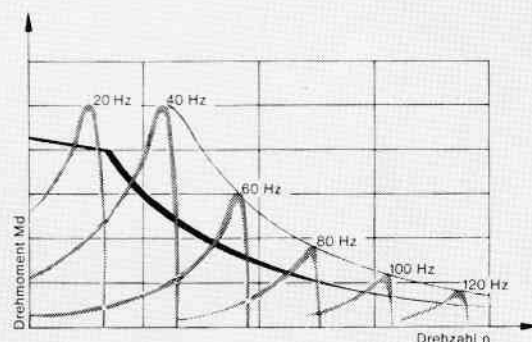
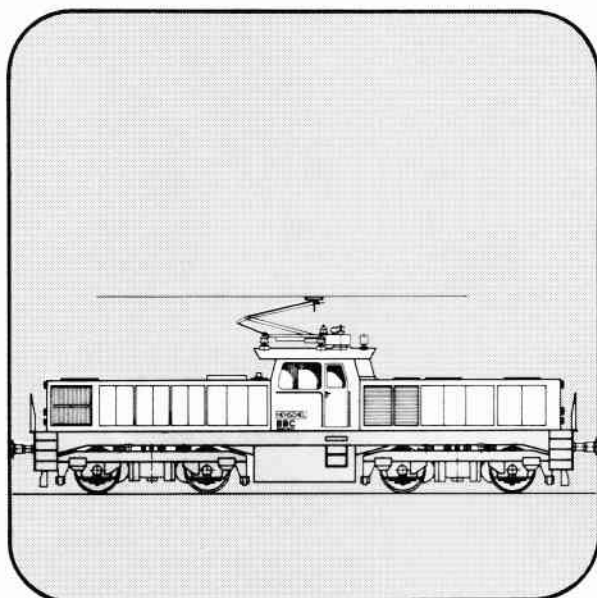
17. ÅRGANG

APRIL 1977

KR. 10,00



1500 kW Industri- og rangerlokomotiv med asynkrone banemotorer.

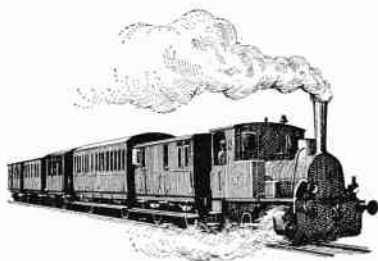


Den asynkrone kortslutningsmotor er med sin enkle og robuste konstruktion særdeles velegnet til banedrift. Det af BBC udviklede statiske frekvens- og spændingsreguleringsudstyr er den nødvendige forudsætning for, at banemotorerne altid arbejder i et stabilt og økonomisk optimalt punkt på Md/n-kurven.

Afd.: EH

A/S NORDISK BROWN BOVERI · Vester Farimagsgade 7 · 1606 København V. tlf. (01) 15 62 10

BBC
BROWN BOVERI



jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

Ansvarshavende redaktør:

Ole-Chr. M. Plum,
Glæmosevej 12,
4340 Tølløse
Tlf. (03) 48 53 83

Redaktionskomité:

Bent Jacobsen
Erik B. Jonsen
Finn Beyer Paulsen
Ole-Chr. M. Plum
Birger Wilcke

Annonceekspedition:

Klosterstræde 23, 1157 København K.
Tlf. (01) 12 62 45

JERNBANEN udsendes omkring den 20.
i månederne februar, april, juni, august,
oktober og december.

Redaktionen af et nummer slutter om-
kring den 1. i forudgående måned.

Artikler i JERNBANEN står for de en-
kelte forfatters egen regning og er
ikke nødvendigvis udtryk for redaktio-
nens eller Dansk Jernbane-Klubs me-
ning.

JERNBANEN tilsendes medlemmer af
Dansk Jernbane-Klub – vedr. medlem-
skab, se de orange midtersider.

Tryk: Herfølge Bogtrykkeri, Herfølge

Forsidebilledet:

Mariager-Fårup-Viborg Jernbanes M 4
med persontog ved Vælds, 23. maj
1966. Foto: K. E. Jørgensen.

17. årgang

April 1977

Nr. 2

ELEKTRIFICERINGEN AF DSB's HOVEDSTRÆKNINGER

I 1974 udsendte DSB en debatavis under titlen »Al den snak om kollektiv trafik«. Siden er der blevet snakket meget og udtrykt megen velvilje med hensyn til styrelsen af den kollektive trafik, hovedsageligt rent verbalt. DSB's elektrificeringsplaner, der som et notat er blevet forelagt trafikmini-ster Kjeld Olesen, kræver imidlertid en mere **kontant** velvilje. En tilslut-ning til disse planer – i form af de nødvendige bevillinger – vil være ud-tryk for, at der ligger realiteter bag »al den megen snak...«.

Elektrificeringen af DSB's hovedstrækninger vil indebære en forbedring af den kollektive trafik, idet den giver mulighed for hurtigere og mere intensiv drift. Samtidig vil den indebære store energi- og miljø-mæssige fordele. Prisen kan måske synes afskrækkende, men tager man i betragt-ning, at størsteparten af DSB's nuværende diesellokomotiver under alle omstændigheder skal udskiftes i det næste tiår, og at den elektriske drift på en række punkter betyder besparelser, er det ikke så dyrt endda. Netto-investeringen – ca. 700 mio. kr. – vil ikke engang udgøre 15 pct. af, hvad man i de kommende år vil bruge på nye jagerfly. Samtidig vil anlægs-arbejderne på kortere sigt gavne beskæftigelsen, og formentlig vil en stor del af de nødvendige leveringer til elektrificeringen ske fra dansk industri.

Da man allerede har overstået en del af planlægningen, vil det – med de nødvendige bevillinger – være muligt f. eks. at afslutte elektrificeringen af de sjællandske hovedstrækninger i 1987.

Hvis DSB elektrificeres, bliver det – i modsætning til DB og SJ – med 25000 V, 50 Hz vekselstrøm, hvilket anses for det mest moderne system. Dette system anvendes også ved den igangværende elektrificering af de finske statsbaner – VR –, og i flere af de socialistiske lande har systemet allerede stor udbredelse. I den forbindelse kan det vække en vis undren, at DSB tilsyneladende hovedsagelig har haft sin opmærksomhed rettet mod vesteuropæiske lande, hvor man ikke i større omfang har driftserfaringer med 50 Hz-systemet.

Elektrificeringen af DSB er ikke nogen ganske ny tanke. I Traktions-udvalgets betænkning fra 1958 blev det fastslået, at man til stadighed skulle være opmærksom på mulighederne for elektrisk drift. Betænkningen var med til at afslutte en væsentlig fase i DSB's historie – afskaffelsen af damptrækkraften. Diesel-ficeringen af fjerntrafikken kom – af forskellige grunde – til at strække sig over næsten 30 år. I dag er de teknologiske forudsætninger for den næste fase – elektrificeringen – til stede. Man må så blot håbe, at den ikke bliver udskudt af kortsigtede politiske ma-nøvrer, uanset om de besmykkes med det »magiske« ord: besparelser...

John Poulsen.

Ringkøbing - Ørnhøj - Holstebro jernbane

Af Ole Edvard Mogensen



Ringkøbing-Nr. Omme Jernbanes damplokomotiv nr. 1 ved privatbanens remise i Ringkøbing, ca. 1925.

Foto: Skadborg.

De store jernbanelove var datidens form for egnsudviklingsstøtte. Ørnhøjbanen var en typisk kulturbane, anlagt med det formål at opbølge erhvervslivet i en tyndt befolknet egn, en opgave banen løste på udmærket vis. – Længs dens spor voksede driftige stationsbyer op, byer som har fortsat udviklingen efter banens nedlæggelse i 1961. Forfatteren har gennemgået den nedlagte banes arkiv og gjort status over dens betydning både som udviklingsfaktor og som transportmiddel.



De store jernbanelove fra 1894, 1908 og 1918 omfatter langt den overvejende del af de lovhjemler, der er tilvejebragt for de danske jernbaner. Lov om nye jernbaner m.v. af 27. maj 1908 indeholdt 5 statsbaner og 51 privatbaner og var således den største jernbanelov i Danmark. En del af privatbanerne blev dog aldrig anlagt ligesom mange af banerne senere er nedlagt. Som kuriosum kan nævnes, at loven omfattede nogle privatbaner, som var planlagt drevet elektrisk, disse baner kom dog ikke til udførelse, men det er overraskende, at man allerede i 1908 havde planer om elektriske baner, når det samtidig erindres, at den første strækning i Danmark med elektrisk drift, S-banen i

København, først åbnedes i 1934. Af andre særprægede jernbaneplaner kan nævnes den i 1861 udarbejdede plan for en hestebane langs med Jyllands vestkyst fra Struer til Varde. Det blev dog ved planerne, i 1875 åbnedes strækningen Holstebro-Ringkøbing-Varde som almindelig lokomotivbane.

Efter anlægget af den vestjyske længdebane, der gik over Vemb, blev der udarbejdet planer for en jernbane til betjening af oplandet nordøst for Ringkøbing. I 1906-07 forhandlede man om en statsbane fra Skjern til Skive med en sidebane fra Nr. Omme til Ringkøbing. Det var tanken, at en sådan bane foruden at kunne betjene den lokale befolkning også skulle virke som transitbane for befordring af landbrugsprodukter fra Nordjylland til Esbjerg. Planen støttede imidlertid på modstand, bl.a. fra statsbanernes side, idet man fremførte, at den påtænkte transitbane måtte formodes at virke stærkt konkurrerende til de eksisterende baner, og da lovforslaget fremsattes den 18. januar 1907, blev det ikke vedtaget. Efter indstilling fra en i 1904 af Ministeriet for offentlige Arbejder nedsat kommission, der af hensyn til en ensartet behandling fik alle de indkomne jernbaneprojekter til behandling, godkendte

Rigsdagen i den store jernbanelov af 27. maj 1908 anlæget af en statsbane fra Skjern til Videbæk, mens den øvrige del af projektet indtil videre stillede i bero. Jernbaneloven godkendte også anlægget af en jernbane fra Ringkøbing over Ølstrup til Nørre Omme, og koncessionen udstedtes den 19. juni 1909. Anlægsarbejdet påbegyndtes i september 1909, og den 14. november 1911 fandt den festlige indvielse sted. Et stort selskab af indbudte gæster kørte en tur på banen i et festsmykket tog. Toget standsede på alle stationer og overalt var der mødt mange mennesker op for at se banens første tog. Om aftenen var der påfølgende festmiddag på Hotel Ringkøbing. Den regelmæssige drift indledtes den følgende dag. Midlerne til banens anlæg blev tilvejebragt ved aktietegning. Efter afslutningen af anlægsregnskabet kunne aktiekapitalen endelig fastsættes til 1.486.500 kr., fordelt med 66,66% til staten, 32,04% til kommunerne og 1,3% til private. Banens hovedspor blev anlagt med 22,45 kg/m skinner. Oprindelig hed banen Ringkøbing-Nørre Omme Jernbane og havde ejendomsmærket RNOJ, men senere skiftede banen navn til Ringkøbing-Ørnhøj Jernbane, hvorefter ejendomsmærket ændredes til RØJ.

Til banens åbning anskaffedes fra A. Borsig, Berlin, tre ens tenderlokomotiver, Nr. 1, 2 og 3. Disse lokomotiver bestred hele trafikken i banens første år, hvor der kørtes tre tog daglig i hver retning. Endvidere indkøbtes fra vognfabrikken Scandia ved Randers 4 personvogne, 22 godsvogne og en sneplov.

I Ringkøbing havde banen fuld optagelse på statsbanestationen, som varetog billetsalg, godsekspedition, sikkerhedstjeneste m.v., for denne tilslutning betales et vederlag, der i en lang årrække udgjorde 5000 kr. årligt. Privatbanens tog benyttede spor tre ved perron to, mens statsbanernes tog benyttede sporene et og to. I nordenden af stationen havde banen remise med oprindelig tre lokomotivpladser, senere blev der tilbygget en motorremise. Endvidere fandtes en værkstedsbygning, to bygninger med hver en tjenestebolig samt administrationsbygning med bolig for direktøren. Fra Ringkøbing station gik banen gennem en kurve i nordøstlig retning, umiddelbart nord for Ringkøbing-Herning landevejen, forbi Rindum Kjærby og Nobjerg trinbrætter til No station i km 5,5. Stationen lå i landsbyen af samme navn, hvor banen skar bivejen fra Heeager til Røglind. Stationsbygningen i No var ligesom banens øvrige landstationer indrettet med ventesal, stationskontor samt bolig. Endvidere var der anlagt vigespor og opført fritliggende varehus. Banen fortsatte mod øst forbi Stampen og Flytkjær trinbrætter til Lervang station i km 11,4. Stationen var beliggende sydvest for landsbyen Ølstrup ved bivejen fra Ølstrup til Herning landevej. Fra Lervang gik banen mod øst forbi Hjöllund trinbræt ved bivejen fra Ølstrup kirke og videre forbi trinbrætterne Mosdal og Vesterbæk, hvorefter den drejede i nordlig retning forbi Bækbo trinbræt frem til Spjald station i km 17,7. I Spjald var stationen beliggende vest for landevejen Holstebro-Skjern. Der var her vigespor overfor stationsbygningen og læssespor på samme side som stationsbygningen. Umiddelbart nord for Spjald drejede banen mod vest til Muldbjerg station i km 21,1, beliggende nord for bivejen fra Ravnsbjerg til Hover kirke. Fra Muldbjerg gik banen atter i nordøstlig retning langs den østlige udkant af Hoverdal plantage og de tilstødende hedearealer forbi Lille Tarp og Sønderkjær trinbrætter til

Grønbjerg station i km 27,1. Grønbjerg station var beliggende i Nørre Omme sogn umiddelbart nord for bivejen til Torsted. Nord for Grønbjerg gik banen forbi Spaabæk trinbræt frem til banens oprindelige endestation Ørnhøj i km 30,7.

Efter åbningen af den første delstrækning forøgedes interessen for en forlængelse af banen, navnlig i Holstebro var der stor interesse, og i 1917 opnåedes der enighed mellem de interesserede parter om banens linieføring.



Loven om en jernbane fra Nørre Omme til Holstebro er indeholdt i den sidste store jernbanelov af 20. marts 1918 og koncessionen udstedtes den 24. marts 1920. Anlægsarbejdet påbegyndtes i 1922, men det trak ud med at blive færdig. En medvirkende årsag hertil var, at en del af arbejdet blev udført som nødhjælpsarbejder og for mange af de anviste arbejdere var arbejde med anlæg af jernbaner noget hidtil helt ukendt. Endvidere var arbejdet standset i hele fem måneder på grund af stærk frost. Men færdige blev man dog, og den 21. august 1925 fandt indvielsen sted. I Holstebro havde man foranstaltet flagning i byen, og indvielsestoget, der kørte en tur mellem Holstebro og Ørnhøj, var smukt pyntet med guirlander. Efter åbningskørslen var der middag for de indbudte gæster på Hotel Schaumburg. Regelmæssig drift på banen indledtes



RØHJ Sm 1 i Holstebro, 1958.

Foto: P. Thomassen.

SKAGENBANEN

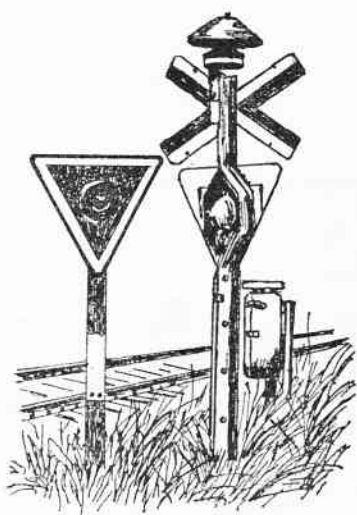
Skagen

Telefon (08) 44 10 15

Tag til Odsherred næste gang De skal på
udflugt

Odsherreds Jernbane Høng-Tølløse Jernbane

kører gennem Sjællands smukkeste egne
(03) 43 20 80



Gribskovbanen og
Hillerød-Frederiksværk-Hundested Jernbane

PRIVAT-
BANERNE
HILLERØD

**S SCANDIA
RANDERS**

LYNGBY-NÆRUM JERNBANE

Telefon (02) 87 07 08

★

Tog hvert 20. minut
mellem Jægersborg og Nærum

MODELBYGGER?

Mangler du

- Messingprofiler
- Træprofiler
- Fræsedede træplader til vogn- og husbygning
- Tagventiler, akselbokse spor O
- Skinner, skinnesøm

Skriv efter prisliste

JP HOBBY

v/ Erik Juul-Pedersen
Fiskene 47
3650 Ølstykke

den følgende dag. Midlerne til banens anlæg blev tilvejebragt ved aktietegning. Efter afslutning af anlægsregnskabet kunne aktiekapitalen endeligt fastsættes til 3.059.700 kr., fordelt med 67% til staten og 33% til kommunerne. Banens hovedspor blev anlagt med 24,39 kg/m skinner. Ved åbningen af strækningen Ørnholm-Holstebro benævnes begge baner Ringkjøbing-Ørnholm-Holstebro Jernbane ligesom ejendomsmærket ændredes til RØHJ. Begge baner var uindhegnet, og den største tilladte kørehastighed var oprindelig fastsat til 45 km/t. Efter at niveauoverkørslerne blev sikret med blinklyssignaler kunne hastigheden i 1947 sættes op til 60 km/t, dog med visse indskrænkninger for enkelte strækninger. Senere blev hastigheden for kørsel med skinnestov sat op til 70 km/t.

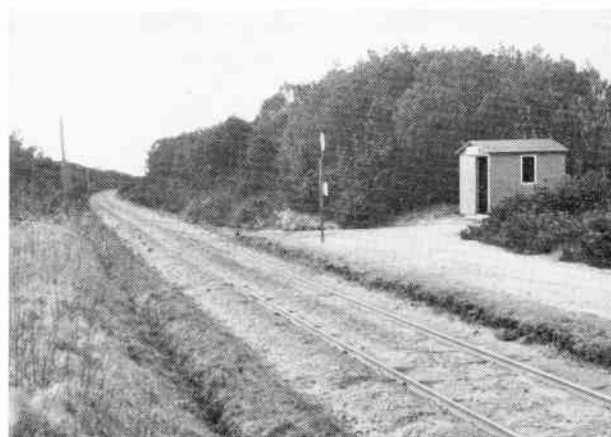
Ved åbningen af Ørnholm-Holstebro Jernbane anskaffedes fra Scandia to fireakselde dieselelektriske motorvogne, RØHJ M 1 og 2, udstyret med en Frichs dieselmotor på 210 hk. Vognkassen, der var af træ, var indrettet med et mindre rejsegodsrum, samt med førerrum i begge ender. I 1946 skete der et alvorligt sammenstød mellem disse to motorvogne på strækningen mellem Vind og Sørvad. M 1 blev delvis knust og solgtes senere til Skagensbanen. Sammen med de oprindelig anskaffede damplokomotiver indgik motorvognene i fællesdriften og benyttedes på begge baner. – Ved anskaffelsen i 1926 kostede motorvognene 162.000 kr.; det var mange penge dengang, men til gengæld var de billige i drift. Til Ørnholm-Holstebro Jernbane indkøbtes endvidere 2 personvogne, 3 bagagevogne og 36 godsvogne.



Vind station, 1961.

Foto: P. Thomassen.

Ørnholm station, hvor der også var opført stationsbygning med bolig, udhus, varehus og remise med 1 lokomotivplads, ejedes oprindelig af Ringkjøbing-Ørnholm Jernbane, men ved åbningen af Ørnholm-Holstebro Jernbane indgik de to baner en overenskomst om delvis driftsfællesskab, hvori det bestemtes at stationsanlægget i Ørnholm var fællesejede. Der var to perronspor, nogle depotspor overfor hovedbygningen og læssespor på samme side som hovedbygningen. Fra Ørnholm løb banen mod nord forbi Havrsnab og Gammelvind trinbrætter til Vind station i km 37,5. Stationen blev anlagt ved bivejen fra Vind kirke til Agerfeld, godt en kilometer øst for den oprindelige bebyggelse ved Vind kirke. Efter banens anlæg voksede bebyggelsen op omkring stationen, og Vind stationsby opstod.



Mosdal trinbræt, 1961.

Foto: P. Thomassen.

Banen fortsatte nu stik øst forbi Østergaard trinbræt, skar landevejen Holstebro-Skjern og løb forbi Resdalhus trinbræt frem til Sørvad station i km 43,1. Ved banens anlæg var der kun nogle få huse omkring Vinding kirke. Stationen blev dog anlagt noget længere sydpå ved Sørvad, hvilket kom til at betyde, at der i Vinding sogn ikke skete nogen udbygning omkring kirken, mens der i tidens løb kom mange nye huse til i Sørvad.

Udover stationsbygningen og varehuset var der også opført et formandshus. Efter Sørvad drejede banen mod nordvest forbi Vennevold trinbræt, hvor der i modsætning til banens andre trinbrætter var opført en murstensbygning med ventesal og bolig. Efter Vennevold skar banen atter landevejen Holstebro-Skjern et par kilometer syd for Nr. Felding, hvor stationen lå i km 49,5. Fra Nr. Felding gik banen i en næsten lige linie nordpå parallelt med Holstebro-Skjern landevejen frem til Holstebro Sydbanegaard i km 53,8. Ørnholm-banen havde i Holstebro sin egen station anlagt syd for Sønderport billetsalgssted på statsbanen Holstebro-Herning. Fra Holstebro Sydbanegaard udgik et forbindelsesspor, der var tilsluttet statsbanen umiddelbart vest for Sønderport, således at det var muligt at udveksle godsvogne. Oprindelig kørte Ørnholm-banens tog kun til og fra Sydbanegaarden, hvorfra de rejsende så kunne skifte til statsbanernes tog på Sønderport. Af hensyn til denne færdsel anlagdes en adgangsvej fra Sydbanegaarden til Sønderport med en 3 m underføring under statsbanen. Senere gennemførtes en del af privatbanens tog til og fra Holstebro statsbanestation.

Betjeningen af de mellem forbindelsessporet og statsbanernes hovedspor liggende sporskifter og tilhørende signaler skete fra Sønderport og udførtes af statsbanerne. Vederlaget for tilslutningen til statsbanen udgjorde oprindelig 1500 kr. årligt. På Sydbanegaarden havde Ørnholm-banen stationsbygning med bolig, to perronspor, en del opstillingsspor samt remise med to lokomotivpladser.

Som nævnt blev der til at drive de i henhold til eneretsbevillingerne anlagte baner oprettet aktieselskaber, hvis anliggender blev varetaget af en generalforsamling og en bestyrelse. Generalforsamlingen var selskabets højeste myndighed og aktionærerne havde stemmeret i forhold til deres indskudte kapital, en stemme for hver fulde 1000 kr. På den ordinære generalforsamling foretoges beretning fra bestyrelsen om selskabets virksomhed i det forløbne

A/s P. HATTEN & CO.

MARIBO – NAKSKOV

KAMPER & SØN

Maskinværksted

Vesterbrogade 7 – Maribo

Tlf. (03) 88 10 69

NORDISK BÅDHANDEL

REERSNÆS SAVVÆRK & TRÆVAREFABRIK

4941 Bandholm

Tlf. (03) 88 80 69

RESTAURANT

BANGS HAVE

helt naturligt...

Idyllen ved Maribo Sø

I Restaurant Bangs Haves naturvenlige selskabslokaler vil De finde den smukke ramme for Deres forretningsfrokost – privatfest – foreningsarrangement. Her vil De hygge Dem, det er helt naturligt i Bangs Have.

BANGS HAVE
Maribo

Tlf. (03) 88 19 11



JOHN JEPSEN

Haakonsens Eftf.

AUT. GAS- & VANDMESTER

Østergade 23

4930 Maribo

FJERNVARME – CENTRALVARME

OLIEFYR – SMEDEARBEJDE

Tlf. (03) 88 06 99

GULF SERVICE

Østergade 66 – Maribo – Tlf. (03) 88 03 73

Benzin – Olie – Vask — Smøring

1. kl. autoreparationsværksted

Vi anbefaler

JERNBANERESTAURATIONEN

Maribo

Tlf. (03) 88 00 86

Velkommen hos

Mona Harild

KOM TIL SKELSTRUP

OG LÆR VORT FIRMA AT KENDE

Vi har et righoldigt lager til »gør-det-selv-manden«. Hvis du vil bygge dig en carport eller overdække din terrasse, eller hvis du vil opsætte profilbrædder og panelplader i dine stuer, er vi leveringsdygtige. Der er også store beholdninger i brædder, tømmer, søm, beslag og træbeskyttelsesmidler.

Vi har dagligt åbent fra kl. 7.00 til 17.00, og så hver lørdag fra kl. 8.00 til 12.00.

BRDR. ALBRECHTSEN A/s

Skelstrupvej 52 – 4930 Maribo

Tlf. (03) 88 08 77 & 88 07 35

år, regnskab, status, forslag til udbyttets størrelse og decharge til bestyrelsen m.v. Medlemmerne i bestyrelsen udpegedes af regering og kommuner. Bestyrelsen havde under ansvar for generalforsamlingen den overordnede ledelse af selskabet. Bestyrelsen konstituerede sig med formand og næstformand. Til ledelse af banernes drift ansattes af bestyrelsen en driftsbestyrer. Den første driftsbestyrer ved banen var S. A. Sørensen, der i 1933 trådte tilbage og efterfulgtes af M. Sørensen, som ledede banen indtil nedlæggelsen fandt sted i 1961. – Ved åbningen af Ørnholm-Holstebro Jernbane i 1925 blev der mellem banerne afsluttet en overenskomst om fællesdrift af banerne. Hver bane forblev et selvstændigt selskab med eget regnskab og udbyttefordeling. Til afgørelse af de fælles sager nedsattes et forretningsudvalg på tre medlemmer fra hver af banernes bestyrelser. I 1953 indgik de to baner fuldt driftsfællesskab.

Ørnholm-banen var en typisk kulturbane, anlagt med det formål at hjælpe erhvervslivet i den pågældende tyndt befolkede egn, datidens form for egnsudviklingsstøtte. Banen fik stor betydning for kultiveringen af egnen, de store mængder mergel, der udkørtes, fra bl. a. Lervang Mergel-leje, gjorde det muligt at opdyrke de tidligere ufrugtbare områder. De større godstransporter i banens første år var mergeltransporterne til banens opland. I regnskabsåret 1916/17 befordredes der således 11.160 tons mergel. Ved banens forlængelse i 1925/26 befordredes på strækningen Ringkøbing-Ørnholm 10.800 tons og på Ørnholm-Holstebro 2.300 tons mergel, dette til trods for, at Ørnholm-Holstebro Jernbanes første driftsperiode var på kun 222 dage.

Fra Nr. Omme blev der transporteret en del tørv med banen.

I løbet af trediveerne svandt mergeltransporterne ind, og i 1937/38 blev der kun befordret 4.150 tons på strækningen Ringkøbing-Ørnholm og 3.000 tons på Ørnholm-Holstebro. I 1931 anskaffedes fra Scandia en større dieselelektrisk motorvogn, RØHJ M 3, udstyret med en 300 hk dieselmotor. Damplokomotiverne anvendtes herefter kun som reservetrækkraft og til sneplovkørsel. Under 2. verdenskrig og de første år derefter var brunkultransporterne langt de vigtigste. Da de var højest, befordredes årligt ca. 220.000 tons. I krigsårene var der for alvor brug for den store transportkapacitet, som Ørnholm-banen var, i 1943/44 befordredes der således på Ringkøbing-Ørnholm Jernbane ialt 113.200 tons gods og på Ørnholm-Holstebro Jernbane ialt 185.700 tons. Det var imidlertid ikke let for banen at efterkomme det store behov for transportarbejde som gjorde sig gældende i krigsårene. Ligesom landets øvrige baner måtte man døje med indskrænkninger i køreplanen, vognmangel og manglen på kul og olie. I efterkrigsårene bedredes forsyningssituationen igen og banen kunne genoptage normal køreplanskørsel. De forbedrede forsyningsforhold bevirkede imidlertid også, at efterspørgslen på brunkul mindskedes og dermed svandt banens transporter ind, for til sidst helt at høre op. I midten af halvtredserne havde banen nogle ammunitionstransporter fra Århus til Nr. Felding, disse transporter var sammenlignet med banens tidligere transportpræstation ikke stor, men i efterkrigsårene var konkurrencen fra lastbilerne taget til, og i takt hermed dalede banens andel af det samlede transportarbejde. I banens sidste driftsår 1960/61 var banens største godstransport befordring af militærgods ialt 2.070 tons.

Persontrafikken var ved åbningen af den første delstrækning god, i 1916/17 befordredes over 60.000 resjende, men allerede ved banens forlængelse i 1925 begyndte konkurrencen fra bilerne så småt at gøre sig gældende. Depressionen i trediveerne smittede også af på banens trafikpræstationer, men med udbruddet af 2. verdenskrig blev der sat en stopper for anvendelse af privatbiler og banen fik atter travlt. I 1943/44 befordredes på Ringkøbing-Ørnholm Jernbane 92.900 resjende og på Ørnholm-Holstebro Jernbane 79.300 resjende. De to små toakslede benzinmotorvogne RØHJ M 4 og 5, anskaffet fra De forenede Automobilfabrikker i Odense, blev under krigen forsynet med gasgeneratoranlæg. Den beskedne trækraft medførte, at det kun var muligt at tilkoble en enkelt personvogn, så det har undertiden knebet med pladsen. Da krigen var til ende, varede det ikke længe, før bilismen igen var mærkbar for banen og antallet af resjende dalede. Persontrafikken faldt dog ikke i samme grad som godstrafikken, så sent som i 1953/54 befordredes 168.500 resjende på begge baner. En af årsagerne til at nedgangen i antallet af resjende ikke var større, var at banen som en af de første i landet i 1947 indførte skinnebusdrift. Fra Scandia indkøbtes to skinnebustog hver bestående af en motorvogn samt en bivogn. Motorvognene var udstyret med en 160 hk Scania-Vabis dieselmotor og litreredes RØHJ Sm 1 og 2. Bivognene litreredes RØHJ Sp 1 og 2. Skinnebusserne kørte alle persontogene i banens sidste år, fem tog i hver retning på hverdage og seks tog i hver retning på søn- og helligdage. På hverdage kørtes et godstog i hver retning fremført af dieselmotorvogn. Ved banens lukning i 1961 solgtes skinnebustogene til et par fynske privatbaner, som først på dette tidspunkt tog skinnebusser i brug.



Ørnholm-banens remise og værksteder i Ringkøbing, 1958. Arkiv P.T.

I de første år blev banen drevet med overskud, midt i tyverne og trediveerne var der små underskud i enkelte driftsår. Banen klarede sig dog godt igennem trediveerne, hvor de første baner i Danmark nedlagdes. Den i 1936 nedsatte Trafikkommission, der skulle søge at udarbejde en samlet trafikplan for hele landet, placerede banen i gruppe 3, d.v.s. »baner som har egnetrafikal betydning, i hvert fald antagelig for en årrække, og som har støtte behov«. De store transporter i krigsårene medførte, at

banen igen havde overskud, i 1943/44 havde Ørnhøj-Holstebro Jernbane det største overskud nogensinde i banens historie 390.500 kr., Ringkøbing-Ørnhøj Jernbane havde i samme år et overskud på 129.600 kr. Men nogle år efter krigen satte de stadig stigende underskud ind. Banen havde på daværende tidspunkt selv bekostet en vis modernisering, bl.a. anskaffelse af skinnestog, hvortil der ikke var søgt statsstøtte, idet underskuddet indtil driftsåret 1950/51 ikke var større end det kunne dækkes af opsparet driftsoverskud. Dette viser, at det på dette tidspunkt ikke stod så galt til med banens økonomi, idet mange andre privatbaner havde været nødsaget til at optage lån af staten for at kunne gennemføre tilsvarende moderniseringer. Da banen ikke havde modtaget moderniseringslån eller -tilskud fra staten, var der ikke af kommunerne forlangt garanti for banernes drift for mere end et år ad gangen.



Personvognen RØHJ C 5.

Foto: E. Skou Andersen.

Privatbanekommissionen af 1954, hvis opgave det var at vurdere de enkelte privatbaners betydning for trafikken afvikling her i landet, og den interesse, der herefter kunne tillægges deres fortsatte beståen, henførte banen til gruppe 2, d.v.s. »baner, der efter kommissionens opfattelse fortsat vil have en eksistensberettigelse, også når de nuværende garantiperioder udløber, men for hvis vedkommende overvejelse om en indstilling af driften i løbet af den kommende halve snes år efter kommissionens opfattelse kan blive aktuel. Midt i havltredserne havde banen altså ikke mistet sin betydning for egnen, men på den anden side var fremtidsudsigterne heller ikke overvældende lyse. På trods af de besparelser der var opnået, bl.a. ved indførelse af skinnestogdriften steg omkostningerne, herunder lønnings- og pensionsudgifter, og dermed driftsunderskuddet stadig. Samtidig formindskedes banens transportopgaver, som følge af konkurrencen fra de øvrige trafikmidler, først og fremmest fra bilerne. I 1960 besluttede generalforsamlingen, at banen skulle indstille driften med udgangen af marts måned 1961. De implicerede kommuner ville ikke længere yde banen garanti for driftsunderskuddet, som i regnskabsåret 1960/61 udgjorde 240.160 kr. Banen transporterede i dette år 9.151 tons gods og der foretoges 95.120 rejser på banen.



I de første år af banens levetid, hvor der ikke var noget alternativ til jernbanetransporten, betød banen et stort fremskridt og var af uvurderlig værdi for egnen. Men i et tyndt befolket område, som banens opland var, er der



RØHJ Sm 1 i Ørnhøj på banens største driftsdag, 31. marts 1961.

Foto: P. Thomassen.

overvejende behov for individuel transport, og da de to større byer i området, Ringkøbing og Holstebro, tillige er forbundet med statsbanen, og da der således ikke var nogen transittrafik over banen, der udelukkende var henviset til at leve af lokale transporter, kunne Ørnhøjbanen ikke i længden hamle op med bilismen. Lastbilerne kan tilbyde en fra dør til dør transport, og velstandsstigningen har gjort privatbiler til hvermandseje.

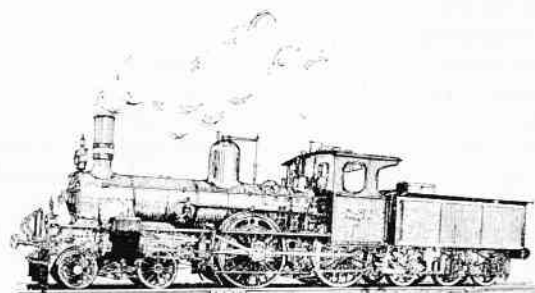


Den 31. marts 1961 kørte så det sidste tog på banen. Banen trådte i likvidation, dens rolle som kulturbane var udspillet og en epoke var til ende.



Artiklen er oprindelig trykt i Hardsyssels årbog, 1976.

OCMP



STØTTEFORENINGEN DANSKE DAMPVENNER

som støtter bevaring og restaurering af dampmaskineri af enhver art udsender i disse dage sin første platte i serien DSB-damplokomotiver.

Motivet på platten er DSBs berømte litra K 501 i original stand, tegnet af vor kunstnerinde Bertina Kärager.

Platterne, der udsendes i 175 nummererede eksemplarer, bestilles lettest ved at indbetale 95 kr. + 10 kr. i forsendelsesomkostninger til:

STØTTEFORENINGEN DANSKE DAMPVENNER

Blichersvej 3 . 3000 Helsingør . Giro 8 29 47 63

Et afrikansk jernbaneprojekt

Tanzania - Zambia jernbanenet åbnet i 1976

Af Bent Jacobsen

Midt i betragtninger over de hjemlige jernbaneforhold, der ikke altid er lige opmuntrende, kan det være velgørende en gang imellem at vende blikket ud mod andre dele af verden for at se, hvorledes jernbanerne har udviklet sig der.

I Afrika – for eksempel – kunne man den 14. juli 1976 officielt åbne den 1.860 km lange jernbane mellem Dar es Salaam i Tanzania og Zambia. Den officielle overdragelse blev foretaget af en højtstående regeringsrepræsentant fra Kina, der har finansieret projektet og stået for anlægget af jernbanen. Banen drives herefter som en enhed af et fælles-nationalt selskab: Tanzania-Zambia Railway Authority (TAZARA).

Betydningen af denne begivenhed er allerede nået langt ud over de to landes grænser og tillægges konsekvenser for jernbanepolitikken over hele det afrikanske kontinent.



Inden vi ser nærmere på den nyåbnede jernbane, er det nok værd at kaste et hurtigt blik på jernbanestrukturen i Afrika som helhed.

Kortet side 36 over Afrika's jernbaner viser, at flertallet af jernbanerne er anlagt med udgangspunkt i havnebyer, hvorfra banerne – nærmest vinkelret på kysten – er trukket ind i baglandet, så langt som der nu har været økonomisk behov derfor, set ud fra de tidligere kolonimagters synsvinkel. Forbindelser på tværs henover de nye landegrænser er kun få eller findes slet ikke.

Denne stærke betoning af banernes betydning som »eksport-korridorer« afspejler den kendsgerning, at Afrika, ligesom andre tidligere koloniområder, primært blev betragtet som et forsyningsområde for råstoffer af dem, der byggede banerne.

Denne nedarvede jernbanestruktur betyder for Afrika's nye nationer en meget væsentlig begrænsning i deres økonomiske situation, idet manglen på jernbanetransportmuligheder på tværs af landegrænserne bl.a. bevirker, at samhandelen nabolande imellem er langt mindre end samhandelen med Europa eller Nord-Amerika, selvom der naturligvis også er en række andre årsager hertil. Unionen af Afrikanske Jernbaner (UAC) har derfor på sin sidste generalforsamling i 1976 besluttet at arbejde for, at denne situation ændres ved at opfordre medlemslandene til i deres jernbanepolitik at se ud over landegrænserne og medvirke til en højere grad af integrering af nabolandenes økonomi og transportstruktur, end det er tilfældet i dag.

Set på denne baggrund er det forståeligt, at man i Afrika tillægger åbningen af Tan-Zam jernbanen, som den populært kaldes, så stor betydning, som mønster for den fremtidige udvikling.

Det er således en alt for snæver betragtning blot at se banen som en ny »eksport-korridor« for Zambia's kobber, sådan som der nok har været en tilbøjelighed til i vestlige lande, siden projektet kom på tale. Denne snævre synsvinkel var formentlig også medvirkende til, at de større vestlige lande og Verdensbanken fandt det tvivlsomt om projektet burde realiseres, da der jo fandtes – og stadig findes – andre transportmuligheder for udskibning af kobber fra Zambia. Fra vestlig side mente man således ikke, at banen ville kunne forrente sig og afslog derfor at medvirke såvel teknisk som økonomisk ved dens anlæg.

De to nye uafhængige stater, Tanzania og Zambia så imidlertid helt anderledes på projektet. For dem ville banen betyde økonomisk udvikling og integration på en langt bredere basis, end man kunne forestille sig i visse vestlige lande.

Ser man på den trafikmængde, banen allerede har fået, er der meget, der tyder på, at de to afrikanske lande vil få ret i deres forudsigelse.

I 1964 anslog en rapport fra Verdensbanken, at Tan-Zam, hvis den blev anlagt, ville transportere mindre end 300.000 tons gods i 1980. Inden for det første år efter banens åbning er trafikken ikke desto mindre vokset til omkring 1 mill. tons pr. år.



Tanken om en jernbane mellem Zambia og Tanzania er af ældre dato. Cecil Rhodes (1853–1902), der koloniserede store dele af det sydlige Afrika i 1890-erne, drømte om en sammenhængende jernbane fra Kapstaden i syd til Kairo i nord – en bane der skulle forbinde alle de mellemliggende britiske besiddelser. Desværre nåede han kun at se fragmenter af denne store drøm virkeliggjort.

I 1960 begyndte de nyligt selvstændige lande Tanzania og Zambia at overveje, hvorledes øst- og centralafrika kunne forbindes med en jernbane.

Man forsøgte først at gøre en række store vestlige lande interesserede i projektet, men som allerede nævnt uden held. På dette tidspunkt gik kobberekporten stadig uhindret via Syd-Rhodesia til udskibning fra havne i den portugisiske koloni Mocambique.



Zambia's position var imidlertid vanskelig nok, omgivet som det var på dette tidspunkt af hvide mindretalsregimer eller af kolonimagter. Situationen tilspidsedes i 1965 ved Rhodesia's proklamation af sin uafhængighed af Storbritanien. En adgang til havet under kontrol af en venligtsindet regering blev nu en tvingende nødvendighed. De to interesserede lande besluttede da at

søge financel og teknisk bistand til baneprojektet hos Kina.

Efter flere års forhandlinger kunne man endelig i 1970 underskrive en aftale, hvorefter Kina bl.a. stillede den fornødne kredit til rådighed frem til 1977. Tilbagebetalingen af lånet skulle først begynde i 1983 og strække sig



DANSK JERNBANE-KLUB

Foreningsnyt

FORENINGEN STIFTET 15. JANUAR 1961

NR. 2. 1977

Foreningens generelle adresse:

Dansk Jernbane-Klub,
Nakskovvej 62A, 2500 Valby. Tlf. (01) 46 22 55 (normalt kl. 17-19).

Formand:

Politimester Birger Wilcke,
Søbakken 24, 2920 Charlottenlund. Tlf. (01 66) ORdrup 2209.

Kasserer:

Regnskabschef Mogens Bruun,
Ahornvej 18, 3650 Ølstykke. Tlf. (03) 17 88 04.
Postgirokonto nr. 5 55 38 30
Dansk Jernbane-Klub, kassereren, Ahornvej 18, 3650 Ølstykke.

Øvrige bestyrelsesmedlemmer:

Regnskabschef Mogens Bruun (næstformand)
Lokomotivmester Preben Clausen
Ingeniør E. Hedetoft
Niels Christian Lind,
Eigil Neergaard
Politibetjent Finn Beyer Paulsen (sekretær),
Viceskoleinspektør Ole-Christian M. Plum
Georg Schmidt
Grosserer Povl Yhman.

DJK's nordjyske afdeling:

Ingeniør E. Hedetoft,
Mågevej 14, 9000 Aalborg. Tlf. (08) 13 16 26.

DJK's midtjyske afdeling:

Uffe Andersson,
Murervej 9, 8900 Randers.

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

Limfjordsbanen:

Information og bestilling af særtog:
E. Hedetoft,
Mågevej 14, 9000 Aalborg. Tlf. (08) 13 16 26.

Medlemskontingent for året 1977:

Ordinære medlemmer kr. 60,00
Juniormedlemmer (under 18 år 1.1.1977) kr. 40,00
Optagelsesgebyr kr. 5,00

Indmeldelsesformular kan rekvireres hos sekretariatet (se øverst)
– og kontingentindbetalingen sker på det under »Kassereren« an-
givne postgironummer.

Meddelelser til næste nummer af »Foreningsnyt«
må være sekretariatet i hænde

mandag den 16. maj 1977.

Referat af den ordinære generalforsamling den 20. marts 1977

Til generalforsamlingen var der mødt 145 stemmeberettigede medlemmer. **Formanden, Birger Wilcke**, bød velkommen og gav ordet til **dirigenten, dommer Jul. Paulsen**, der var blevet valgt ved akklamation. Dirigenten fastslog, at generalforsamlingen var lovligt indvarslet. Ordet blev herefter givet til formanden, der aflagde beretning om det forløbne år. Birger Wilcke indledte med at udtrykke sin glæde over det store fremmøde, og oplyste, at medlems-tallet er svagt stigende, samt at forholdene i alle afde-lingerne har været tilfredsstillende. Tidsskriftet »Jernba-nen« har været udsendt regelmæssigt, men er blevet no-get dyrere. Selvom der på generalforsamlingen sidste år havde været lidt modstand mod HT-artiklerne, havde re-daktionskomiteen fået opfordring til at fortsætte disse. Herpå omtaltes udflugter og møder. Foreningens lokaler i Charlottenlund er afgivet og bedre lagerplads er lejet an-detsteds hos DSB og på et gymnasium. Der er indkøbt 3 Elo-vogne og solgt en roevogn til Norge. Man havde været interesseret i at anskaffe en motorvogn, ØSJS M 3, ex. NPMB M 7, men var ved udbydelsen til salg blevet over-budt fra anden side. I årets løb er der udgivet værker om HHGB, HTJ (75 års jubilæet) samt om Triangel-motorvog-nene. Jubilæumsbøger om VNJ, VLTJ og ØSJS er på plan-lægningsstadiet. Foreningens 3 baner har haft gode ind-tægter og den samlede likviditet er forbedret. Man over-vejer at etablere reservefonds for at konsolidere den frem-tidige økonomi. Der planlægges udflugter til Anten-Gräfs-näs, Rügen og Skjoldnæsholm (SHS).

P Yhman aflagde beretning om Maribo-Bandholm-banen og omtalte den ændrede køreplan. Det har vist sig, at onsdagskørslen er mere lønsom end trafikken om lørdagen. I 1977 vil man derfor kun i juli gennemføre kørsel om lørdagen, og fortsætte med at køre endnu en dag i ugens løb i denne måned. Af større arrangementer i årets løb nævntes kørslen med OHJ 5 ved HTJ-jubilæet og D-ma-skinens kørsel ved byfest i Skive og ved Odense-Svend-borgbanens jubilæum. I Maribo er vedligeholdelsen af ma-teriellet et stadig stigende problem, og man ønsker derfor opførelsen af en vognhal iværksat snarest, evt. finansieret ved låntagning.

Preben Clausen fik herefter ordet og oplyste, at Band-holmbanens tog har været fremført af »Kiøge« og OHJ 5. Østre Gasværk nr. 3 er under revision. I årets løb er GDS C 31 og ØSJS D 11 istandsat. HHJ C 26 er ombygget til bar- og dansevogn litreret MBJ Uc 2.

På Amagerbro St. er K 564 under revision, men ventes ikke driftsklar lige med det første, da mange andre opga-

ver har belastet arbejdsholdet. En udflugtstogstamme er under opbygning og i det forløbne år er 2 vogne istandsat: DSB Cxm 4528 og Cu 4011. Sidstnævnte er erhvervet ved en byttehandel med Kolding Lokomotivklub, der i stedet har fået HHJ C 25. Preben Clausen omtalte desuden, at han havde deltaget i et internationalt museumsjernbanemøde i Vesttyskland.

S. P. Laursen berettede om årets gang ved Mariagerbanen. Der har været et lille fald i antallet af rejsende, men mindre end forventet p.g.a. den varme sommer. Forbud mod dampkørsel betød en begrænsning af udbyttet ved arrangementerne i forbindelse med Århus Festuge og Grenåbanens jubilæum. Til gengæld blev kørslen på HHJ under DSB-dagene i efteråret en stor succes. En undersøgelse tænkes foretaget for at finde årsagerne til det meget svingende passagertal. Resultaterne vil også komme kommunalbestyrelsen og Turistforeningen i Mariager i hænde. At få materiellet under tag er også i Mariager et stort problem, og en vognhal er under projektering.

E. Hedetoft fra Limfjordsbanen og Nordjysk Afdeling oplyste, at 1976 var et godt år, ikke mindst p.g.a. de meget udbytterige særtogskørsler til Gistrup. Ålborg kommune betaler til huslejen for såvel mødelokaler som remise, hvor alt materiellet kan komme i hus. Restaureringen af FFJ 34 skrider planmæssigt frem. Også ETJ Sm 1 tænkes istandsat. I sommeren 1977 køres der alle søndage i højsæsonen med afgang fra Aalborg kl. 14.00.

Egil Neergaard, der har overtaget ledelsen af arbejds- holdet på Frederiksberg St. efter Finn Beyer Paulsen, berettede om vanskeligheder i forbindelse med talrige tilfælde af hærværk og indbrud, og opfordrede medlemmerne til at møde mere talstærkt op i den kommende tid. Foruden at deltage i istandsættelsen af Cxm 4528 og Cu 4011 har Frederiksbergholdet arbejdet videre på skovvognen og vedligeholdelsen af værkstedsvognene for at bringe disse et acceptabelt udseende. Dobbeltvognen fra OHJ er stadig det største problem p.g.a. de omfattende ødelæggelser, denne vogn har været genstand for.

Der var mange, der havde bemærkninger til beretningen: **Ole Meilby** opfordrede til en øjeblikkelig stillingtagen til spørgsmålet om remisebyggeriet, **J. Seligmann** påpegede de forpligtelser, foreningen har overfor driften af de 3 baner, **Svend Rasmussen** ønskede interessen for ØSJS M 3 begrundet, beklagede motorvognens tilstand i Maribo, opfordrede redaktionen til at overlade HT-stoffet til andre foreningers blade, og anbefalede presenninger i stedet for vognhal.

E. M. Petersen henviste til den holdning til HT-artiklerne, der kom til udtryk på sidste års generalforsamling og **Peter Præstrud** kritiserede medlemsbladet. J. Halvorsen anbefalede, at banerne bytter materiel for at variere togenes oprangering, og udtrykte ønske om indsættelse af motortog. **B. Chorfitzen** mente, at annonceringen af medlemsmøderne lod noget tilbage at ønske, og efterlyste fortegnelser over vort materiel, samt anbefalede, at der arrangeres ture til DB, hvor dampdriften ophører i nær fremtid. **Svend Andersen** gik ind for, at DJK's roebanemateriel bør kunne anvendes af Industribaneklubben. **M. Thomsen** imødegik J. Halvorsens indlæg, idet han mente, at de rejsende kun bemærker om de kører med et damp-

tog med gamle vogne. **E. Hedetoft** ønskede en ændring af foreningens struktur for at undgå stridigheder og sikre de enkelte afdelingers selvstændighed, herunder en adskillelse af MBJ og D-maskinen. De økonomiske midler bør anvendes, hvor de er opnået, og antallet af udflugter er for højt. Endvidere blev foreningens forlagsvirksomhed kraftigt kritiseret. Mange af bøgerne skulle aldrig være udgivet, og i hvert fald ikke for penge, der er beregnet til andre formål, som f.eks. overskuddet fra plattesalget. I stedet for at indgå i Salgsafdelingens regnskaber burde disse midler anvendes til fondsdannelse med henblik på reparationer af hjul og kedler, så foreningen også på langt sigt vil kunne besidde driftsklart materiel.

Birger Wilcke indledte besvarelsen af kritikken og understregede, at driftsudvalget i Maribo er selvstændigt, at ØSJS-motorvognen havde interesse, fordi den kom fra Præstøbanen og fordi den med et førerrum i hver ende er særdeles anvendelig på alle vore baner, at vognhal blev foretrukket fremfor presenninger og at Hjerl Hede fonden har lånt materiel af DJK samt at Industribaneklubben har fået tilbudt lån efter nærmere forhandlinger. Banernes indbyrdes bytning af materiel er uheldigt af hensyn til de medlemmer, der har haft istandsættelsesarbejdet og p.g.a. transportomkostningerne. Fordeling af materiel sker iøvrigt på samarbejdsudvalgsmøderne. Når rejser til Østlandene spiller en større rolle i udflugtsprogrammet, er det, fordi det er vanskeligere for de enkelte medlemmer at operere i disse lande end f.eks. i Vesttyskland. Salgsafdelingen er selvstændig og har tjent mange penge til foreningens arbejder, bl. a. restaureringsarbejdet. Beslutninger om bogudgivelser tages af bestyrelsen og indtægterne fra salget af platterne, ikke som nævnt af Hedetoft, er gået ind i foreningens hovedkasse. Formanden tilsluttede sig ideen om fondsdannelse.

E. B. Jonsen fik herpå ordet, og advarede imod, at DJK blev en forening, der ikke skuede fremad, men lagde overdreven vægt på det forgangne; HT er nært knyttet til DSB, og redaktionsudvalget er enigt med hensyn til holdninger hertil. **Preben Clausen** beklagede de mange negative indlæg og efterlyste konstruktiv kritik. **S. P. Laursen** fremsatte ønske om et firkantet Frichslokomotiv el. lign. som nedbrudsreserve, var positiv overfor HT-stoffet, omend busnumre ikke var nødvendige i denne sammenhæng. I øvrigt fandt han tidsskriftet godt, dog måske for stort og dyrt anlagt.

Herefter godkendtes beretningen enstemmigt.



Kassereren Mogens Bruun fremlagde og fortolkede regnskabet og understregede bl. a. Ole-Chr. M. Plums rolle i salgsafdelingen, der i de forløbne år har stillet betydelige midler til rådighed for anden virksomhed i foreningen, og anførte endvidere, at det er mest rationelt at foretage investeringer i denne afdeling med henblik på salg over lang tid. Mogens Bruun advarede imod en opdeling af foreningen, hvilket ville gøre det betydeligt vanskeligere at forfølge vore mål.

En del medlemmer havde bemærkninger til regnskabet; et almindeligt synspunkt var, at det burde være mere opdelt og fyldigt; som svar herpå henvistes til de enkelte baners udførlige regnskaber, der er tilgængelige for alle.

Herefter godkendtes regnskabet enstemmigt.



Kontingent og optagelsesgebyr for det kommende kalenderår fastsattes uændret.



Valg af bestyrelsesmedlemmer: Formanden **Birger Wilcke** blev genvalgt med overbevisende akklamation. Næstformanden **E. B. Jonsen** og suppleanten **Poul Skebye-Rasmussen** havde ikke ønsket genvalg. Til næstformandsposten var Mogens Bruun, P. O. Rosenørn og Finn Beyer Paulsen opstillet. Sidstnævnte trak sig tilbage. Inden afstemningen udspandt der sig en livlig og til tider særdeles følelsesladet debat. **Mogens Bruun** blev valgt. Herefter fulgte afstemningen om 2 bestyrelsesposter; til disse var Ole-Chr. M. Plum (genvalg), P. O. Rosenørn og Eigil Neergaard opstillet. Ole-Chr. M. Plum og E. Neergaard blev valgt. Til den ledige suppleantpost var **Philip Maschke** og **Jørgen Jensen** opstillet, sidstnævnte blev valgt.



Under pkt. 6, indkomne forslag, fremlagde **E. Hedetoft** en række ændringsforslag til foreningens love, men oplyste dog, at enkelte punkter i det udsendte ekstranummer af »Jernbanen« godt kunne ændres. **B. Wilcke** udtrykte mishag over nye love så kort tid efter de forrige lovændringer, og hævdede, at de foreliggende forslag enten lignede de allerede gældende love, eller var overflødige af andre grunde. Dirigenten påviste, at en vedtagelse af forslaget ville medføre administrationsvanskeligheder, og opfordrede forslagsstillerne til at tilslutte sig nedsættelsen af et nyt lovudvalg. Denne opfordring blev fulgt, da generalforsamlingen udviste almindelig stemning herfor. **Kjeld Christiansens** forslag om, at materiel, som DJK ikke selv kan vedligeholde, overlades eller udlånes til andre, blev positivt modtaget af formanden, der henviste til samarbejdet med IBK og Hjerl Hede fondet, m.h.t. ØSJS 6 vil man undersøge, om den kan istandsættes.



Den hidtidige næstformand, E. B. Jonsen, der fra foreningens oprettelse og indtil i dag har gjort en betydelig indsats, blev takket af **J. Halvorsen**, og **Torkil Haas** fortsatte med at fremhæve medlemstidsskriftet, hvor E. B. Jonsen har befæstet DJK's kontinuitetssikrede funktion under de skiftende trafikministre, og givet foreningen et værdifuldt ansigt udadtil, og sluttede af med at udbringe et leve for E. B. Jonsen.



Dirigenten kunne herefter afslutte generalforsamlingen.

Eigil Neergaard.



Afstemningsresultater:

Valget til næstformand:	
Mogens Bruun	71
P. O. Rosenørn	54
Blanke	4
I alt	129 stemmer
Valget af øvrige bestyrelsesmedlemmer:	
E. Neergaard	119
Ole-Chr. M. Plum	73
P. O. Rosenørn	54
Blanke	10
Ugyldige	2 stemmer

Valget til suppleantposten:

Jørgen Jensen	65
Philip Maschke	36
Blanke	19
I alt	120 stemmer

Udflugter

Der var planlagt en udflugt til Anten – Gråfsnäs Museijärnväg, men programmet var ikke redaktionen i hænde ved dennes slutning.



Midtjysk afdeling arrangerer den 21. maj 1977 kørsel på HHJ i anledning af strækningen Odder-Hov's nedlæggelse.

Mellem Århus og Odder vil der blive kørt en dobbelttur med HV 3 og 2-akslede personvogne. Mellem Odder og Hov køres 3 dobbeltture med HHJ M 2 og C 27.

Til slut vil M 2 og C 27 afgå til Hov umiddelbart før det sidste ordinære tog og returnere lige efter det sidste ordinære tog. Til denne kørsel kan der ikke påregnes plads til ordinære passagerer.

Nærmere oplysninger om arrangementet fås hos: Uffe Andersson, Murervej 9, 8900 Randers, tlf. (06) 42 82 10.

Øvrigt foreningsnyt:

Lokalafdelingen for Sydsjælland og Lolland-Falster

Afdelingen, der kun er ved sin spæde begyndelse, afholder **filmaften den 12. maj 1977 kl. 19.00** på hotel »Dana« i Maribo. Interesserede medlemmer, som normalt ikke får tilsendt vores arrangementsprogram, kan sende navn og adresse til: Poul Stolarczyk, Birkevænget 11, st. tv., 4900 Nakskov. Tilmelding til mødet er nødvendig af hensyn til kaffebord. Den bedes sendt til ovenstående adresse, eller til afdelingens formand: Ole K. Jensen, Lollandsbanens Rejsebureau, Østergade 7, 4900 Nakskov.

Museumsbanen

MARIBO – BANDHOLM

Tilmelding til sæsonen 1977

Nu står der atter en ny sæson for døren og derfor er det ved at være tid til tilmeldinger for sommeren 1977.

Kørslen starter på Museumsbanen den 29. maj for søn- og helligdagskørslen vedkommende. Sæsonen slutter den 28. august. Endvidere køres på torsdage fra den 7. juli til den 28. juli.

Der kan ske tilmelding til følgende personalekategorier: Lokomotivfører, lokomotivfyrbøder, -aspirant, togfører, rangerleder, pakmester, togbetjent, portør, postkortsælger, stationsbestyrere i hhv. Maribo og Bandholm samt bremser. Til de 5 førstnævnte kategorier samt portører og bremser kræves det, at de pågældende har gennemgået forskellige prøver. Til de øvrige kategorier kræves ingen særlige kvalifikationer.

Tilmeldinger bedes sendt til undertegnede på et brevkort inden den 15. maj 1977. Brevkortet skal indeholde følgende oplysninger: Navn, adresse, CPR-nummer, evt. tlf. nr., ønsker at gøre tjeneste som: . . . , har tidligere gjort tjeneste som: . . . , hvilke datoer du kan, eller hvilke datoer du ikke kan.

Tjenestelister vil blive udsendt medio maj.

Preben Clausen, Nattergalevej 11, Ejby pr. 4623 Lille Skensved, tlf. (03) 82 02 31.

SALGSafdelingen

DJK's bogserie

Flere af bøgerne er allerede udsolgt, og restlagrene af de hidtil udsendte bøger svinder hurtigt ind. I 1976 udkom to nye bøger i serien, nemlig: DJK-bog nr. 39: Hornbækbanen 1906-1916-1976 og nr. 40: Høng-Tølløse Jernbane 1901-1976.

Nedenfor vil De finde en liste over de DJK-bøger, der endnu kan erhverves gennem foreningens salgsafdeling:

11. Nakskov-Kragenæs Jernbane 1915-1965 ..	kr. 15,00
23. Hjørring-Hørby Banen (kun få eksempl.) ..	kr. 27,00
27. Gribskovbanen 1880-1924	kr. 55,00
29. Haderslev Amts Jernbaner II: Becherer bygger videre	kr. 50,00
30. Altona-Kiel Jernbane 1844-1864	kr. 20,00
31. Horsens-Tørring Banen	kr. 30,00
32. Hillerød-Frederiksværk-Hundested Jernbane 1897-1947	kr. 50,00
33. Hillerød-Frederiksværk-Hundested Jernbane 1947-1972	kr. 25,00
34. Hillerød-Frederiksværk-Hundested Jernbane III del (rullende materiel m.v.)	kr. 27,00
35. Odsherreds Jernbane 1899-1974	kr. 55,00
36. Lollandsbanen 1874 - 1. juli - 1974	kr. 85,00
37. Næstved-Præstø-Mern Banen (2. udgave) .	kr. 58,00
38. Nærumbanen 1900-1975	kr. 78,00
39. Hornbækbanen 1906-1916-1976	kr. 65,00
40. Høng-Tølløse Jernbane 1901-1976	kr. 75,00

Bøgerne kan erhverves ved at indsætte ovennævnte beløb på **postgirokonto 3 17 91 76, Dansk Jernbane-Klub, Salgsafdelingen, Glæsmosevej 12, 4340 Tølløse**, sammen med porto, der for en enkelt publikation er 1,50 kr. for nr. 27, 29, 32, 35 og 37 2,50 kr. og for nr. 36 og 38-40 3,50 kr. Ved samtidig bestilling af flere publikationer er portoen dog højst 6,00 kr.



Dansk Jernbanearkiv, bladsæt nr. 9

Så udkom bladsæt nr. 9. Prisen for dette sæt er ved køb gennem DJK's Salgsafdeling kr. 31,00 (incl. porto). Til orientering skal det nævnes, at vi nu atter har lager af de hidtil udkomne sæt, der koster kr. 28,00 pr. sæt (incl. porto).

Dansk Jernbanearkivs bladsæt til »Driftsmateriellet« bestilles ved indsættelse af ovennævnte beløb på postgirokonto 3 17 91 76, Dansk Jernbane-Klub, Glæsmosevej 12, 4340 Tølløse.

Rettelser til »Sådan kan man også se det«

Forfatteren, Povl Wind Skadhauge, har efter offentliggørelsen af ovennævnte artikel fundet et par fejl, som vi hermed skal gøre opmærksom på.

I skemaet over i 2. spalte på side 10 i Jernbanen nr. 1/77 skulle der ud for B1-maskiner om øvrige DSB-litra kun have stået: Bs, Cs, H, L, D(j). Ud for 1B-maskinerne skulle derimod have stået: Ks, C, S, **Gs, Ds, Es, Fs.**

I sidste afsnit af artiklen nævnes hjularrangementer, der **kun** er forekommet i Danmark ved privatbanerne. I denne opremsning skulle 1B1 ikke have været nævnt, idet DSB i litra O havde dette hjularrangement. Til gengæld burde følgende hjularrangementer, der dog kun er forekommet på smalspor tilføjes: **C1, C2 og B+B.**

OCMP.

DANSK VETERAN JERNBANE PLATTE

DANSK VETERAN JERNBANE PLATTE er en serie om dansk jernbane historie og om de prægtige gamle lokomotiver.

En serie om en svunden tid, som endnu mindes med stolthed og ærbødighed, ikke mindst af mændene, som førte dem.

Platterne - som udsendes hvert år i november måned - tegnes af anerkendte kunstnere og fremstilles af porcelænsfabrikken »BING & GRØNDAHL« i firmaets smukke blå underglasur design.

DANSK VETERAN JERNBANE PLATTE udsendes kun i et meget begrænset antal, som forbeholdes kredse med tilknytning til og interesse for dansk jernbanehistorie.

I serien kan endnu fås:

Jernbaneplatte nr. 2 - 1975, Litra G. 625 (få stk.)

Jernbaneplatte nr. 3 - 1976, Litra D. 826 (få stk.)

Jernbaneplatte nr. 4 - 1977, FFJ. 34

1. november 1977 udkommer:

Jernbaneplatte nr. 5 - 1978, Litra F. 663

Pris pr. platte kr. 95,00 incl. moms.

DANSK VETERAN JERNBANE PLATTE

Kildebakkegårds Allé 59 A - 2860 Søborg

Telefon (01) 67 68 44 - Giro nr. 4 21 10 73

over 30 år. Kina skulle endvidere stille den fornødne tekniske bistand til rådighed.

Anlægsarbejdet blev straks påbegyndt i 1970 fra Dar es Salaam i retning mod den lille by Kapiri Mposhi på Zambia Railways hovedlinie, hvor den nye jernbane skulle tilsluttes det centralafrikanske jernbanenet.

I 1972 havde man fået lagt 710 km spor og de mest alvorlige terrænhindringer var blevet overvundet. En strækning på 155 km gennem bjergigt terræn mellem Mlimba og Makambako, hvor talrige tunneler og viadukter var nødvendige. I sammenligning hermed gik det forholdsvis let med anlægget af den resterende delstrækning.

Zambia blev nået i august 1973. Skinnerne kunne endelig forbindes med Zambia Railways' ved Kapiri Mposhi, 1.860 km fra Dar es Salaam, i juni 1975.

Selvom der endnu resterede meget arbejde bl. a. med at installere sikrings- og teleanlæg, begyndte man allerede i oktober 1975 at køre godstog på hele strækningen. I de følgende ni måneder inden den officielle overdragelse af banen i juli 1976 havde man således rig lejlighed til at indhøste trafikerfaringer.

I denne periode transporteredes således ca. 350.000 tons gods og henved 300.000 rejsende. Den samlede indtægt beløb sig til 8,2 mill. pund sterling.



Nogle tal om banen, der viser noget om anlæggets omfang skal anføres:

Der kører fem tog i hver retning daglig, men banen rummer en betydelig uudnyttet kapacitet, eftersom anlægget er udformet med henblik på at kunne klare over 4 mill. tons årligt. Banens kapacitet ventes med beskedne udvidelse at kunne nå de 7 mil. tons årligt.

Banens sporvidde er 1.067 mm og følger dermed den gængse sporvidde i det centrale og sydlige Afrika. (Denne sporvidde var i slutningen af forrige århundrede også meget udbredt på vore breddegrader – adskillige baner i Sverige og Norge blev anlagt med denne sporvidde, se f. eks. »Jernbanen« 65/3, side 13).

Sporet er lagt med 45 kg/m skinner på betonsveller.

Til anlægget er medgået 320.000 tons stål, 140.000 m³ træ og 650.000 tons cement. Klippe og jord fra udgravninger har udgjort 89 mill. m³. Der er bygget 320 broer med en samlet længde på mere end 16 km og der er sprængt 22 tunneller på tilsammen 8,9 km's længde.

De samlede omkostninger ved anlægget har beløbet sig til 1.095 mill. kinesiske yuan, eller ca. 10% mere end det oprindelige overslag lød på. Når man nævner omkostningerne bør det ikke forglemmes, at et anlæg af så betydelige dimensioner også har kostet menneskeliv. 64 kinesiske tekniskere og 100 afrikanske arbejdere mistede livet under udførelsen af arbejdet.

Henved 100.000 mennesker har været beskæftiget ved bygningen af banen set over hele anlægsperioden. Når

banen er oppe på fuld drift, ventes ca. 12.000 ansatte permanent at være beskæftigede.



Banen har allerede på den korte tid, den har eksisteret, bevirket, at en lang række bysamfund er vokset op og at helt nye bydannelser har fundet sted. I Zambia er der således groet en ny by på ca. 13.000 indbyggere op omkring stationen Mpika, hvor hovedværkstedet for vedligeholdelse af lokomotiver og rullende materiel er beliggende. Større vedligeholdelsesarbejder kan også finde sted i Dar es Salaam.

Kapiri Mposhi, der er tænkt som den vigtigste passagerterminal for trafikken til Zambia og hvor en rangerbanegård for godstrafikken mellem Tan-Zam og Zambia Railway er anlagt, har fordoblet sit indbyggertal fra 3.000 til 6.000.



Udviklingen på jernbaneområdet rejser alvorlige problemer for mange afrikanske lande med hensyn til driften og vedligeholdelsen af materiellet. Dette gælder især, hvor man anvender diesellokomotiver med hydraulisk transmission. For TanZam's vedkommende har de kinesiske jernbanebyggere på et tidligt tidspunkt sørget for uddannelse og indøvelse på værksteder i Kina af de afrikanere, der skal være ansvarlige for vedligeholdelsen af banens dieselhydrauliske lokomotivpark. Andre indhøster praktisk erfaring gennem deres arbejde i den daglige drift – under vågent opsyn af kinesiske teknikere.

Det er formentlig første gang i afrikansk historie, at et så stort projekt som bygningen af Tan-Zam er blevet gennemført uden hjælp fra vestlige industrilande. Hjælpen kom fra Kina uden politiske betingelser af nogen art. Den politiske betydning heraf er da heller ikke underkendt af de deltagende parter.

Fra afrikansk side vurderer man betydningen af Tan-Zam derhen, at den ubestrideligt har stimuleret økonomien i de to lande, der direkte berøres af projektet og at den har demonstreret overfor den øvrige verden, at de afrikanske folk er fast besluttet på fuldt og helt at tage del i udviklingen af deres egne lande.

Frem for alt er Tan-Zam et symbol på praktisk samarbejde mellem landene i den tredje verden i deres søgen efter en ny økonomisk orden.



Kort tid efter den officielle åbning af TanZam i juli 1976 inspicerede Mr. Richard Hope, »Railway Gazette International«, personligt banen. Hans indtryk af banen er gengivet i tidsskriftet »Developing Railways 1977«, hvorfra vi bringer følgende bearbejdede uddrag:

»Takket være den hemmelighedsfuldhed, der omgav anlægget af Tan-Zam, gik nogle sære rygter om banen verden rundt. Et af de mere vedvarende rygter gik ud på, at jordarbejderne var udført underdimensionerede eller ikke havde fået lov til at »sætte« sig ordentligt, men dette er ganske åbenbart ikke tilfældet.

BANDHOLM AUTOSERVICE

Frank Petersen
Bandholm – (03) 88 80 94

HOLEBY BLOMSTERFORRETNING

V. S. Roerholt
Østervej 14 – Holeby
Tlf. (03) 90 61 19

**Rigtige sko til hele familien
SKOKØB**

Lollandscentret – Maribo
Tlf. (03) 88 17 27

**DANSK LANDBRUGS ANDELS
MASKININDKØB**

Skibevej 2 – 4930 Maribo
Tlf. (03) 88 06 33

LYSKOPI

Alt duplikeres, fotokopieres og alt i lustryk
Vestergade 52 – Maribo
Tlf. (03) 88 11 84

Se gardiner og væg-til-væg tæpper i
Lolland-Falsters største tæppehal
Vestre Landevej 11 – Maribo – Tlf. (03) 88 21 40
LOLLANDS GARDIN- OG TÆPPECENTER

FLEMMINGS LEGETØJ

Torvet 4 – Maribo
Tlf. (03) 88 25 21

Stort udvalg i legetøj til de store og små

Speciale: Märklin Modeljernbaner

GARNBODEN

Vestergade 30 – Maribo
Tlf. (03) 88 14 70

LOLLAND-FALSTERS PAPIRFORSYNING

Maglemervej 16 – Maribo
Tlf. (03) 88 07 11

DALGAARD AUTO-KONFEKTION

Vejlebyvej 18 – 4970 Rødby
Tlf. (03) 90 83 07

BP LOLLAND DEPOT

Evald Jørgensen
Havnen – Sakskøbing
Tlf. (03) 89 44 11

NIEMANN MØBLER

Torvet 11 – Sakskøbing
Tlf. (03) 89 45 32

WERNER SØRENSEN

Fjernvarme – Centralvarme – Oliefyr
Gas – Vand – Sanitet
Vestergade 19 – Sakskøbing
Tlf. (03) 89 43 34

PARTEX

hos Inge

Søndergade 12 – Sakskøbing
Tlf. (03) 89 40 50

Stort udvalg i parfumeri
til både damer og herrer

Der er truffet forholdsregler overfor kraftige regnbyger ved anlæg af brede beton-drænrender i hver gennemskæring og for det meste også langs overkanten af indskæringer i bakkeskråninger. Hvorsomhelst der er risiko for erosion, er skråningerne belagt med fliser ligesom det er tilfældet ved alle dæmningsskråninger, der omgiver brofundamenter.

Over en strækning på 1.860 km var der kun 20 hastighedsnedsættelser på grund af, at sporet havde sat sig. Intet at tale om på en jernbane, der er fuldført kun et år forinden.

Trafikken består af gennemsnitlig 5 godstog daglig i hver retning – almindeligvis bestående af 20–30 godsvogne. Næsten alle er fireakslede vogne tilhørende TAZARA, med en lasteevne på 30 tons. Lukkede godsvogne har et rumindhold på 60 m³. De eneste fremmede vogne, der ses, tilhører Zambia Railways (ZR).

Alle TAZARA-godsvogne og lokomotiver (men ikke personvogne) er udstyret med såvel trykluft- som vacuumbrems, så de kan køre i tog sammen med ZR-godsvogne. Ikke desto mindre ses ZR-vogne normalt oprangerede bag i godstogene, efter togførervoguen. Derved opnår man at kunne bruge den mere pålidelige trykluftbremse. ZR-vogne har nemlig ingen trykluftledning og kan derfor ikke indrangeres mellem TAZARA-vogne, når man vil køre med luftbremsede tog.

Næsten hele godstrafikken bestrides af TAZARA's 2.000 godsvogne til trods for, at henved halvdelen af dem til hver en tid befinder sig på ZR eller SNCZ (Zaire) banestrækninger.

Godstrafikken har udviklet sig over forventning. I august 1976 transporteredes 93.000 tons, heraf ca. 50.000 tons kobbermalm fra Zambia.

Al trafik udføres af diesel-hydrauliske B-B lokomotiver på 2.000 hk af tysk fabrikat. Der er bestilt ialt 85 stk. af denne type. Der anvendes to lokomotiver i forspandskørsel mellem Mlimba og Chazi, medens et lokomotiv er tilstrækkeligt på de jævne strækninger i hver ende af banen. Lokomotiver udveksles halvvejs ved Mbeya. Den maximale togvægt på 500 tons for persontog og 1.150 tons for godstog, med en største toglængde på 470 m af hensyn til passagen af krydsningsspor.

Maximalhastigheden varierer fra 80 km/t på lige strækninger og ned til 40 km/t på den stejle strækning Mlimba-Makambako.

Persontrafikken begrænser sig foreløbig til to ekspres-tog og to lokaltog om ugen. Togene fører alle tre klasser. Første og anden klasse består af sidegangsvogne med fire hhv. seks pladser pr. kupé. Eksprestogene medfører desuden en buffétvogn.

Gennemsnitshastigheden for eksprestogene, som består af 10 vogne, er ca. 55 km/t og man bestræber sig meget på at holde køretiderne. Togene benyttes hovedsagelig til natrejser inden for de to lande, medens ret få rejsende passerer grænsen.

Bortset fra brugen af diesel-hydraulisk trækraft er det ikke den avancerede teknik, der præger Tan-Zam, hvilket for såvidt er en fordel, eftersom driften kun kræver tilstedeværelsen af en mindre stab af relativt højt uddannet personale. Til gengæld vil den tekniske sparsommelighed efterhånden kræve større udgifter til drift og vedligeholdelse af banen, når trafikken udvikler sig.

Skinnerne er f.eks. boltet sammen i stedet for svejset, skønt der overalt er anvendt betonsveller og stenballasten har en god dybde. Sporvedligeholdelsen hviler hovedsagelig på manuel arbejdskraft.

Bortset fra store stationer som Mbeya og Mpika, der er udstyrede med daglyssignaler, består signalanlæggene af de gammelkendte semaforer med olielampe-belysning. Man har derved kunnet spare elektricitetsforsyningen til alle på nær de største af de 90 mellemstationer. Signalerne betjenes iøvrigt fra stedet ved hver ende af krydsningsspor på mellemstationerne uden mulighed for fjernbetjening.

Dette er naturligvis en særdeles personalekrævende foranstaltning, hvorfor det da også har været nødvendigt at bygge næsten en hel lille landsby ved hver station. Det er imidlertid tanken, at disse bebyggelser med tiden skal udgøre støttepunkter for den fremtidige landbrugsudvikling omkring banen.

Der er i det hele taget opført en mængde bygninger i forbindelse med banen – både for de rejsende og for personalet. Personalet alene er nu oppe på omkring 4.500 ansatte, hvortil kommer ca. 1.000 kinesiske teknikere, som indtil 1978 sidder på en række nøgleposter i drift, vedligeholdelse og administration.

Alle tog har stadig kinesiske lokomotivførere, medens lokomotivassistenterne er afrikanere under indøvelse.

Man kunne have ventet, at der straks fra begyndelsen ville være blevet etableret et nært trafikssamarbejde med nabolandenes øvrige jernbaneforvaltninger, først og fremmest med Zambia Railways (ZR) og East African Railways (EAR). Der synes tværtom at herske en noget skeptisk holdning fra disse selskaber overfor TAZARA. Det er f.eks. ikke lykkedes at få accept af, at TAZARA's eksprestog føres igennem helt til Zambia's hovedstad Lusaka. De rejsende må derfor indtil videre skifte i Kapiri Mposhi.

Selvom godstrafikken udvikler sig hurtigt, er der inden for TAZARA's ledelse nogen bekymring for, at genåbningen af den tidligere forbindelse fra Zambia til Angola via Benguela-jernbanen eller en mulig politisk løsning på Rhodesiakonflikten kunne medføre tab af trafik. Af denne grund udfoldes der bestræbelser på at få en overenskomst i stand med jernbanerne i Zaire (SNCZ) og der er overvejelser om at anlægge en direkte forbindelse mellem TAZARA og SNCZ uden om ZR.

Af sidelinier findes foreløbig kun en 17 km lang strækning, der forbinder TAZARA med EAR-knudepunktet Kidatu. Her foregår omladningen mellem 1.067 mm og 1.000 mm baner – i passende afstand fra det overfyldte havneområde i Dar es Salaam.

Andre sidelinier er planlagt i forbindelse med opbygning af nye centre for industri, råstofindvinding og landbrugsudvikling.

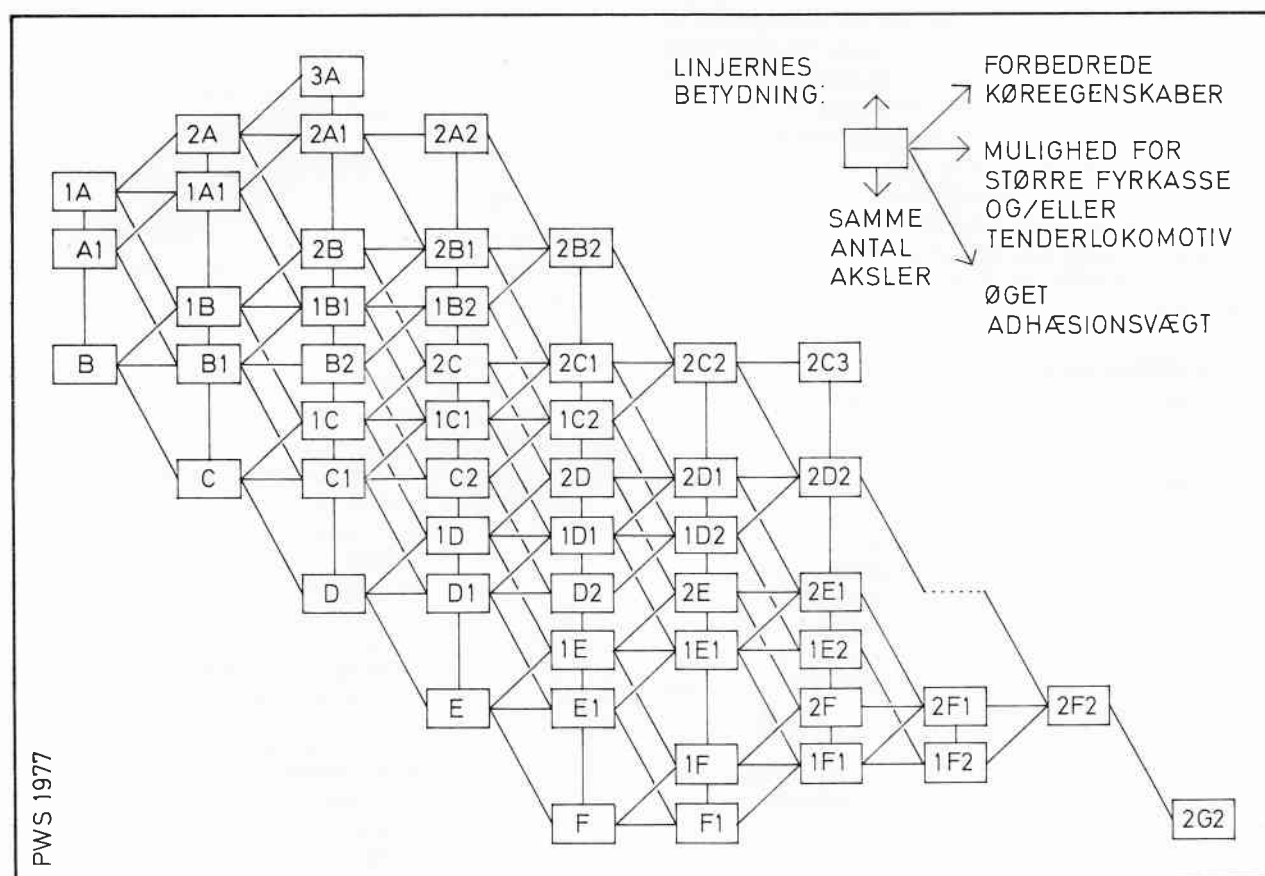


Hvordan den politiske fremtid end tegner sig for det sydlige Afrika, kan man kun håbe på, at TAZARA-projektet må vise sin eksistensberettigelse ved at bidrage til den almindelige økonomiske vækst i såvel Zambia som Tanzania og vise vejen frem for udviklingen af jernbanesamarbejdet også mellem andre afrikanske lande.



Et familie billede og to portrætskitser

Af Povl Wind Skadhauge

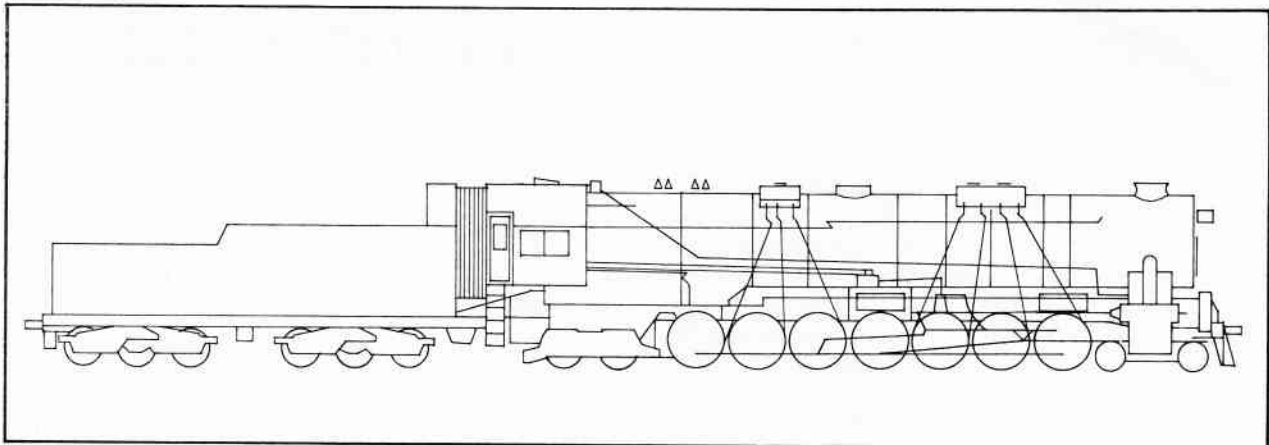


Som et apropos til artiklen SÅDAN KAN MAN OGSÅ SE DET I JERNBANEN nr. 1/1977 bringes hosstående diagram. I dette er det forsøgt at opstille de i tidens løb benyttede hjularrangementer til familien af konventionelle, ikke-ledede damplokomotiver i et logisk sammenhængende system. Den velkendte vanskelighed ved at placere blot disse (simple) hjularrangementer i en rationel rækkefølge skyldes, at der er tale om tre i princippet frit variable størrelser foruden en fjerde, som er afhængig af disse,

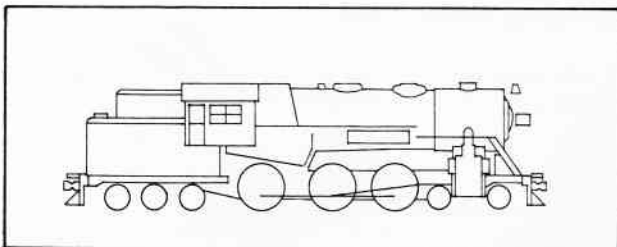
nemlig:

1. Antallet af løbehjulsaksler fortil.
2. Antallet af drivhjulsaksler.
3. Antallet af løbehjulsaksler bagtil.
4. Det samlede antal aksler på lokomotivet.

I konsekvens heraf viser der sig da også i diagrammet familieband i fire retninger. Med enkelte af de lodrette



som undtagelser kan båndene også opfattes som udviklingslinier, med de øverst til højre i skemaet angivne muligheder i sig. Men det bør understreges, at mange af linierne er rent teoretiske, og at det faktiske udviklingsforløb kun har fulgt et fåtal af de mulige linier. Og det bør for god ordens skyld nævnes, at et øget antal løbehjul fortil (linie skråt opad til højre) ikke er absolut ensbetydende med forbedrede køreegenskaber, lige så lidt som øget antal kobbeltjuler (skråt nedad til højre) uden videre betyder øget adhærensionsvægt; det kunne også være et spørgsmål om at begrænse akseltrykket ved at fordele den givne vægt på flere hjul sæt.



Nogle af familiemedlemmerne var ret så usædvanlige. Det gælder f.eks. 2C3, der forekom som tenderlokomotiver i fem eksemplarer, født 1928, på Boston & Albany Railroad (USA). De benyttedes til forstadstrafik ved Boston på en rute, hvor der ikke var drejeskive til rådighed ved endestationen. Der var hverken sadel-, side- eller rammetanke på maskinen, der nærmest kan karakteriseres som et kraftigt 2C-lokomotiv sammenvokset med en høj, kort trækslet bogietender. På en måde var det altså en Forney i superformat, med en totalvægt på 352.000 lbs svarende til 160 metriske tons!

Et andet af familiens meget særprægede medlemmer var 2G2. Der er kun forekommet et eneste lokomotiv med dette forbløffende hjularrangement. Det var russisk, kom til verden 1934 i Voroshilovgrad og viste sig at være et problembarn, der ikke altid holdt sig til den rette vej trods flangeløse hjul sæt og hængsler i kobbelstængerne. Dog: var fejltagelsen end stor, var den i hvert fald også stor slået, og der er sikkert mange, der gerne ville have oplevet at se dette kæmpelokomotiv med sin harmonikaforbundne tender i aktion med svære kultog til Moskva.

Også mange andre af familiens store medlemmer kunne man have ønsket sig at se i levende live. Men når alt kommer til alt, er det jo ikke specielt dem, man bekymrer sig om, for hele familien samt dens leddelte slægtninge har allerede længe været savnet!

Nye bøger for alle jernbaneentusiaster:

KULRØG OG DAMPSLAG

Damplokomotivernes sidste tyve år i Danmark. Af Hans Gerner Christiansen, Arne Kirkeby og Ole Winther Laursen.

I midten af 1950-erne var damplokomotivet endnu den dominerende trækraft ved DSB, og der var mange typer i drift. Så godt som alle privatbaner anvendte også damplokomotiver, ligesom mange industribaner, både normal- og smalsporede. Tre kendte fotografer har her udvalgt 181 af deres bedste billeder for at skildre tidsrummet op til dampens afvikling. Det er blevet et fint og ofte nostalgisk album, hvor teksten også fortæller en del om damplokomotivernes anvendelse i deres sidste 20 år. 120 sider. Dkr. 54,00.

Danske damplokomotiver og motorvogne 1976-01-01 af Tom Lauritsen.

Dette nye oplag af den populære håndbog om hele Danmarks trækraft er helt revideret, og en stor del af fotografierne er nye. Bogen indeholder foto og tekniske oplysninger for hver type samt nummer og fabriksnummer for alle lokomotiver og motorvogne hos DSB og privatbanerne. 152 sider i praktisk plastbind. Dkr. 34,00.

Ovenstående priser gælder incl. porto ved bestilling gennem indbetaling til vor postgiro København 3 28 99 31. Bøgerne kan også bestilles hos Deres klub eller boghandler.

FRANK STENVALLS FÖRLAG
Malmgatan 3, S-211 32 Malmö

BERNTHS HJØRNE
HERRE- OG DRENGETØJ
Lilletorv – 4800 Nykøbing F.
Tlf. (03) 85 30 00

Nærbaneprojekt Århus - Hornslet

Af Bent Jacobsen

I december 1973 afgav en arbejdsgruppe med repræsentanter for DSB og Århus kommune en beretning, der bl. a. omhandlede mulighederne for udvidet persontrafik på Århus-Grenå banen, i første etape for såvidt angår strækningen nærmest Århus. Endvidere gav man en vurdering af mulighederne for en justering af bebyggelsernes placering og udbygning i forhold til DSB's jernbanestrækninger i Århus-området samt af mulighederne for en bedre togbetjening (se Jernbanen 1974/2).

I den mellemliggende tid har en teknikergruppe med repræsentanter for Århus og Rosenholm kommuner samt DSB arbejdet videre med projektet. Efter langvarige forhandlinger er teknikergruppen nået til enighed om et overenskomstgrundlag for etablering af nærbanetrafik på en del af Grenå-banen.

Noget der især har voldt store vanskeligheder, men som der nu skulle være opnået enighed om, er samspillet mellem nærbanen og busruterne i banens opland. DSB har ønsket medindflydelse på udformningen af busnettet, der skal kombineres med nærbanetrafikken. Heroverfor har Århus kommune og dets trafikselskab, Århus Sporveje, fastholdt sin ret til selv at afgøre, hvorledes bustrafikken skal tilrettelægges i området.

Ifølge udkastet til overenskomsten skal de to kommuner klare samtlige udgifter i forbindelse med selve jernbanesporet, inklusive vej- og stianlæg til de 10 standsningssteder på den 23 km lange strækning fra Århus H til Hornslet. Århus kommune skal for eksempel betale alle gademæssige ændringer i selve byen på strækningen fra Århus H til Århus Ø.

Kommunerne skal også betale sikring af overkørslerne, men en del af dette arbejde skal udføres af DSB for kommunernes regning. DSB's andel af udgifterne ved etablering af nærbanen består i anskaffelse af rullende materiel, billetautomater og tekniske installationer i forbindelse med fjernstyring af togtrafikken.

Der vil blive indsat et antal af de MR-togsæt, som allerede er i ordre til DSB.

Det fastslås i overenskomsten, at DSB alene afholder udgifterne ved driften og skal have alle indtægterne. Hvis de to kommuner i forbindelse med den øvrige kollektive trafik i området (busser og rutebiler) indfører særlige netkort, der skal gælde også ved benyttelsen af nærbanen, skal DSB holdes skadesløs. Det vil sige, at kommunerne må erstatte DSB differencen mellem de sædvanlige takster og de billige priser på netkort med kommunal rabat.

Kommunerne skal allerede nu forpligte sig til at indføre fælles kort for nærbanen og de tilsluttende busruter, som kommunerne har koncessionsret over. Alle andre busruter i området skal tilbyde samarbejde om et fælleskortsystem.

Driften af nærbanen tænkes gennemført som timedrift i perioden kl. 5 til 24, dog med halvtimedrift i tiden kl. 6 til 8 og kl. 15 til 18 fra mandag til fredag. I weekender og på helligdage skal der være timedrift fra kl. 7 til kl. 24.

Man sigter mod at kunne påregne nærtrafik mellem Århus og Hornslet i 1979.

Det overenskomstgrundlag, som teknikergruppen har udarbejdet, skal forinden godkendes endeligt af forhandlingsparterne. Derefter agter Århus kommune at mødes med de borgergrupper, der har kritiseret projektet og som har foranstaltet vejledende afstemninger herom blandt beboerne i visse distrikter langs banen.

En særlig kritik er fremført fra brugere af Århus havn. Det er problemerne omkring til- og frakørselsforholdene ved havnen, der indebærer passage af jernbanen. Århus kommune mener dog ikke, at nærbanetrafikken vil skabe forøgede problemer for trafikken på havnen, snarere tværtimod. Overkørslerne vil blive sikrede med nye lys- og bomanlæg og dette i forbindelse med en højere hastighed for nærbanetogene, end den der er gældende for Grenå-togene idag, vil betyde, at overkørslerne næppe vil være blokerede nær så længe ad gangen ved togpassage, som det er tilfældet i dag.

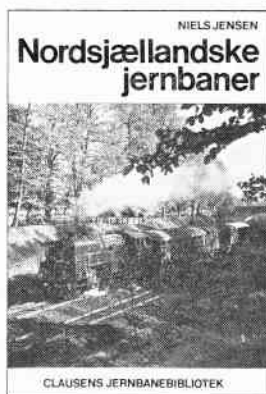
Den endelige tilslutning til projektet ventes for kommunernes vedkommende at kunne foreligge inden sommeren 1977.

DJK har udlånt....

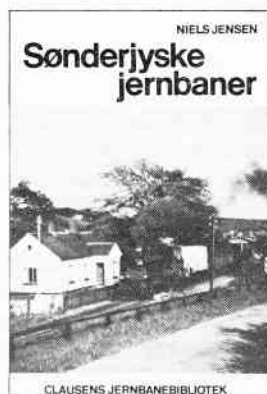


Dansk Jernbane-Klub har til Hjerl Hede museet udlånt roebanelokomotivet D.d.s. nr. 5, der tidligere har kørt på Nakskov sukkerfabrik. Desuden har museet lånt nogle vogne. Lokomotivet er gjort koreklar og anvendes på en ca. 500 m lang bane i forbindelse med et torvebrug, som indgår i museet. 1 juli måned kører der på banen i forbindelse med «levendegørelsen af museet».

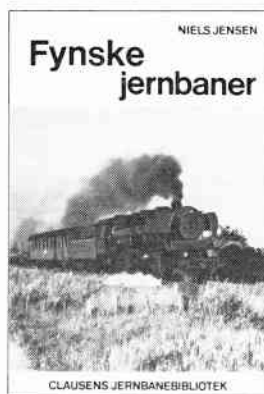
Foto: Preben Clausen.



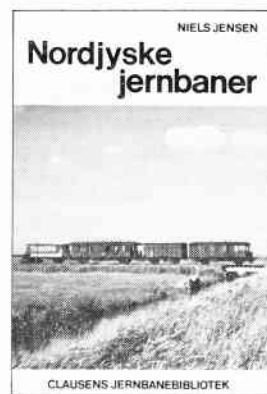
Nordsjællandske jernbaner
af Niels Jensen
80 s. Kr. 28,20



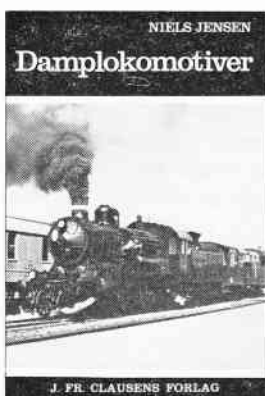
Sønderjyske jernbaner
af Niels Jensen
80 s. Kr. 28,20



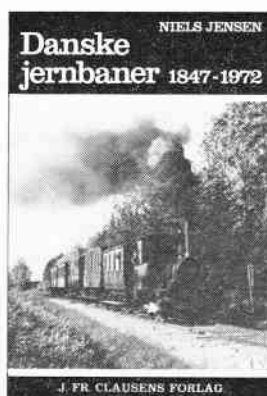
Fynske jernbaner
af Niels Jensen
112 s. Kr. 34,50



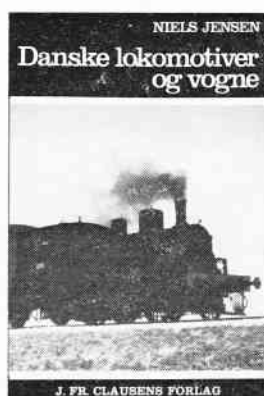
Nordjyske jernbaner
af Niels Jensen
120 s. Kr. 38,50



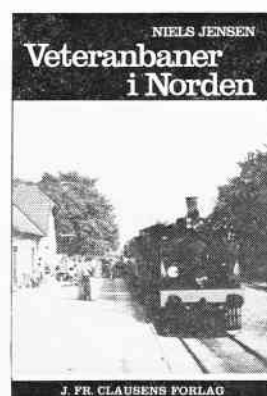
Damplokomotiver
af Niels Jensen
156 s. Kr. 43,05



Danske jernbaner 1847-1972
af Niels Jensen
270 s. Kr. 57,50



Danske lokomotiver og vogne
af Niels Jensen
256 s. Kr. 57,25



Veteranbaner i Norden
af Niels Jensen
96 s. Kr. 29,75



Danske trafikfly

af Niels Jensen beskriver flytyper tilhørende danske luftfartsselskaber, herunder charterselskaber, fra ca. 1920. 64 s. Kr. 26,75.

Jernbaner på Lolland-Falster og Bornholm

af Niels Jensen er 5. bind i serien »Clausens jernbanebibliotek«. For alle jernbaneentusiaster samt lokalhistorisk-interesserede. 112 s. Kr. 37,95.

Send mig pr. postopkrævning:

- | | |
|--|---|
| ☐ Nordsjællandske jernbaner | ☐ Danske jernbaner 1847-1972 |
| ☐ Sønderjyske jernbaner | ☐ Danske lokomotiver og vogne |
| ☐ Fynske jernbaner | ☐ Veteranbaner i Norden |
| ☐ Nordjyske jernbaner | ☐ Jernbaner på Lolland-Falster og Bornholm |
| ☐ Damplokomotiver | ☐ Danske trafikfly |

Navn _____

Adresse _____

Postnr./by _____

Gennem boghandler _____

Kuponen sendes til:
Clausen bøger, Landemærket 11, 1119 København K.

db clausen bøger - håndbøger De har brug for

Jernbanenyt - kort fortalt



Privatbanerne

GDS/HFHJ: Ved Frederiksværkbanen og Gribskovbanen er der også planer om anskaffelse af flere nye persontog. Direktør Hafstrøm har derfor i en henvendelse til banernes personale opfordret dette til at fremkomme med ønsker eller krav om ændringer i nye tog i forhold til de nuværende Y-tog. Personalet har imødekommet henvendelsen med en række værdifulde bemærkninger samt ønsker, der vil indgå i overvejelserne med nye persontogs udformning.

Der kan i øjeblikket ikke siges noget om tidspunktet for en bevilling til de ønskede nye tog.



HFHJ M 9 og 11 klarer størstedelen af HFHJ's godstog. De to diesel-lokomotiver ses her i Hundested, 1974. Foto: Hans-Henrik Rasmussen.

HFHJ: I Hundested er der gennem de sidste par år sket store forandringer. Først fik man bygget den store nye og moderne værkstedsbygning med kapacitet til at klare reparation og vedligeholdelse af både HFHJ's og Gribskovbanens rullende materiel. Siden har ændringerne sat sine spor gennem en større omlægning af sporanlægget.

Fra DSB har banen købt forskelligt brugt materiel. En brugt ballastfordeler er således blevet købt og ombygget til motortrolje. Ligesom de motortroljer, der er dukket op ved andre privatbaner, har HFHJ's hydraulisk kran.

HFHJ's tre Dk-vogne er også blevet udskiftet med brugte Dah-vogne fra DSB. Pudsigt nok har man givet de tre »nye« vogne samme litra og nr. som de tre gamle, nemlig Dk 73, 76 og 78. Den gamle Dk 73, der nu er udrangeret, var den sidste oprindelige HFHJ-vogn ved banen. Dk 76 og 78, der også er udrangerede, var tidligere DSB Eco 6201 og 6208. De indkøbtes i 1962 sammen med Eco 6218, der ved HFHJ hedder Dk 77, og som stadig anvendes.

Nagelbøl-traktoren T 4 fra 1961 er hensat, og i stedet har banen stationeret rangertraktor T 3 i Hundested. T 3 blev bygget i 1956 af HFHJ på en maskinbogie fra Maybach-motorvognen M 7.

HHGB: Hornbækbanen har i året 1976 haft en fremgang i antallet af rejsende på ialt 127.283. Det totale tal blev 653.586 rejsende mod 526.303 året forud. Det er rekord for banen, og det har vist sig, at takspolitikken med HT i denne henseende har været en stor gevinst, skriver Frederiksborg Amts Avis.

På årsbasis er fremgangen 24,2 pct., og det tal har næsten holdt sig konstant siden årets begyndelse. Banen har fået forlænget sin garanti til 1989, og det giver en vis tryghed. Nu kan man atter fra banens side begynde at fremsætte ønsker. I første række gælder det nye skinner. Hertil skal man i første omgang bruge ca. 4 mill. kr., men den ønskede sporfornyelse vil ialt komme til at koste ca. 10 mill. kr. i 1976-priser.

Der vil også være behov for yderligere anskaffelse af lynettetog. Banen ønsker anskaffelse af yderligere et to-vognstog samt et antal mellemvogne.

Endelig ønsker Hornbækbanen også en ny peron ved banegården i Helsingør. Dette ønske kan måske realiseres, når der skal laves ny busterminal på havnepladsen. HHGB vil helt naturligt gerne over til DSB-siden af Jernbanevej, således at de rejsende undgår at skulle krydse denne stærkt befærdede vej. Desuden vil man opnå, at togene ikke længere spærrer for Bramstræde, ligesom man også kommer til at holde nærmere i forhold til posthuset.

Med de fine tal, som HHGB kan præstere, er der nu formentlig gode udsigter til at disse ønsker vil kunne realiseres.



LNJ: Nærumbanens sidste skinnerbus, Sm 13, er solgt til Helsingør Jernbaneklub på yderst fordelagtige vilkår for klubben. Sm 13, der er fra 1952, vil fremover blive anvendt til udflugtstog.



Vestbanen har af DSB købt svellestoppemaskinen Sv 5, som her ses foran Varde-Grindsted Jernbanes remise i Varde, 18. september 1976. Foto: Jens Larsen.

OHJ/HTJ: Pakvognen OHJ E 243 er solgt til Helsingør Jernbaneklub, og skinnebusbivognen OHJ Cs 233 er solgt til Foreningen Dalmose-Skælskør Banen. OHJ Cs 233 har gennem årene ført en noget omflakkende tilværelse. I 1951 leveredes vognen fra Scandia i Randers til Århus-Hammel-Thorsø Jernbane som Sp 2. Da denne bane lukkede i 1956 købte HTJ vognen, og den litreredes nu HTJ Sp 39. Da OHJ og HTJ i første halvdel af tresserne fik svenske skinnebusser solgte Sp 39 i 1963 til Fjerritslev-Frederikshavn Jernbane. Som FFJ Sp 13 kørte vognen nu i seks år. Af boet fra Aalborg Privatbaner købte OHJ og HTJ en del materiel. I handelen indgik også et skinnebus-tog, og atter kørte den omflakkende Sp-vogn ad Holbæk til, hvor man tog imod den som OHJ Cs 233.

Den 14. april afholdt Odsherredsbanen et borgermøde på Vig kro. Her havde man indbudt befolkningen langs banen til en orientering om banens forhold og en drøftelse om hvorledes banen udfylder sin plads som kollektivt transportmiddel. Desværre var fremmødet meget beskedent, og dette må nok skyldes den manglende information om mødet gennem den lokale dagspresse, der jo også har manglet i den »avisløse« tid.



Banegården i Lemvig moderniseres i 1977. Her er den fotograferet omkring 1950. Arkiv OCMF.

VLTJ: Fra sommerkøreplanens ikrafttræden den 22. maj 1977 skal VLTJ selv køre godstog til og fra Holstebro. De ordinære godstog på VLTJ kører fra sommerkøreplanen som følger:

Lemvig	afg.	5.20	afg.	15.55
Vemb	afg.	6.05	ank.	16.37
Holstebro	ank.	6.28		
Holstebro	afg.	6.45		
Vemb	afg.	7.10	afg.	17.00
Lemvig	afg.	8.15	afg.	13.30
Rønland	afg.	10.25	afg.	14.55
Lemvig	ank.	11.05	ank.	15.30

Godstogene kører kun til Thyborøn efter behov. Desuden køres der ekstra godstog mellem Lemvig og Rønland efter behov med de lange triangelmotorvogne.

Diesellokomotivet ML 12 er sendt til revision og hovedreparation hos Frichs i Århus. VLTJ havde derfor hos Hjørring Privatbaner lejet diesellokomotivet HP 15 (tidl. AHB ML 3202), men på vej fra Hjørring til Lemvig konstateredes i Langå, at et akselleje var brændt af. Dette blev årsagen til, at også HP 15 endte hos Frichs i Århus. I skrivende stund er dette lokomotivs fremtidige skæbne endnu ikke afklaret.

Nye platter i trafikserien



**Platte nr. 401
NESA-sporvogn**
med åben
bivogn udfor
Bellevue
Strandhotel

**Platte nr. 402
TROLLEYBUS**
foran
Gentofte Kirke

**Platte nr. 403
TROLLEYBUS**
på Callisensvej

**Platte nr. 301
»DE
DION-BOUTON«
OMNIBUS**

**Platte nr. 302
»MAYBACH«
OMNIBUS**
på Kongens Nytorv



**Platte nr. 6
BOGIEVOGN**
linie 1
1930-1972

**Platte nr. 5
DEN SIDSTE
SPORVOGN**
»Düsseldorff«
Linie 5
kørte til 1972

**Platte nr. 4
OMBYGGET
»SYREVOGN«**
med åben bivogn
kørte fra ca. 1901

**Platte nr. 3
»FREDERIKSBERG-
SPORVOGNEN«**
toetagers spurvogn
fra ca. 1899

**Platte nr. 2
»HØNEN«
DEN SIDSTE
HESTESPORVOGN**
ophørte i 1915

**Platte nr. 1
DEN FØRSTE
SPORVOGN**
hestetrækket
kørte fra 1863

SKOTSMAN Jensen

Frederikssundsvej 325 . 2700 Brønshøj

Tlf. (01) 60 20 01 ell. (01) 28 92 48



VNJ DI 14 og DSB Mx 1033 med militærsærtog mellem Hyllerslev og Janderup, 21. februar 1977.

Foto: Hans Gerner Christiansen.

Den pompøse stationsbygning i Lemvig er ved at blive moderniseret. Det gamle tag udskiftes med bølgeeternit, og bygningen males indvendig og udvendig, og ventesalen moderniseres.



VNJ: Vestbanen blev den sidste af de tre privatbaner, der fik nye diesellokomotiver i denne omgang, idet VNJ DI 14 ankom til Varde den 13. januar. Nyerhvervelsen, der i daglig tale kaldes »Nathalia« efter et kendt folketingsmedlem, er anskaffet til afløsning for DI 11 og 12, som efter 45 års tro tjeneste trænger til aflastning. Med anskaffelsen af DI 14 er Vestbanen også i stand til selv at køre en stor del af de mange militærtog. Hidtil har man til disse transporter måttet leje lokomotiver af litra MX hos DSB, hvilket fremover kun vil ske ved særlige spidsbelastninger.



Vestbanens nyerhvervede diesellokomotiv, DI 14, i Varde, 21. februar 1977.

Foto: Hans Gerner Christiansen.

DI 11 er hensat i driftsklar stand, mens DI 12 anvendes til mindre godstog samt rangering i Oksbøl i forbindelse med militærtransporterne.

Vestbanen har solgt skinnebusen VGJ Sm 6 og skinnebusbivognen VNJ Sp 3 til foreningen Dalmose-Skælskør

Banen, og de to vogne kørte den 12. marts for egen kraft fra Varde til Dalmose.

Oxbøl er ikke mere den rette stavemåde for Vestbanens station med dette navn. Stednavneregisteret har vedtaget, at navnet nu staves **Oksbøl**. Denne stavemåde er identisk med bynavnet Oksbøl på Als, hvor der før i tiden var amtsbanestation.



ØSJS: Østbanen har til Østsjællandske Jernbaneklub solgt skinnebusserne Sm 13 og 15 samt skinnebusbivognen Sp 6. Sm 13 blev leveret til ØSJS som Sm 3 i 1952. Sm 15, der leveredes som Sm 4 til Kalvehavebanen i 1952, kom til ØSJS i 1959. Sp 6 stammer fra 1951 og leveredes til Odsherredsbanen som Sp 226.



Gribskovbanens diesellokomotiv, L 1, er udlånt til Østbanen. Her ses GDS L 1 med Østbanens B 50 og 51 i Roskilde den 15. marts 1977.

Foto: Per Jensen.

»Privatbanerne redigeres af **Ole-Christian Munk Plum**. Visse informationer skyldes **Poul Andersen** og **Bent Jacobsen**.

EJGIL OLSEN

Tømrer- og Snedkermester

Mimosevej 6 – Søllested – Tlf. (03) 94 15 35

Alt bygningsarbejde udføres

Nyt såvel som reparationer

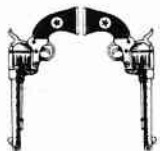
AUTOGÅRDEN ØSTER SKØRRINGE

v/ Erling Hansen

Toftevej 5 – Telefon (03) 90 80 77

Spec.: Ældre VW-vogne

1. kl. reparationsværksted



ELLENS RANCH

Baltic's Western Saloon

Nykøbing F . Tlf. (03) 85 61 41

Byens nyeste restaurant holdt i gammel Western Style, hvor værtsparret selv hygger om gæsterne

Velkommen hos Ellen og Leif

FUGLE – FISK – DYR

Fuglebure
Frø

Akvarier
Planter

BOGENA – kraft- og opmadningsfoder

ALT TIL HUNDE OG KATTE



På gensyn i

AMIGOS

jernbanegade 39

4800 nykøbing fl. - tlf. 03-85 30 50

HYLLINGE KRO

v/ ARNE HYLLEGAARD PETERSEN

14 km fra Næstved mod Slagelse

Tlf. (03) 74 41 99

1. kl.s køkken – Populære priser

Selskaber modtages indtil 150 personer

FERIEREJSER MED TOG

DSB selskabsrejser

RIT-rejser = togrejser på egen hånd med hotelophold – tilrettelagt lige som du ønsker det – og endda med rabat.

INTER-RAIL kort til dig under 23 år – rejs i hele Europa en hel måned for 845 kr.

Program og billetbestilling

LOLLANDSBANENS REJSEBUREAU

Østergade 7 – 4900 Nakskov

Tlf. (03) 92 23 23



**SKØRRINGE
MØBELHANDEL**
ApS

Skørringevej 13 – Øster Skørringe

Telefon (03) 90 80 45

Stort udvalg i moderne møbler og tæpper
Brugskunst til udsmykning af hjemmet

Højslev Kro

v/ EDITH og HANS JØRGEN ANDERSEN

Tlf. (07) 53 50 07

Et 1. kl.s spisested
Velmonterede værelser
Fornuftige priser

Selskaber modtages fra 10 til 225 kuverter
i samme lokale

MARIAGER SMEDE- OG MASKINFORRETNING

v/ Arne Christensen

Kirkegade 7 – Tlf. (08) 54 16 69

Smedearbejde - Blikkenslagerarbejde - VVS

Installation af Swimming Pools

Tilbud gives uden forbindende



**Hads-Ning Herreders
Jernbane**

Du ka' tro
det futter deruda'

på HAVNDAL KRO

hos Kitte og Carl Peter

Bal hver lørdag med kendte orkestre
og solister

Tlf. (06) 47 00 31

JERNBANEHOTELLET

v/ Rosa og Peter Schultz

Rødekro – Tlf. (04) 66 21 42

Det gode spisested

Både VARMT og KOLDT leveres
også ud af huset

BØJDEN KIOSK OG QUICKBAR

v/ Ella Nielsen

Bøjden Færgehavn Tlf. (09) 60 13 55

Dag- og Ugeblade – Tobaksvarer –
– Chokolade og Is – Øl og Sodavand
Lækre Grillkyllinger og Pølser