



jernbanen

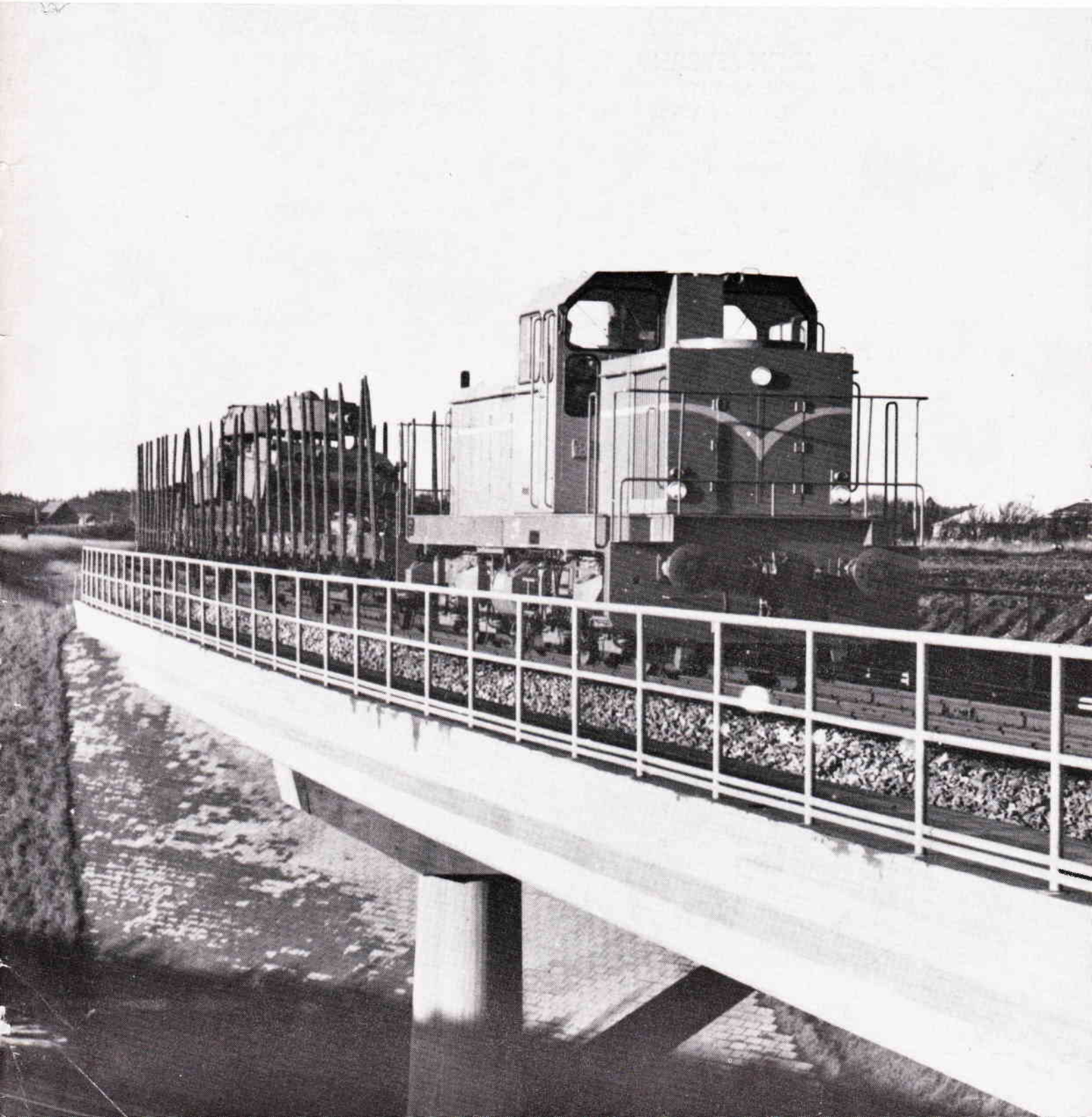
DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

1

18. ÅRGANG

FEBRUAR/MARTS 1978

KR. 10,00





HOBBY MAGASINET

Vester Strandsbjerg 3 - 6950 Ringkøbing
Tlf. 07 - 32 26 99



væve,

rokke, råuld, garn
Kemikalier til plantefarvning
Stoftryk- og batikfarve
Pensler, perler, ler m.m.
Prisliste fremsendes på forlangende
Materialer til **HOBBY - TERAPI - FRITID**



JOHN JEPSEN

Haakonsens Eftf.
AUT. GAS- & VANDMESTER

Østergade 23
4930 Maribo

FJERNVARME - CENTRALVARME
OLIEFYR - SMEDEARBEJDE
Tlf. (03) 88 06 99

S SCANDIA
RANDERS

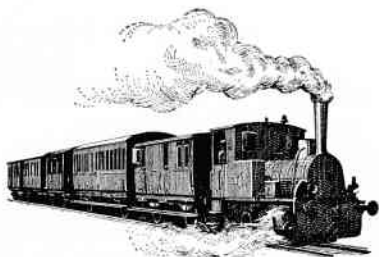
LEYLAND-DAB A/s . 8600 SILKEBORG . (06) 82 33 00



SÆTTER DANMARK PÅ HJUL

Den ny Leyland-DAB bus
leveret til:
A/s Hads-Ning Herreders Jernbane
i Odder





jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

Ansvarshavende redaktør:

Ole-Chr. M. Plum,
Holmevej 8
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 omkring den 1. i forudgående måned.

Artikler i JERNBANEN står for de enkelte forfatteres egen regning og er ikke nødvendigvis udtryk for redaktionens eller Dansk Jernbane-Klubs mening.

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

Tryk: Herfølge Bogtrykkeri, Herfølge

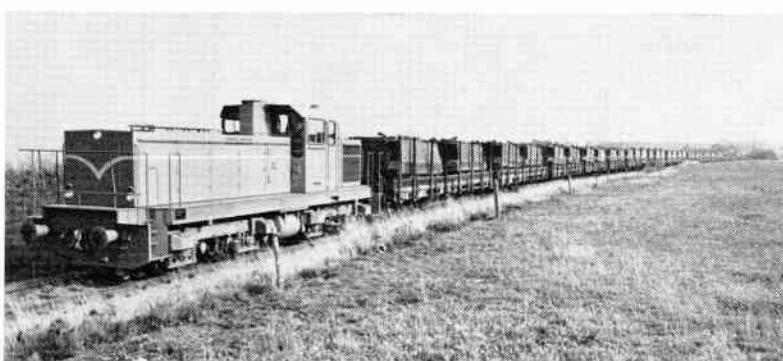
Forsidebilledet:

Vestbanens nye diesellokomotiv på Eventyrbroen ved Oksbøl. Anskaffelsen af lokomotivet blev et helt eventyr i sig selv. Læs dette i DJK's nye bog om Vestbanen. Foto: Ole-Chr. M. Plum.

18. årgang

Februar/marts 1978

Nr. 1



VNJ DL 14 med militærtog, oktober 1977.

Foto: Bent Sørensen.

VESTBANEN FYLDER 75 ÅR

Den 14. marts 1978 er det 75 år siden, at indvielsestoget på Varde-Nørre Nebel Jernbane kørte afsted med sine mange gæster.

Dengang kunne folk på egnen langs banen glæde sig over at have fået et kollektivt transportmiddel, der først og fremmest skabte mulighed for at man let kunne komme til handelsbyen Varde.

I dag – 75 år efter – hvor privatbilismen har løst mange af de transportproblemer, som vore bedsteforældre havde, har Vestbanen dog også en stor, men helt anden mission.

Det er bl. a. ungdommen, der benytter banen på deres vej fra hjemmet og til uddannelsesstederne i Varde og Esbjerg.

Vestbanen har desuden efter anden verdenskrig fået en ny opgave, nemlig transporter af materiel for militæret, der har fået store øvelsesområder ved Oksbøl og Nymindesø.

Denne transportopgave har bevirket, at Vestbanen i jubilæumsåret kan præsentere nyanlæg af ca. 6 km privatbane i Danmark, nemlig et nyt spor til brug for militæret syd for Oksbøl.

Banen fik i 1977 efter store anstrengelser et nyt diesellokomotiv til brug ved de store godstransporter, der har givet banen en mere sikker fremtid.

Lad os håbe, at egnens befolkning fortsat vil forstå at værdsætte det at have en jernbane som kollektivt transportmiddel, og lad mig dermed ønske Vestbanen held og lykke i fremtiden.

Ole-Chr. M. Plum.

RØNNES RADIO Eftf.

v/ A. Raasthøj
Gågaden 36 – Korsør
Tlf. (03) 57 21 49

RADIO TV HI FI

Salg – Service – Reparation

CAFE HAL'VEJEN

v/ Boye og Erik Andersen
Kongebroen 1 – Korsør
Tlf. (03) 57 26 80

man mødes på Hal'vejen
2 nye billard – Varm og kold mad

THORKILDS CYKLER

v/ Kaj Petersen
Smedegade 11 – Slagelse
Tlf. (03) 52 15 64

Forh. af PUCH og VESPA CIAO knallerter
Salg – Service – Reparation

Restaurant Gadespejlet

v/ Erling Kludt
Sølvgade 86, kælderen
Tlf. (01) 14 15 17

Intim hyggerestaurant

Åbningstid: Kl. 11.00–22.00
Søn- og helligdage lukket

Center Møbler

v/ Erik Østergaard

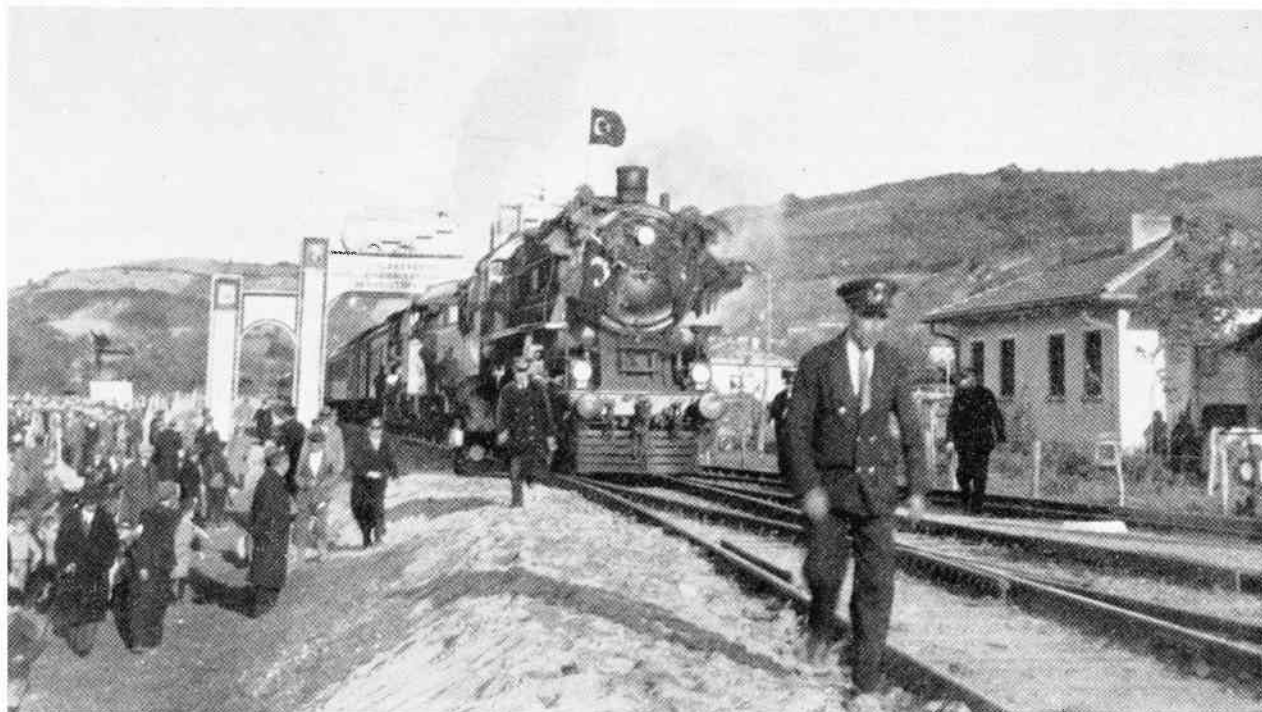
Vestfyn Centret
Middelfart
Tlf. (09) 41 24 58

IDE MØBLER

Det store udvalg i moderne møbler

Fra Trollhättan til Tyrkiet

Oversættelse og indledning ved Povl Wind Skadhauge



Indvielsestoget på strækningen mellem Ankara og Filyos. Toget fremførtes af to NOHAB-lokomotiver.

Foto: NOHAB.

Indledning

I fortsættelse af artiklen TO TYRKISKE BANER i Jernbanen nr. 6/1977 skal der her berettes om de lokomotiver og vogne, som Nydqvist & Holm AB (Nohab) leverede til de tyrkiske statsbaner. De er også omtalt i bogen om den skandinaviske indsats. Men idet fremstillingens tyngdepunkt ligger i redegørelsen for selve jernbaneanlæggene, er kapitlet om det rullende materiel ikke større, end at det er overkommeligt at gengive det pågældende tekstafsnit fra bogen i sin helhed. Og det gøres så her, fordi der trods den nøgternt refererende skrivestil alligevel på en egen levende måde gives et billede af forskellige træk fra datidig praksis. Sigtet har naturligvis været bl. a. at vise potentielle købere af nyt materiel, hvad man formåede, men det gør jo kun det hele desto mere interessant, set i historisk perspektiv. Og det er spændende at se, hvilke forhold man netop fandt det værd at nævne. Kapitlet er i bogen slet og ret kaldt DET RULLENDE MATERIEL, og det er opdelt i følgende afsnit:

Lokomotiver
Roterende sneplove
Personvogne

Godsvogne
Kontrol
Transport
Prøvekørsel

Som nævnt gengives kapitlet her i sin helhed, man da det (bortset fra tabellerne, der kun har fransk tekst) foreligger i en sideløbende fransk og svensk version, som imidlertid ikke svarer ordret sammen, har der fundet en vis bearbejdelse sted. Hvor der er afvigelser (som i nogen grad synes at forekomme, fordi den svenske tekst har skullet strækkes af hensyn til opsætningen), er den enkleste formulering nemlig i mange tilfælde valgt til oversættelse, selvom der herved stadigt skiftes mellem versionerne. Endvidere er nogle i kapitlet indgående henvisninger udeladt eller tillempet som følge af, at det her gives løsrevet fra bogens sammenhæng.

Ved læsningen må det huskes, at leverancen af rullende materiel ikke var direkte knyttet til netop de to jernbanestrækninger, der byggedes i skandinavisk regi. De leverede lokomotiver og vogne skulle bruges overalt på tyrkiske jernbanelinier, og det forklarer måske, hvorfor man blandt togmaskinerne også købte mogul-lokomotiver. Disse var

TABEL 1

TYPE	ANTAL
LOKOMOTIVER	
1D = 2-8-0 (PREUSSISK) TYPE G 8 ²	44
E = 0-10-0 (-) - G 10	18
1C = 2-6-0 GODSTOGSLOKOMOTIV	10
C = 0-6-0 RANGERLOKOMOTIV	15
LOKOMOTIVER I ALT	87
ROTTERENDE SNEPLOVE	3
PERSONVOGNE, 1. KLASSE, MED BOGIER TYPE A₄	6
- , 1. OG 2. KL., - - - AB ₄	13
- , 1. OG 3. KL., - - - ABC ₄	1
- , 3. KLASSE, - - - C ₄	10
TJENESTEVOGN, - - - S ₄	1
POST- OG REJSEGODSVOGNE, - - - DP ₄	2
PAKVOGNE, - - - D ₄	2
PERSONVOGNE M.V. I ALT	35
GODSVOGNE (INDEX F = MED BREMSE)	
2-AKSELEDE LAVSIDEDE VOGNE, TYPE N	20
2- - - - - N ^F	50
4- - - SKINNETRANSPORTVOGNE, - SS ₄ ^F	55
2- - - HØJSIDEDE VOGNE, AF STÅLPLADE, - O	25
2- - - - - O ^F	35
2- - - KREATURVOGNE, - H	10
2- - - - - H ^F	20
2- - - HØJSIDEDE VOGNE, TRÆ, - K	5
2- - - - - K ^F	40
2- - - LUKKEDE GODSVOGNE, - F	370
2- - - - - F ^F	265
2- - - PAKVOGNE, - D ₂ ^F	10
GODSVOGNE I ALT	905

ganske vist både noget tungere og større end fx DSB litra D og kan, bortset fra drivhjulsdiameter og hastighed, bedre jævnføres med det tyske enhedslokomotiv BR 24 i størrelse og ydeevne. Men sidstnævnte havde jo netop tilnavnet Steppenpferd, og man kan egentlig vanskeligt forestille sig, hvilken gavn 1C-maskinerne kunne gøre på strækninger med mange, lange og store stigninger samt skarpe kurver, når man betragter tallene i tabel 3.

Til bjerglandsbaner må de to tyske (preussiske) typer have været nok så velegnede, og de blev da også leveret i større antal. Til gengæld vil mange sikkert være forbavset over, at standardiseringen gik så vidt som til at give den kraftige G 8² – endda med forlænget kedel (hvad der nok ikke var nogen æstetisk gevinst) – samme tender som de mindre maskiner. I Tyskland havde en del G 8² (senere BR 56^{20-29,30}) nu også kun treakslede tendere pr. 3 T 16,5, men andre var dog forsynet med de større pr 3 T 20 eller pr 2'2' T 21,5 (pr står for preussisk; se iverigt side 70 i Jernbanen nr. 4/1976 angående typebetegnelserne). Og sammenligner man fx med DSB litra H, der ligesom G 8² var en consolidation, men knap så tung og med en noget mindre nominel trækraft (især på grund af lavere kedeltryk og mindre samlet cylinderværsnit), finder man da også ved H-maskinerne større tendere, til H₂ endda med 8 tons kul og 27 m³ vand. Med hensyn til den i sit hjemland så talrige G 10 (senere BR 57¹⁰⁻³⁵) kan man vel også undre sig over tenderstørrelsen 3 T 16,5, men her var der i

højere grad tradition for sammensætningen, selvom en hel del G 10 på tyske skinner var koblet med store tendere.

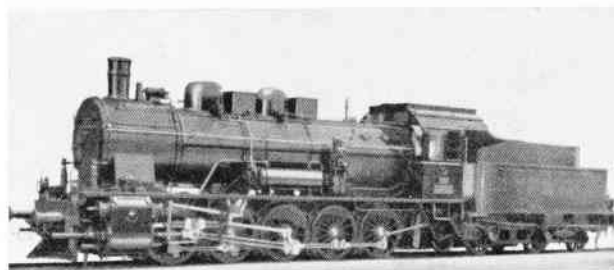
Efter disse indledende (og i hvert fald velmente) betragtninger skal blot anføres nogle rent praktiske noter til den følgende tekst:

1. De i bogen benyttede fysisk-tekniske enheder er gengivet uændret, selvom nogle af disse i dag er afløst af andre. I almindelighed giver dette næppe anledning til problemer, men for en sikkerheds skyld skal det oplyses, at v. e. står for varmeenheder og svarer til kcal = kilokalorier, engang også kaldt »store kalorier«.
2. Når index F i vogntypebetegnelserne har betydningen bremse, skyldes det, at det franske ord herfor er FREIN, som jo begynder med F.
3. Den omtalte by Samsun, hvortil en del rullende materiel fortes med skib, markeres på kortskitsen side 133 i Jernbanen nr. 6/1977.
4. Istanbul i forbindelse med transport over land nævnte bydel Üsküdar er for mange danske måske bedre kendt fra skolens geografiundervisning under navnet Skutari (min lærer gjorde meget ud af det), der egentlig er en italiensk betegnelse (Scutari).
5. Det omtales i afsnittet Transport, at drivstængerne var nedtagne på de lokomotiver, som førtes til Tyrkiet på egne hjul. Selvom det ikke er nævnt, må det formentlig være underforstået, at også ekscentrikstængerne var nedtagne, og at der var truffet de øvrige foranstaltninger, som svarer til begrebet død maskine.

Det rullende materiel

Fra begyndelsen havde Nydqvist & Holm AB påtaget sig levering af et større antal lokomotiver og vogne, nemlig 100 lokomotiver og 1500 vogne. Under arbejdets gang blev der imidlertid truffet aftale om forskellige ændringer, således at leverancen kom til at omfatte de i tabel 1 anførte køretøjer.

Lokomotiver



NOHAB-lokomotiv af type G 10.

Foto: NOHAB.

Tyrkiet havde allerede tidligere fra Tyskland anskaffet lokomotiver af to i dette land meget almindelige typer, nemlig dels en 2-8-0 koblet type, litra G 8², og dels en 0-10-0 koblet type, litra G 10, begge med treakslet tender. Det blev nu bestemt, at til at begynde med skulle begge

TABEL 2

TYPE	2-8-0	0-10-0	2-6-0	0-6-0
TRÆKKRAFT $\frac{0,65 p d^2 l}{D}$ Z kg	17.000	15.600	10.000	8.000
CYLINDERDIAMETER d mm	630		500	450
SLAGLÆNGDE l mm	660			630
RISTEAREAL m ²	3,4	2,63	2	1,5
DIREKTE HEDEFLADE (FYRKS.) m ²	12,63	14,5	11,4	6,6
RØRENES HEDEFLADE m ²	169,8	127,0	89,6	75,4
HEDEFLADE I ALT m ²	182,43	141,5	101,0	82,0
OVERHEDER m ²	59,8	61,1	38,4	
KEDELTRYK p kg/cm ²	14	12	13	12
DRIVHJULSDIAMETER D mm		1400		1250
LØBEHJULSDIAMETER mm	1.000		1.000	
HJULDIAMETER PÅ TENDER mm		1.000		
LOKETS FASTE AKSELAFSTAND mm	4.500	3.000	3.800	3.200
- TOTALE - mm	7.000	6.000	6.500	3.200
TENDERENS - mm		4.400		
TOTAL AKSELAFST. LOK+TENDER mm	14.425	14.090	14.040	
LÆNGDE OVER PUFFERE mm	17.845	18.912	17.510	9.700
HØJDE TILSKORSTENSOVERK. mm		4.550		4.300
ADHÆSIONSVÆGT kg	70.700	76.900	45.000	48.000
LOKOMOTIV TJENESTEVEGT kg	86.150	76.900	56.500	48.000
VANDFORRÅD kg		16.500		4.500
KULFORRÅD kg		7.000		1.500
TENDER TJENESTEVEGT kg		45.800		
LOK+TENDER TJENESTEVEGT kg	131.950	122.700	102.300	
MAKSIMAL HASTIGHED I FLG. SVENSKES OG TYSKE REGLER km/h	69	53	74	60

disse typer udføres, dog med den ændring af litra G 8², at kedlen forlængedes for at opnå større hedeplade og dermed større dampproduktion, hvilket er af stor vigtighed under hensyn til de store og lange stigninger, som forekommer på de tyrkiske jernbaner.

Senere tilkom to nye, af Nydqvist & Holm konstruerede lokomotivtyper, nemlig en 2-6-0 koblet med 3-akslet tender beregnet til mindre godstog samt en 0-6-0 koblet tenderlokomotivtype til rangerbrug.

I alt er der således udført 4 forskellige lokomotivtyper af varierende størrelse. Tabel 2 giver en oversigt over disse hoveddata. Man kan af denne tabel med hensyn til de forskellige lokomotivtyper aflæse en ensartethed, som går igen på mange punkter, fx samme cylinderdimensioner på litra G 2² og G 10, og på lokomotiver med tender samme hjulddiameter for koblede hjul, henholdsvis løbe- og tenderhjul. Samtlige lokomotiver er simple tocylindrede med udvendige cylindre.

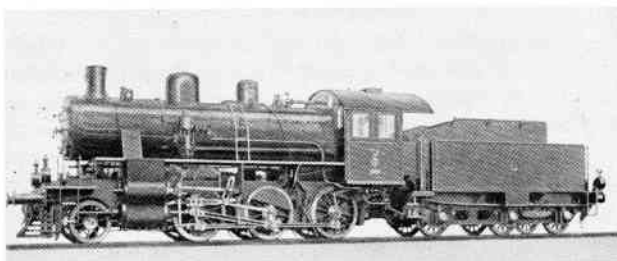
Afvigende fra de i Sverige og Tyskland gældende bestemmelser har de tyrkiske myndigheder fastsat maksimalhastighederne således: 65 km i timen for G 8² og 60 km i timen for G 10. For de øvrige typer henholdsvis 75 og 60 km i timen. Det kan være af interesse at sammenligne lokomotivernes kapacitet ved forskellige hastigheder, hvorfor man har udarbejdet tabel 3, som viser, med hvilken hastighed en bestemt vognvægt kan fremføres af de forskellige lokomotivtyper på forskellige stigninger.

Kapaciteten er for hver lokomotivtype beregnet ud fra et forbrug af 500 kg kul i timen pr. m² risteflade og en brændværdi på 7000 v. e. pr. kg kul. Kapaciteten er derefter baseret på kedlens dampudviklingsevne og de cylinderfyldninger, som under hensyn hertil kan opnås ved forskellige hastigheder. For at forenkle beregningerne er maskineriets virkningsgrad antaget at være 90% ved alle hastigheder. Ved bestemmelse af de vognvægte, som kunne fremføres på forskellige stigninger, er løbemodstanden for lokomotivet beregnet efter Strahls formel og for vognene efter Franks formel for godsvogne med last.

For lokomotiv litra G 8² er det antaget, at den nominelle trækraft, 17.000 kg, skal kunne udnyttes ved igangsætning, i hvilket tilfælde adhæensionskoefficienten bliver 0,24. En ganske høj værdi, som dog turde være rimelig under hensyn til, at lokomotivet er forsynet med luft-sanding for efter behov at kunne forøge adhæsionen. Alle lokomotivtyper har for øvrigt luftsanding. Antages samme koefficient for 2-6-0 lokomotivet, bliver dets største trækraft 10.800 kg. Størst trækraft for litra G 10 bliver 15.600 kg og for tenderlokomotivet 8.700 kg. Den største effekt ved drivhjulspæriferien er 1.560 HK for G 8², 1.130 HK for G 10, 800 HK for 2-6-0 lokomotivet og 390 for tenderlokomotivet. Den til disse værdier svarende hastighed er for de respektive lokomotiver den gunstigste, eftersom lokomotivet da forbruger den mindste dampmængde pr. HK (hestekraft). For G 8² er den gunstigste hastighed 69 km/t og for G 10 53 km/t, hvilket er præcis de samme som de efter de i Sverige og Tyskland gældende bestemmelser tilladte maksimalhastigheder for de pågældende lokomotivtyper. 2-6-0 lokomotivets gunstigste hastighed er 57 km/t og tenderlokomotivets ca. 34, den sidstnævnte således relativ lav, hvilket under hensyn til typens anvendelse som rangerlokomotiv kan betragtes som formålstjenligt.

TABEL 3

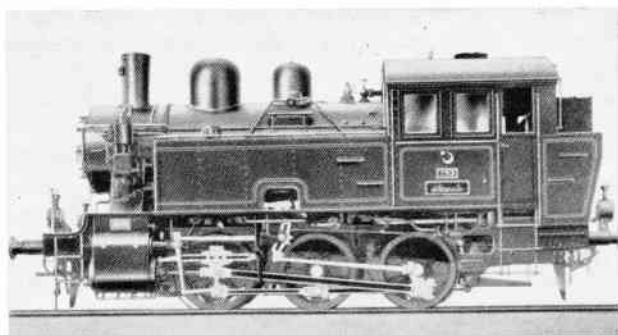
VOGNVÆGT (TOGVÆGT) TONS	LOKOMOTIV-TYPE	HASTIGHED I km/h PÅ EN STIGNING AF					
		0‰	5‰	10‰	15‰	20‰	25‰
200	G 8 ²	70	70	70	62	49	38
	G 10	60	60	60	46	36	28
	2-6-0	75	69	49	34	24	18
	0-6-0	60	43	30	21	15	11
400	G 8 ²	70	70	54	37	26	20
	G 10	60	59	40	27	19	14
	2-6-0	75	47	27	17	—	—
	0-6-0	51	27	15	10	—	—
600	G 8 ²	70	60	37	24	3	—
	G 10	60	46	27	17	—	—
	2-6-0	67	33	17	—	—	—
	0-6-0	43	18	9	—	—	—
800	G 8 ²	70	49	27	4	—	—
	G 10	60	36	20	—	—	—
	2-6-0	60	24	—	—	—	—
	0-6-0	37	12	—	—	—	—
1000	G 8 ²	70	40	21	—	—	—
	G 10	60	28	14	—	—	—
	2-6-0	52	18	—	—	—	—
	0-6-0	30	9	—	—	—	—



Godstogslokomotiv, IC-koblet.

Foto: NOHAB.

Hvad angår lokomotivernes detailkonstruktioner, skal i nærværende sammenhæng blot nævnes, at de i almindelighed er udført efter gængse principper. Til de to 6-koblede lokomotivtyper er der i mange tilfælde anvendt svenske standardkonstruktioner. Samtlige lokomotivtyper har Heusinger-styring. Cylindrene er forsynet med omløbsrør og snøfteventiler. Trykluftbremse af system Knorr findes på alle typer tillige med håndbremse. Desuden er lokomotiverne med tender forsynet med modtryksbremse, system Riggensbach. Pufferne er cylinderpuffer af model Siegen. Luftsandingen er af Knorr system. Endvidere er lokomotiverne udrustet med injektorer samt Friedmanns smøreapparater, og lokomotiverne med tender har registrerende hastighedsmåler af type Haushälter-Rezny. Lokomotiverne litra G 8² og G 10 er forsynet med fødevandsforvarmer, system Knorr. Et antal G 8² lokomotiver er dog blevet udstyret med Friedmanns spildedampsinjektor i stedet for forvarmer.



Tenderlokomotiv til rangering.

Foto: NOHAB.

Roterende sneplove

Blandt vognene indtager de i leverancen indgående 3 stk. roterende sneplove (sneslyngere) en særstilling på grund af deres maskinelle udrustning, bestående af dampkedel, dampmaskine og plovhjul. Plovvognen er udført med en almindelig vognramme, som hviler på to bogier. Vognrammen bærer dampkedlen, dampmaskinen og det øvrige maskineri, som kræves til omdrejning af plovhjulet. Det hele er, med undtagelse af plovhjulet, indbygget i en enkelt vognkasse. Dampkedlen er en almindelig lokomotivkedel med 132,3 m² udvendig hedeblade og indvendig fyrkasse af stål. Dampmaskinen er tocylindret, af samme konstruktion som ved lokomotiver, med en effekt på 700 HK ved 265 omdrejninger i minuttet. Den driver gennem et konisk gear plovhjulet, hvis største omdrejningstal er 150. Gliderstyringen er af Heusinger-typen med omstyring

af omløbsretningen ganske som på et lokomotiv. Man kan således lade plovhjulet køre den ene eller den anden vej rundt afhængigt af, til hvilken side af banen sneen skal kastes.

Plovhjulet udgøres af et på plovakslen fastkilet kraftigt nav, hvorpå de skærende dele er monteret. De består af 10 tragtformede plader, åbne fortil og placeret radialt. Længs de fremadvendte åbninger er anbragt stålknipe, som kan drejes i en mindre vinkel. Alt efter om plovhjulet roterer den ene eller den anden vej, indstiller disse knive sig automatisk i den rigtige stilling til at kunne skære sig ind i sneen. Denne opsamles i tragtene og drives af centrifugalkraften mod plovhjulets omkreds.

Plovhjulet arbejder inden i en kappe, formet efter læsseprofilen. Foroven i denne kappe findes en åbning, gennem hvilken sneen presses ud i det fri. Ved kanten af denne åbning er der en stilbar skærm, som kan indstilles sådan, at den leder snemasserne til den side af banen, som svarer til plovhjulets rotationsretning. Denne bevægelse udføres af en fører ved plovets forende. Han kan pr. telefon give ordre til fyrbøderen angående omstyring af plovhjulets omløbsretning. Ploven kører ikke ved hjælp af sit eget maskineri, men skydes frem mod snedriverne af et eller to almindelige lokomotiver, mens plovhjulet drejes rundt med fuld fart. For at give signal til lokomotivet er der en dampføjte, som kan betjenes fra forskellige steder i vognen.

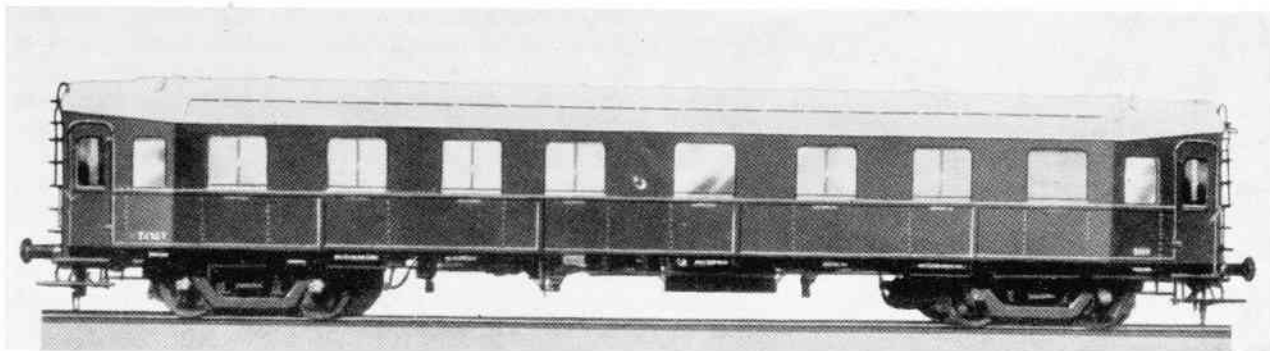
Tenderen er af samme konstruktion som lokomotivtenderne, men overbygget for at hindre sne i at trænge ind i kulrummet og den kabine, hvor fyrbøderen arbejder. Til forskel fra lokomotiverne er der harmonikaforbindelse til

FRA TROLLHÄTTAN TIL TYRKIET

PWS

TABEL 4

TYPE	AKSELAFSTAND mm	LÆNGDE OVER PUFFERE mm	EGENVÆGT kg	EGENVÆGT MED KUNZE-KNORR-BREMSE kg	LASTEVEIE tons	BUNDFLADE m ²	RUMINDHOLD m ³
N	4900	9800	8020	—	15	22,9	10,07
N ^F	4900	10500	9420	—	15	22,9	10,07
SS ^F ₄	10500	15600	19900	—	35	36,09	19,85
O	4900	9800	9660	—	20	23,68	36,71
O ^F	4900	10500	11260	—	20	23,68	36,71
H	4000	8880	10030	—	12	2·20,31	43,65
H ^F	4000	9180	11920	12420	12	2·20,31	43,65
K	4000	8880	8450	—	15	20,14	40,29
K ^F	4000	9180	9930	10320	15	20,14	40,29
F	4000	8880	9560	—	15	20,31	43,61
F ^F	4000	9180	11080	11430	15	20,31	43,61
F ^D	6500	11260	—	13600	10	17,53	37,70



Kombineret 1. og 2. classes personvogn.

Foto: NOHAB.

tenderen, således at det hele er lukket. Plovvognen har en vægt på 64.000 kg og tenderen 46.600 kg, i alt altså 110.600 kg. Totallængden er 19.140 mm. På plogen medføres en løs pufferplanke, som det er nødvendigt at anvende ved transport af plogen. Den indsættes mellem plovhjulskapens vægge.

En af de leverede sneplove fik sin ilddåb allerede under transporten til Tyrkiet. Undervejs på Balkan-halvoen viste det sig, at Orientekspresen havde været indesneet i flere dage, men den blev nu hurtigt befriet fra sit fangenskab af Nohab-plogen.



Roterende sneplov.

Foto: NOHAB.

Personvogne

Samtlige personvogne er bogievogne med vognkasser af stål. Personvognene har en total akselafstand på 15.330 mm og en totallængde på 20.610 mm. 1. og 2. klasse vognene vejer ca. 45,5 tons og har 12 siddepladser på 1. klasse og 27 på 2. klasse. 3. klasse vognene vejer ca. 44,5 tons og har 76 siddepladser. Post- og rejsegodsvognene har en akselafstand på 14.520 mm og en totallængde over pufferne på 19.800 mm. De vejer ca. 39 tons. Tjenestevognen har en total akselafstand på 10.020 mm og en totallængde over pufferne på 15.300 mm.

Bogierne er ens på alle disse vogne. Bogiernes akselafstand er 2.150 mm, og hjuldiameteren 1.000 mm. Vognene er forsynet med trykluftbremse af system Kunze-Knorr, varmeledning, elektrisk belysning og puffer af model Uerdingen.

Godsvogne

Godsvognene er af seks forskellige hovedtyper, nemlig: 15 tons lavsidede vogne litra N og NF, 35 tons skinnevogne litra SSF4, 20 vogne med stålsider litra O og OF, 15 tons

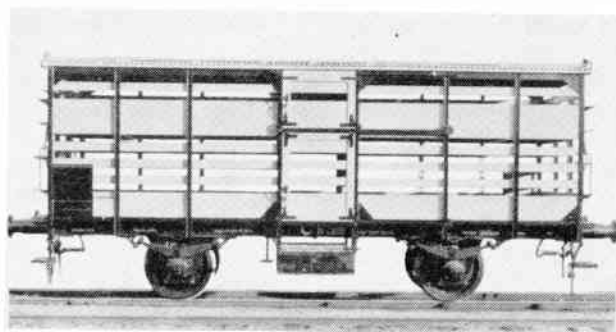
hojsidede vogne litra K og KF, 12 tons kreaturvogne litra H og HF, 15 tons lukkede godsvogne litra F og FF. Til godsvognene kan også medregnes en 10 tons pakvogn litra DF beregnet til godstog. Alle disse vogne er 2-akslede undtagen skinnevognene, som er 4-akslede. Vognene er bygget både uden og med bremse. I sidstnævnte tilfælde er der føjet et F til det litra, som betegner vogntypen. Alle bremsevognene er forsynet med håndbremse, og de senest leverede desuden med Kunz-Knorr-bremse.

Stort set er vognene af gængse typer. En særlig type er dog kreaturvognen, som er beregnet til småkvæg. Den er bygget i to etager med tremmewægge. Taget på denne vogntype er ligesom på de lukkede vogne udført af stål-bølgeplade. Pakvognen adskiller sig i konstruktionsmæssig henseende fra de lukkede godsvogne ved, at der er indrettet en særlig togforerkupé. Endvidere er taget af brædder, og bærefjedrene er længere.

Samtlige godsvogne har ligesom lokomotiverne cylinderpuffer af Siegen-typen. Hjuldiameteren er ved alle de to-akslede vogne 1.000 mm, og ved skinnevognene 940 mm. Afstanden mellem bogie-centrene på sidstnævnte vogne er 8.500 mm med 2 m akselafstand i hver bogie. Vognenes hoveddata fremgår i øvrigt af tabel 4.

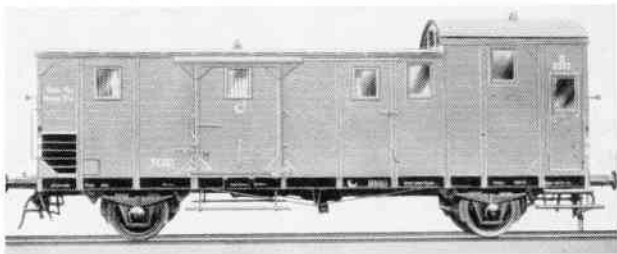
Kontrol

Regierungsbaurat Friedrich Corts fra de tyske rigsbaner har helt fra begyndelsen forrettet tjeneste som den tyrkiske regerings kontrollant ved fabrikationen. Foruden ham har nogle yngre tyrkiske ingeniører fra tid til anden været stationeret i Trollhättan, hovedsagelig i stuideojemed.



Kreaturvogn beregnet til småkvæg. Bemærk, at der er to etager.

Foto: NOHAB.



Rejsegodsvogn med togførerkupé.

Foto: NOHAB.

I følge nyere principper for lokomotivfabrikation er der anvendt et bestemt tolerance-system, hvorved det er muligt at opnå udskiftelighed mellem forskellige komponenter; det gælder især maskineriet og en del tilbehør.

Kontrollen af såvel materialer som færdige dele var meget gennemgribende og nøjagtig. Praktisk taget alle dele underkastedes materialekontrol. Prøvningen iværksattes som regel af kontrollanten selv, men ved visse mindre vigtige detaljer måtte producenten prøve materialet og udfærdige prøvecertifikat. Under fabrikationens forløb synedes de færdige dele, og de mere vigtige, især ramme og maskineri, blev opmålt til kontrol af, at de tilladte tolerancer ikke var overskredet.

Kedel, overheder, cylindre og luftbeholdere blev trykprøvet med koldt vand, og kedlen blev prøvet med damp. Endvidere kontrolleredes hjulenes påsætning på akslerne og tappenes indpresning i hjulene, samt nøjagtigheden af hjulenes afbalancering. Afvigelsen på hjulradius må ikke overstige $\pm 0,1$ mm, og vinkelafvigelsen målt på hjulradius heller ikke mere end $\pm 0,1$ mm. Dampfordelingen kontrolleredes meget indgående. Til dette formål blev der bl. a. udarbejdet diagrammer, på hvilke de forskellige fyldninger kunne aflæses. I visse tilfælde blev der også benyttet indikator på lokomotiverne. Der blev foretaget kontrol af alle hjultryk.

Hvad der er nævnt om kontrollen med lokomotiverne, gælder i relevant omfang også for det øvrige rullende materiel.

Transport

Transporten af køretøjerne til Tyrkiet er foregået dels ad søvejen, dels pr. jernbane. I første tilfælde har bestemmelsesstedet været den ved Sortehavet beliggende by Samsun. I andet tilfælde er turen gået til Haydar Pasa ved Marmarahavet lige syd for Üsküdar. Ruten gik da fra Sverige gennem Tyskland, Østrig, Jugoslavien, Bulgarien og videre gennem et hjørne af Grækenland tillige med den europæiske del af Tyrkiet til Istanbul, og til sidst med færge over Bosporus til Haydar Pasa. Ved hver overfart medtoges 1 lokomotiv og 1 tender. Til at begynde med omfattede hver lokomotivtransport 3 lokomotiver, men senere afsendtes kun 2 ad gangen. De rullede gennem Europa på egne hjul med nedtagne drivstænger, men i øvrigt fuldt monterede. Hver vogntransport plejede at omfatte fra 20 til 30 vogne.

Som hovedregel skete transporten ad jernbanen. Kun de første G 8² lokomotiver og et halvt hundrede godsvogne blev sendt med skib til Samsun. De pågældende køre-

tøjer var beregnet til jernbanen fra Samsun til Sivas over Amasya. På den tid stod denne jernbane ikke i forbindelse med nogen anden jernbane, og den eneste mulighed for at få rullende materiel dertil var over Samsun, selvom havneforholdene både med hensyn til besejling og losning lod meget tilbage at ønske.

Det var meget vanskeligt at landsætte køretøjerne, da et større skib ikke kunne gå ind til kysten. Det skib, som blev anvendt til transporten fra Göteborg til Samsun, var Christian Smith's »Belmoira«. Det tog 6 lokomotiver og 18 vogne i lasten og 32 vogne på dækket (i to lag). Fra Trollhättan førtes lokomotiverne delvis monterede til Göteborg. Førerhus, kedelbeklædning og en del af fodpladerne såvel som armaturerne var fjernet, således at kedlen lå ganske nogen på understellet. Førerhuset var i adskilt stand placeret på nogle af de vogne, som hørte til samme transport. I Göteborg løftedes vognene i fuldt monteret stand ombord med skibets egen kran. Denne har en løfteevne på 100 tons under en vinkel på 90° med skibet. Kedel, understel og tender løftedes ombord hver for sig, men kedlen blev dog placeret på understellet, så snart dette var bragt på plads i lastrummet.

Belmoira kunne imidlertid ikke gå ind til Samsun, eftersom skibet var alt for dybtgående, men måtte ude på den åbne red losse delene ved at løfte dem ombord i pramme. Der blev anvendt 5 pramme, af hvilke 2 var sporlagt til transport af understel og tender. Kedel, understel og tender blev taget på hver sin pram. Ligeså tog man også kun 1 vogn ad gangen. Disse arbejder var ved stærk søgang, som forekom ret ofte, meget vanskelige at udføre, men alt forløb godt uden uheld eller skader. En bugserbåd afhentede den lastede pram ved Belmoira, som lå ca. 2 km fra kysten, men kunne ikke trække den ind til den kajkran, som fandtes, hvorfor bugseringen på det sidste stykke måtte overtages af en mindre, næsten fladbundet motorbåd.

Kajkranen i Samsun havde en maksimal løfteevne på 25 tons og kunne uden vanskelighed løfte kedel og tender fra pram til jernbanespor. Værre var det at losse understellet indbefattet hjul og maskineri, da vægten heraf er 42 tons. Der fandtes dog en hånddrevet kranvogn, som



Lastning af godsvogne til de tyrkiske baner i Göteborgs Havn.

Foto: NOHAB.

sammen med kajkranen kunne løfte understellet over på kajens jernbanespor. Anbringelsen af kedlen på understellet fandt sted på sporet ved kajkranen, og monteringen af lokomotivet måtte i hovedsagen ske under åben himmel.

Prøvekørsel

De færdige lokomotiver blev prøvekørt første gang på Nohabs egen jernbane. Med de første lokomotiver foretoges desuden en særlig prøvekørsel på Bergslagens Järnvägar, som på strækningen fra Göteborg til Dalarne passerer Trollhättan. De egentlige prøver med tilkoblet tog blev dog først gennemført i Tyrkiet. Prøveturene var meget krævende på grund af de store stigninger, de ofte samtidigt forekommende skarpe kurver og de mange tunneller, i hvilke jernbanen også tit har store stigninger, og hvor lokomotivets ydeevne sættes hårdt på prøve ved risikoen for, at hjulene spiller som følge af det vand, der kommer fra loftet i tunnellerne.

De til Samsun leverede lokomotiver blev prøvekørt mellem denne by og Amasya. Først kørtes lokomotivet alene for at få konstateret, at alting efter monteringen i Samsun fungerede rigtigt. Derefter blev lokomotivet indsat i et blandet tog, hvor det fremførte 410 tons samlet togvægt på en 25 promille stigning fortløbende i kurve med en fart af 20 km i timen, hvilket indebærer en betragtelig overbelastning.

JORDENS LÆNGSTE JERNBANE

»Den Transsibirske«

15 dage.

Mange menneskers drøm om en rejse med den legendariske Transsibirske Jernbane gennem verdens største stat, kan nu blive en realitet!

På togrejsen fra Moskva og østpå gøres ophold i Novosibirsk, Irkutsk og Khabarovsk, ligesom der vil være mulighed for at se Baikalsøen. Den 8.600 km lange jernbanerejse foregår i 4-personers kupeer. Strækningen København-Moskva og Khabarovsk-Moskva-København er med ordinært rutefly. I de nævnte byer er der indtil flere udflugter med i rejseens pris.

Hotellerne er første klasse, og De får fuld forplejning. Dansk rejseleder på hele turen.

Afgange: 18/3 (påskerejse), 15/4, 13/5 og derefter afgange hver lørdag til og med 23/9 samt den 14/10 (efterårsferien).

Priser fra kr. 3.195,- alt inkl.

ALT REJSE

VESTERBROGADE 6 D - 1620 KØBENHAVN V
TLF.: 01 - 12 20 30

En stump jernbanespor - en jernbanefærgeoverfart

Af Bent Jacobsen

Danmark er færgernes land - siges det ofte. En sætning der stadig er gyldig, på trods af de mange broprojekter, som igennem de sidste 40 år er blevet realiseret eller som er på vej.

Ser vi alene på jernbanefærgerne falder tanken vel først på Storebæltsoverfarten, som er den vigtigste færgeforbindelse overhovedet mellem landsdelene og nu den sidste indenlandske jernbanefærgeoverfart, som DSB har tilbage. At der har eksisteret andre DSB-jernbanefærgeoverfarter, ved nok de fleste. Fredericia-Strib, Masnedø-Orehoved og Oddesund-overfarten huskes endnu af mange ældre, der har måttet skifte fra tog til færge disse steder.

Endnu før 1. oktober i 1977 sejlede motorfærgerne »Morsø« med jernbanevogne mellem Glyngøre og Nykøbing Mors, men også denne overfart er nu indstillet, selvom Salling-sundbroen først åbnes i 1978. Færgerne har iøvrigt siden 1971 kun sejlet som godsfærge.

At der også har eksisteret andre jernbaneoverfarter indenlands, drevet af private selskaber, er sikkert knap så kendt en historie. Hvem husker vel snart følgende overfarter:

Hvalpsund-Sundsøre. Åbnet 1927, nedlagt som jernbanefærgeoverfart 1969. Indtil 1969 drevet af A/S Ålborg-Hvalpsund Jernbaneselskab.

Assens-Årøsund. Åbnet 1921, nedlagt 1973. I årene indtil før 2. verdenskrig benyttet til overførsel af smalsporede godsvogne med roer til sukkerfabrikken i Assens.

Drevet af A/S Lillebæltsoverfarten.

Fåborg-Mommark. Åbnet 1922, nedlagt som jernbaneoverfart i 1962. Ruten nedlagt i 1965.

Drevet af privat rederi fra 1922 til 1946, fra 1946 drevet af DSB.

Svendborg-Rudkøbing. Åbnet 1926, nedlagt 1962.

Drevet af A/S Sydfynske Dampskibsselskab.

Svendborg-Ærøskøbing. Åbnet 1931.

Drives af A/S Dampskibsselskabet Ærø.

Svendborg-Ærøskøbing ruten er således den sidste private, indenlandske jernbanefærgerute, der endnu er tilbage.

BODEGA SPAR 2

v/ Preben Svendsen

Lodsvej 1 – Dalmose

Telefon (03) 58 84 44

Stedet hvor man mødes
og hygger sig med vennerne

UNO-X SERVICE

v/ Lene og Jørgen Jørgensen

Vestre Landevej 93 – Nørreballe

Tlf. (03) 88 93 52

Bensin – Olie – Smøring

1. kl. reparationsværksted

Kosangas depot

KAMPER'S EFTF. MASKINVÆRKSTED

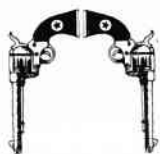
v/ Lasse Ottosen

Vesterbrogade 7 – Maribo

Tlf. (03) 88 10 69

Alt smede- og maskinarbejde udføres

Tilbud gives uden forbindende



ELLENS RANCH
Baltic's Western Saloon

Nykøbing F . Tlf. (03) 85 61 41

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

Velkommen hos

Ellen og Leif

SLAGTERIUDSALGET

v/ Freddy Clausen

Museumsgade 69 – Maribo

Tlf. (03) 88 01 13

Alt i 1. kl. kød, flæsk og pålæg

TELEGRAMKIOSKEN

v/ Linda Frandsen

Kongensgade 75 – Fredericia

Tlf. (05) 92 14 30

Alt i dagblade, ugeblade og tidsskrifter

Stort udvalg i tobaksvarer

Manufaktur og trikotage

Film og kasettebånd

HOBBY-BØRSEN – ÅBYHØJ

er bare billigere

KÆMPEUDVALG I MODELTOG

»Lilleput« – »Märklin« – »Roco« –
»Rivarossi« – »Atlas« – »Trix« – »Peco« –
»Piko« – M + F – »Fleischmann«

Vi har selvfølgelig alt i TILBEHØR

HOBBY-BØRSEN

Silkeborgvej 178

Tlf. (06) 15 51 88



DANSK JERNBANE-KLUB

Foreningsnyt

FORENINGEN STIFTET 15. JANUAR 1961

NR. 1 . 1978

Foreningens generelle adresse:

Dansk Jernbane-Klub,
Baunevej 129, 2630 Taastrup
Tlf. (02) 52 00 02 (normalt kl. 18-19).

Formand:

Polittimester 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,
Elgil 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 1978:

Ordinære medlemmer	kr. 60,00
Juniormedlemmer (under 18 år 1.1.1978)	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

onsdag den 15. marts 1978

ORDINÆR GENERALFORSAMLING

Søndag den 12. marts 1978 kl. 10.00 afholdes ordinær ge-
neralforsamling i »Karnappen«, Niels Hemmingsens Gade
10, underetagen, 1153 København K.

DAGSORDEN

1. Valg af dirigent.
2. Beretning om foreningens virksomhed i det forløbne år og oplysning om planerne for det kommende år.
3. Godkendelse af det reviderede årsregnskab, der medfølger som bilag i dette nr. af Jernbanen.
4. Fastsættelse af kontingent og optagelsesgebyr for året 1979.

Bestyrelsen foreslår kontingentet forhøjet til:

Ordinære medlemmer kr. 75,00

Juniormedlemmer kr. 50,00

(under 18 år 1.1.1979)

Optagelsesgebyr kr. 10,00

5. Valg af medlemmer til bestyrelsen m.v.

Bestyrelsen foreslår nedennævnte medlemmer, der alle er villige til valg/genvalg:

Birger Wilcke (formand)

Preben Clausen

Finn Beyer Paulsen

Povl Yhman

— — —
Bent Jacobsen (suppleant)

Morten H. Gad (revisor)

Sven Blendstrup (revisorsuppleant)

— — —
Til dette punkt har B. Chorfitzen foreslået P. O. Rosen-
ørn som kandidat til en bestyrelsespost.

6. Godkendelse af lokalafdeling på Lolland-Falster.
7. Der er ikke indkommet nogen forslag ved fristens ud-
løb.
8. Eventuelt.



Gyldigt medlemskort skal forevises ved indgangen til ge-
neralforsamlingslokalet.

København i januar 1978.

BESTYRELSEN

ØVRIGE MØDER OG UDFLUGTER

Onsdag den 1. marts 1978 kl. 19.30 i Geografisk Institut,
Auditoriet, Haraldsgade 68, 6., 2100 København Ø.

Høring om tunnelbaneprojektet.

Arrangeret af Jernbanegeografisk Selskab og Dansk Jernbane-Klub. Bemærk det ændrede mødested!

Se programmet i »Jernbanen« nr. 6/77 side B 22.



Søndag den 12. marts 1978 kl. 10.00, ordinær generalforsamling, se side B 1.



Søndag den 19. marts 1978 har Midtjysk afd. arrangeret udflugt fra Århus H. til Grenå med Mx – Cle og godsvogne. Udførligt program i »Jernbanen« nr. 6/77 side B 22.



Onsdag den 19. april 1978 kl. 19.30 i restaurant »Karnapen«, Niels Hemmingsens Gade 10, 1153 København K.

Direktør Bjerregaard, Vestbanen, vil fortælle om: »Vestbanen nu og fremover«. Som det vil være medlemmerne bekendt sker der omfattende ændringer for tiden på Vestbanen, og det er dette vi vil få noget at vide om.



Lørdag den 13. og søndag den 14. maj 1978: Udflugt til den 891 mm sporede strækning Växjö–Västervik i Sverige, hvor der arrangeredes damptogskørsel.

Foreningens medlemmer kender allerede til denne strækning, dels gennem artiklen »Smalle spor i lange baner«, der stod i Jernbanen nr. 4/77, side 81–82, dels gennem den film, som et par af foreningens medlemmer viste ved medlemsmødet i København onsdag den 18. januar i år.

Banen råder i dag ikke over damptogsmateriel, og denne enestående tur er kun blevet mulig ved, at Svenska Järnvägsklubben har gjort et stort arbejde for at flytte materiel til banen fra Skara. Initiativet er taget i anledning af SJK's 20 års jubilæum, og der køres i begyndelsen af maj et jubilæumstog udelukkende SJK. Denne ekstra tur pinselørdag og pinsedag arrangeres i samarbejde mellem SJK og DJK. Mange af vore medlemmer har flere gange givet udtryk for ønsket om en damptogstur af den 188 km lange smalsporbane. Det er derfor vort håb, at mange vil deltage, da det bliver et arrangement, der næppe lader sig gentage inden for en årrække.

Naturligvis er det ikke helt billigt at flytte materiel på blokvogne, så dette har fået indflydelse på deltagerprisen, men lad Dem ikke af denne grund snyde for denne enestående oplevelse.

Materiellet, der køres med bliver damplokomotivet VGJ 29 (ex SJ litra Gp 3119) med følgende vogne: VGJ CF 1034, VGJ C 1568, VJ Bo 500 ÖJ Bo 21 og ÖJ Bo 22.

Programmet for turen ser således ud:

Lørdag den 13. maj 1978:

København H. (v. Bernstorffsgade) med bus	afg. 6.15
Helsingør (DSB-færgerne)	afg. 7.30
Växjö	ank. 10.45
Växjö (med damptoget)	afg. 11.10
Åseda	ank. 12.50
Åseda	afg. 13.50

Hultsfred (middagspause)	ank. 16.45
Hultsfred	afg. 18.00
Västervik	ank. 20.00
Indkvartering på dobbeltværelser	

Søndag den 14. maj 1978:

Västervik	Morgenmad fra kl. 7.00
Västervik (med damptoget)	afg. 8.30
Hultsfred (frokostpause)	ank. 11.40
Hultsfred	afg. 13.30
Åseda	ank. 15.25
Åseda	afg. 16.20
Växjö	ank. 17.45
Derefter ophold til indtagelse af aftensmad.	
Växjö (med bus)	afg. 19.15
Helsingør	ca. ank. 23.15
København H. (Bernstorffsgade)	ca. ank. 0.15

Pris for deltagelse i udflugten: 450,- kr. Dette beløb dækker buskørsel incl. færgebillet til og fra Växjö, damptogstur Växjö–Västervik og retur, overnatning på dobbeltværelse i Västervik samt morgenmad søndag den 14. maj.

Tilmelding sker ved senest **mandag den 3. april** at indbetale ovennævnte beløb på **postgirokonto 8 11 10 06, Dansk Jernbane-Klub, Udflugtsafdelingen, Opnæsgård 21, 2970 Hørsholm** (postkvitteringen skal medbringes).

Eventuelle yderligere oplysninger om denne udflugt fås af Ole-Chr. M. Plum på tlf. (03) 48 53 83, bedst mellem kl. 19–20.

OCMP

Lolland-Falster afdelingen

Torsdag den 16. marts 1978 kl. 19.00 holdes møde på Hotel Dana i Maribo. En medarbejder fra driftsområde Nykøbing F. fortæller om DSB's 5 års plan og om DSB's fremtidsplaner i vor landsdel.

Alle interesserede er velkomne.

Ole Jensen

Museumsbanen MARIBO – BANDHOLM

Personale til Museumsbanen Maribo–Bandholm

Museumsbanen opfordrer igen i år medlemmerne til at melde sig til tjeneste i Maribo.

Der skal bruges personale af følgende kategorier: Lokomotivførere, -fyrbødere, togførere, bremsere og rangerledere. Til de forannævnte kategorier gøres opmærksom på, at der kræves bestået sikkerhedsprøve, og for lokomotivpersonalet gælder tillige, at de skal have gennemført den af Ministeriet for Offentlige Arbejder krævede uddannelse og have bestået de krævede prøver. Derudover skal der bruges personale som lokomotivføreraspiranter, togetjente, pakmestre, stationsforvalter i Maribo og Bandholm samt postkortsælgere.

Der køres i pinsen den 14. og 15. maj og derefter køres alle søndage i juni. I juli køres alle torsdage, lørdage og søndage. I august køres alle lørdage og søndage.

Tilmelding skal ske til P. Clausen, Nattergalevej 11, Ejby pr. 4623 Ll. Skensved inden 1. april 1978 med angivelse af navn, adresse, cprnr., evt. tlf.nr., hvad man kan tænke sig at gøre tjeneste som, hvilke datoer man kan gøre tjeneste eller evt. hvilke datoer man ikke kan. Af de medlemmer, som ikke tidligere har gjort tjeneste ved Museumsbanen, vil jeg desuden gerne have oplysning om deres civile stilling.

I begyndelsen af maj vil tjenestelisterne blive udsendt for sæsonens første del, og i begyndelsen af juli vil tjenestelisten for resten af sæsonen blive udsendt.

For at kunne køre, som vi har tænkt os, kræves det, at vi har nogle lokomotiver og vogne at køre med, og før sæsonens start er der altid meget at lave, da materiellet ikke er nyt mere og derfor kræver megen pasning. Derfor vil jeg opfordre alle til at komme en tur til Maribo og give en hånd med. Skulle du ikke være interesseret i at reparere vogne eller lokomotiver, kan jeg da fortælle, at Museumsbanen har lejet nogle af lokalerne i den gamle Bandholm St., og disse lokaler er ved at blive gjort i stand, så de kan fungere som stationslokaler med billetsalg osv., så hvis du er interesseret, så tag en tur til Museumsbanen og giv en hånd med.

Oplysninger om billig rejsemulighed gives på tlf. (03) 82 02 31.

P. Clausen.

MARIAGER-HANDEST VETERANJERNBANE

I Mariager er der optaget 100 m spor i forbindelse med nogle om- og tilbygninger til kommunens bygninger. Mariager kommune har overladt dette spor og et sporskifte til MHVJ; sporet vil blive lagt i Handest til brug for opstilling af materiel.

I vinterens løb skal der desuden udføres arbejder på M 1 og M 1210 samt fortsat restaurering af M 4. Sm 210 og Sp 2 skal forberedes for udvendig istandsættelse. På HV 3 skal en syg fjeder til reparation, ligesom den skal have lagt nyt tag og forsynes med sikkerhedsventil på dampvarmeledningen.

Endvidere skal flere personvogne restaureres hhv. revideres.

OLJ



SHS – Sporvejshistorisk Selskab

Sporvejshistorisk Selskab har igen i år fremstillet et 12 sider salgskatalog 1978 med mange nyheder, bl. a. kan nævnes bog om Odense Bytrafik, Sporvejen Ålborg aldrig fik, NESA, 1978 kalender, mange fotos samt tegning af rensevogn R 3.

Salgskataloget kan rekvireres gratis ved at sende navn og adresse til: Sporvejshistorisk Selskab, Medlemssalget, Hvedevej 10, 2700 Brønshøj. Husk ved bestillingen hos SHS at anføre »DJK-medlem« på giroalonen.

E. Storgaard/fbp.



Fyrbøderkursus

I forrige nr. af Jernbanen indkaldtes til fyrbøderkursus. Jeg fik 12 henvendelser, som resulterede i, at de nu følger kursus.

Kursus afsluttes den 18. april 1978 med teoretisk prøve, og de implicerede vil igennem undertegnede få direkte besked om stedet for prøven.

P. Clausen.



Dansk Modeljernbaneklub / Jernbanehistorisk Selskab indbyder til D-maskinetur søndag den 2. april 1978 i anledning af DMJK/JS 40 års jubilæum. Der køres med ØSJK's D 825 fra København L. (Lygten) over Roskilde til Rødvig med tostop undervejs.

Foreløbig køreplan:

København L.	afg. 9.40
Roskilde	afg. 10.20
Køge	afg. 11.40
Rødvig	ank. 12.40
Rødvig	afg. 14.40
København H.	ank. 16.50

Prisen for deltagelse er uanset påstigningsstation kr. 60,00 (børn dog halv pris).

Spisning: I Rødvig vil der være lejlighed til at indtage koldt bord med »små lune retter« på Rødvig Kro for en pris af kr. 40,00 excl. drikkevarer. Deltagere, der ønsker at deitage i spisningen, skal betale samtidig med indbetalingen til udflugten.

Tilmelding sker ved senest den 15. marts 1978 at indbetale ovennævnte beløb på giro 4 17 41 00, Dansk Modeljernbaneklub, Nørrebro St., 2200 København N. Postkvittering medbringes og ombyttes i toget med billet.

Nærmere oplysninger gives af Sv. Storgaard på tlf. (02) 91 90 91.

Sv. Storgaard/DMJK.

Generalforsamling i nordjysk afdeling

Den årlige generalforsamling afholdtes den 18. januar i lokalerne på Forchhammersvej i Aalborg.

Efter formandens velkomst valgtes Bent Ravnild til dirigent, og efter at han havde konstateret generalforsamlingens lovlighed gav han ordet til formanden for dennes mundtlige beretning, der stort set omfattede det, der omtaltes i Jernbanen nr. 6/77. Ud over dette omtalte formanden vor juletræskørsel i samarbejde med Provinsbanken

og Valdemar Atterdags trop af de gule spejdere i Gistrup samt vor andel af et arrangement som et reklamebureau afholdt den 2. december 1977.

Begge dele var succeser og vi tjente en skilling til vort fortsatte restaureringsarbejde på FFJ nr. 34 og skinnebus ETJ Sm 1. Efter en mindre debat, hvorunder formanden besvarede spørgsmål, vedtoges beretningen enstemmigt.

Næste punkt på dagsordenen var regnskabsorienteringen, hvor det oplystes, at indtægter og udgifter nærmest var gået lige op incl. udgifterne til restaurering.

Regnskabsåret sluttede med en kassebeholdning på kr. 4889,53.

Efter regnskabet gik man over til valg.

Alle valg var genvalg og bestyrelsen består nu af Hedetoft, fmd., Hans Meyer, Erik Jensen, Martin Jacobsen og Torben Poulsen.

Under punktet indkomne forslag diskuteredes et forslag fra formanden om evt. at dele køreplansperioden i to fordelt på begge sider af sommerferien.

Det vedtoges dog at fortsætte som de foregående år med en uafbrudt køreplan.

Efter generalforsamlingen viste Hans Meyer film fra DSB's kørsler i anledning af Aalborg Lufthavns jubilæum. Disse kørsler foregik med Köf plus A-vogn plus militær Pedershåb traktor.

Hedetoft

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
Tlf. (03) 17 63 12

Bandholm EL-forretning

Aage Pedersen

Stationsvej – Bandholm

(03) 88 80 55



ØRESUNDSBÅDENE

SALGSafdelingen

Nyheder

DJK 41: Vestbanen 1903–1978. Den 15. marts 1978 er det 75 år siden, at Varde-Nr. Nebel Jernbane åbnedes for normal drift. I den anledning udgiver Dansk Jernbane-Klub et jubilæumsskrift i samarbejde med Vestbanen. Bogen bliver på ca. 140 sider med ca. 110 illustrationer og den skrives af foreningens formand, Birger Wilcke og Ole-Chr. M. Plum.

Som ved tidligere udgivelser tilbydes bogen om Vestbanen foreningens medlemmer og Jernbanens læsere til en forudbestillingspris. Denne tilbudspris, der bliver kr. 75,- incl. forsendelse, gælder til og med udgivelsesdagen, den 15. marts 1978.

Efter denne dato koster bogen kr. 84,- + 4,- i porto.

Danmarks Jernbaner – køreplan 1.2.1945. Kolding Lokomotiv Klub har taget initiativet til at udgive dette genoptryk af DSB's publikumskøreplan fra 1.2.1945 – den mindste køreplan, der fandtes under krigen. Denne køreplan er absolut spændende at studere, og de 78 sider er interessant læsning. Pris: kr. 25,- inkl. forsendelse.

O.-C.M.P.

Dansk Jernbane-Klub's bogserie

Nedenfor finder De en liste over de DJK-bøger, der endnu kan erhverves gennem Salgsafdelingen.

11. Nakskov-Kragenæs Jernbane 1915–1965 kr. 18,00
29. Haderslev Amts Jernbaner II:
Becherer bygger videre kr. 52,00
30. Altona-Kiel Jernbane 1844–1864 kr. 21,00
31. Horsens-Tørring Banen kr. 32,00
32. Hillerød-Frederiksværk-Hundested
Jernbane 1897–1947 kr. 52,00
33. Hillerød-Frederiksværk-Hundested
Jernbane 1947–1972 kr. 26,00
34. Hillerød-Frederiksværk-Hundested
Jernbane, 3. del (rullende materiel m.v.) .. kr. 28,00
35. Odsherreds Jernbane 1899–1974 (kun få eks.) kr. 60,00
36. Lollandsbanen 1874 – 1. juli – 1974 kr. 88,00
37. Næstved-Præstø-Mern Banen (2. udgave) .. kr. 60,00
38. Nærumbanen 1900–1975 kr. 78,00
39. Hornbækbanen 1906–1916–1976 kr. 67,00
40. Høng-Tølløse Jernbane 1901–1976 kr. 77,00

Bøgerne kan erhverves ved at indsætte ovennævnte beløb på **postgirokonto 3 17 91 76, Dansk Jernbane-Klub, Salgsafdelingen, Holmevej 8, 4340 Tølløse**, sammen med porto, der for en enkelt publikation er 2,00 kr. for nr. 27, 29, 32, 35 og 37 3,00 kr. og for nr. 36 og 38–40 4,00 kr. Ved samtidig bestilling af flere publikationer er portoen dog højst 9,00 kr.

Nu kunne man fristes til at tro, at det med jernbanefærgeriet kun er en lille kurios detalje, som måske ydermere kunne ventes helt nedlagt inden for en kortere årække. Ærø har jo ingen jernbaner, så hvad kan der vel være af jernbanevogne at overføre dertil.

Nu skal det retfærdigvis siges, at Svendborg-Ærskøbing ruten først og fremmest er en bil- og personfærgerute – den vigtigste forbindelse til øen overhovedet.

Alligevel er det nok værd at se lidt nærmere på denne færgerute og selskabet, der driver ruten.

A/S Dampskibsselskabet Ærø blev stiftet i 1874 og påbegyndte sejladsen i 1875. Selskabet kunne således fejre sit 100 års jubilæum for 3 år siden bl.a. med udgivelsen af et jubilæumsskrift forfattet af selskabets direktør, Jørgen Svarer.



Savnet af en tidssvarende skibsforbindelse til Fyn føltes stærkt i årene efter 1864, især af borgerne i Ærskøbing, der var henvist til de sejlførende postbåde.

I 1866 fik Marstal dampskibsforbindelse med Rudkøbing og Svendborg med nybygningen S/S Rolf. Postvæsenet lod posten til øerne gå over denne rute, der imidlertid snart viste sig at være både dyr og besværlig. I 1874 begyndte postvæsenet at se sig om efter andre befordringsmuligheder for posten til Ærø.

Ærskøbing-borgerne gøjede straks chancen. På få dage lykkedes det 4 kendte borgere i byen at få stablet en kapital på 21.500 rigsdaler på benene. Den 6. maj 1874 stiftedes Aktieselskabet Dampskibsselskabet Ærø. Samtlige aktier – ialt 25.000 rdl. blev tegnet på Ærø. Kontrakt med postvæsenet blev afsluttet. For 2.500 rdl. årligt påtog selskabet sig at befordre posten til og fra Ærø; skulle is forhindres sejladsen, var det desuden pligtigt at befordre posten fra Ærskøbing til isbådforbindelsen Marstal-Ristinge.

Et dampskib blev bestilt hos skibsbygmester N. P. Hansen, Skibhusene ved Odense. Bygningen af den kommende Ærø-damper fandt sted i Kerteminde. Den 27. juni 1875 kunne skibet løbe af stabelen bærende navnet »Ærø«. Umiddelbart efter blev det slæbt til Kiel for der at få dampmaskinen installeret. Skibet havde en bruttotonnage på 49 og en nettotonnage på 24. Maskineriet var en 18/75 hk compound dampmaskine med 2 cylindre. Samme maskine forblev i skibet i over 60 år. Kedelen måtte udskiftes 2 gange i skibets levetid som damper.

Det slanke lille træskib, hvis skarpe stævn var prydet med forgyldte overflødigedshorn, var skønnertrigget og kunne fore fok og gaffelsejl.

Under agterdækket var til 1. kl. passagerer indrettet en smagfuld salon beklædt med fugleøjetræ og forsynet med nette plydsmøbler og de uundværlige spybakker. Opvarmningen skete via et damprør fra maskinrummet, og en pontiere gjorde et forgæves forsøg på at holde fodkølden ude fra den snævre nedgang. 2. kl. passagerer var henvist til dæksplads. Først flere år senere indrettedes der i forskibet en beskeden kahyt til disse rejsende. Under for-

dækket, der gav plads til 10–12 kreaturer, var indrettet et mindre lastrum. Skibet måtte medføre 100 passagerer.

Passagertaksterne var på 1. kl. 1,50 kr. enkelttur og 2,00 kr. tur/retur samme dag. På 2. kl. var de 1,00 kr. på enkelttur og 1,50 kr. tur/retur.

»Ærø« gjorde god fyldest på ruten Ærskøbing-Svendborg, undervejs med anløb af Drejø og med forbindelse til postbåden til Skarø.

Også under isvintre klarede den spinkle damper for det meste sine ture. En jernbeslået pram blev fastgjort til en svær bom, som man riggede ud over forstævnen. 4 søfolk bemandede prammen »Moses« – kaldet, og tjente her en dagløn på nogle få kroner ved at vrikke og krænge den ejendommelige isbryder op og ned over isen, så at den brast under vægten.

»Ærø« solgtes så sent som i 1935 til et rederi i Åbenrå og kom til at sejle under navnet »Als«. I 1939 fik det installeret en 80 hk motor. I 1949 blev det under navnet »Bellevue« indsat i passagersejladse på Øresund. Senere sank det næsten 80-årige skib i Slusehavnen ved København og blev ophugget på Teglholmen i 1954.

I 1898 udvidede selskabet sin aktiekapital og kontraherede et nyt skib, der indsattes på ruten i 1900. Den nye damper bar også navnet »Ærø« og var et efter sin tid meget velindrettet og solidt bygget skib. Skibet måtte medføre dobbelt så mange passagerer som sin forgænger, der nu populært benævntes »Gamle Ærø«.



Motorskibet »Ærø«.

Foto: D-S Ærø.

»Ærø« (nr. 2) var bygget af stål hos Flensburger Schiffsbau Gesellschaft i Flensburg 1899. Dets bruttotonnage var 85, nettotonnage 20. Maskinen var en 35/160 hk compound maskine med 2 cylindre. I 1925 fik damperen navneforandring til »Ærskøbing«. I 1932 solgtes den til et rederi i Marstal og fik navnet »Bagenkop«. Siden i 1934 blev skibet ombygget til lastmotorskip og sejlede under skiftende navne og rederier indtil det i 1961 blev ophugget i Masnedsund.

Trafikken til Ærø voksede stadig, især efter 1. verdenskrig hvad biltrafik angik. Det besluttedes derfor på ny at udvide selskabets aktiekapital og at kontrahere et nyt

skib hos Svendborg Skibsværft. Dampere »Rise« – opkaldt efter det sogn på Ærø, der fra begyndelsen havde stået bag selskabets oprettelse – blev indsat på ruten i 1925. Den kunne overføre hele tre biler! Skibets bruttotonnage var 128, nettotonnagen 63. Maskinen var en to-cylindret compound dampmaskine med 44/140 hk. Kedlen kunne tage 10 atmosfærers tryk og skibets fart var 8½ mil. Byggesummen beløb sig til 244.872 kr.. »Rise« var et komfortabelt skib med to saloner under dæk. Desuden havde den damesalon og rygesalon på agterdækket.

Allerede i 1931 blev »Rise« henvist til rollen som afløerskib, efter at motorfærge »Ærø« var kommet til. I 1938 chartredes den ud til sommertrafik Næstved-Karrebæksminde-Fejø-Femø og i 1939 lejede marinen den med forårsret.

Efter krigsudbrudet kom »Rise« i 1940 tilbage til sin gamle rute. Den kulfyrede damper måtte overtage en del af trafikken, for at man kunne spare olie til »Ærø«. Den 30. august 1940 ramtes »Rise« af en mineeksplosion på vej fra Svendborg og sank i Høje Stene-løbet. 6 passagerer og 3 besætningsmedlemmer omkom.

»Rise« blev imidlertid hævet og solgt til et andet rederi, der lod den ombygge til fragtmotorskib og gav den navnet »Mary Ann«. En uheldig skæbne fulgte skibet sidenhen. I 1946 minesprængtes det på ny, denne gang ved Fornæs. Efter en række yderligere havarier forsvandt det i 1950 sporløst i Østersøen på rejse Gdynia-København.

Året efter at »Rise« var blevet leveret, blev dampfærge »Langeland« bygget til ruten Svendborg-Rudkøbing, der tilhørte Sydfynske Dampskibsselskab. Den kunne overføre langt flere biler end de almindelige skibe og havde tillige plads til jernbanevogne.

De ærøske landmænd var i årene omkring 1930 blevet interesseret i sukkerroedyrkning og i forbindelse hermed opstod tanken om også at få overført banevogne til Ærøskøbing, så at man kunne få ført roeaaffaldet tilbage til øen til foderbrug. D/S Ærø besluttede på denne baggrund at lade bygge en motorfærge med jernbanespor og plads til 20 biler. Færge, der fik navnet »Ærø«, var bygget hos A/S Svendborg Skibsværft i 1931. Den var den første ærøske jernbanefærge og den første motorfærge i det sydfynske øhav. Færge havde en bruttotonnage på 241. Nettotonnagen var 108. 2 stk. 6-cylindrede 4-takts Holeby dieselmotorer med ialt 490 hk gav færgen en fart på 10 mil. Færge havde som ny åbent soldæk, to sidesaloner og to saloner under dæk. Den kunne medføre ca. 400 passagerer, 20 personbiler eller 4 banevogne. Byggesummen udgjorde 350.881 kr.

»Ærø« viste sig at være et stabilt skib under alle vejrforhold og viste enestående evner som isbryder i de strenge vintre, der fulgte. Ved at køre med rangertraktoren og en tungtlæsset banevogn på dækket, vristede man gang på gang færgen ud af isens greb og kom videre.

Færge undergik i årenes løb forskellige ombygninger og moderniseringer. I 1951 blev færgen forlænget med 10 meter, så at den nu kunne medføre 30 biler eller 5 jernbanevogne og 600 passagerer.

I 1967 var færgen blevet moden til udskiftning, navnlig motorerne mærkede alderen. Et gunstigt købstilbud fra et jugoslavisk firma på ca. 1 mill. kr. blev antaget. Færge sejler nu på Adriaterhavet under navnet »Ero«.

Behovet for en afløersfærge for »Ærø«, der tillige kunne sejle en tidlig morgen- og en sen aftenpostur, voksede i løbet af 1950'erne. Man lod derfor bygge en ny motorfærge, denne gang hos A/S H. C. Christensens Stålskibsværft i Marstal. Færge fik navnet »Ærøskøbing« og blev indsat i trafikken i 1955. Den var den første og til dato eneste jernbanefærge bygget på Ærø.

»Ærøskøbing« havde en bruttotonnage på 234 og en nettotonnage på 82. Motorerne var 2-takts B&W Alpha dieselmotorer med hydraulisk betjente bakgear og udviklede tilsammen 720/800 hk, hvilket gav færgen en fart af 13 mil. Byggesummen var 1.632.620 kr. Denne færge kunne medføre 400 passagerer, 20 personbiler eller 4 banevogne.

Selvom »Ærøskøbing« på mange måder var et godt skib, skuffede imidlertid det økonomiske grundlag i begyndelsen for sejladsen med 2 færges. En ulempe var det også, at færgeleje nr. 2 i Ærøskøbing, som kommunen lod bygge, først blev færdigt i 1958, sådan at den ene færge måtte ligge i havnen uden for sejltiden.

Da der derfor i 1959 øjnedes mulighed for at sælge »Ærøskøbing« og samtidig at lade kontrahere en nybygning på meget favorable vilkår, besluttede selskabet derfor at sælge den kun 4 år gamle færge til et italiensk rederi på Sardinien. Færge blev omdøbt til »Maria Magdalena«. Den har siden sejlet på forskellige ruter i det vestlige Middelhav.



Motorfærge »Ærosund«.

Foto: D-S Ærø.

Den færge, der skulle erstatte »Ærøskøbing«, blev i vinteren bygget på Husumer Schiffswerft, Husum i Vesttyskland efter tegninger af Knud E. Hansen, København. Færge fik navnet »Ærosund«. Nybygningen blev ikke alene det største skib, selskabet har ejet, den blev også Danmarks største jernbanefærge i privat eje. Bruttotonnage var 396, nettotonnage 169. Færge er udstyret med 2 stk. 4-takts enkeltvirkende MAK dieselmotorer af typen MAK 423 med 8 cylindre, hver motor med 530 hk ved 375 omdr., dog nedbremset til 400 hk, ved 340 omdr. Farten er 13 mil.

»Ærosund« var ikke alene en ny færge, den var også en ny type færge. Den havde f. eks. bovport (torskebag) og bovrør for at kunne bakke ind i lejet, så bilisterne undgik at bakke ombord. På det næsten 55 m lange vogndæk var plads til 40 personbiler, 5-6 banevogne eller 7-8 lastbiler.

Den måtte medføre 700 passagerer. På øverste dæk var der spisesalon og et stort soldæk, på mellemdækket 4 sidesaloner og under dæk et pantry mellem yderligere 2 saloner. Byggesummen beløb sig til ca. 2,5 mill. kr.

I 1963 overtog man motorfærgeren »Sønderjylland«. Det var første gang selskabet overtog et brugt skib. Prisen var 205.000 kr. og sælgeren var A/S Lillebæltsoverfarten, der selv havde overtaget færgen »Vemmenæs« efter Langelandsbroens åbning. »Sønderjylland« var bygget i 1921 i Kiel og havde sejlet lige siden på Lillebæltsoverfarten. Ved overtagelsen fik færgen navnet »Ærøklint«. Det var hensigten at indsætte færgen som afløerskib på hovedruten Svendborg-Ærøskøbing samt på sommerruten Ærø-Mommark.

Færgen havde en bruttotonnage på 100 og en nettotonnage på 42. Motoren var en 2-takts 4-cylindret Polar diesel på 275 hk indsat i 1928. Den gav færgen en fart på 8 mil. Færgen kunne medføre 214 passagerer og 10-12 biler.

»Ærøklint« havde fra sin Assens-tid spor for smalsporede vogne i dækket – anvendt ved overførsel af vognladninger med sukkerroer til fabrikken i Assens. Efter 3 sæsoner, hvor færgen gjorde flittig tjeneste på Mommark-ruten samt som afløersfærge på ruterne Soby-Fåborg, Fåborg-Øerne og Assens-Årøsund måtte man afhænde færgen, idet man i 1965 overtog en nybygning, »Ærøboen«. »Ærøklint« blev solgt til Ålandøerne og fik nyt hjemsted i Mariehamn under navnet »Eidern«.

Nybygningen »Ærøboen«, bruttotonnage: 499, nettotonnage: 208, var bygget hos Schiffswerft Martin Jansen i Leer, Vesttyskland, efter tegninger af Knud E. Hansen, København. Det var tanken, at færgen evt. skulle erstatte »Ærø« fra 1931 eller indsættes på en evt. hurtigrute til Tåsinge. Nybygningen var enkeltskruet med en 6-cylindret 4-takts MAK dieselmotor med 950 ihk ved 425 omdr. På prøveturen var farten 11,8 mil. Byggesummen beløb sig til ialt 3.343.211 kr.

»Ærøboen« havde et 47 m langt jerndæk uden banespor men med god plads til lastbiler og personbiler, 32 stk. Over vogndækket var foruden 2 soldæk, 2 fortrinlige saloner i hele skibets bredde. Der var plads til 400 passagerer.

»Ærøboen« var et udmærket passagerskib, men viste sig at være for dyr i drift, bl.a. som følge af nye bemandingsbestemmelser. Heldigvis kunne færgen chartres ud i perioder, hvor den ikke behøvedes som afløerskib på Ærø-ruten. Den nåede således at sejle både på Fåborg-Gelting, Ærøskøbing-Kappeln, Nakskov-Kiel og Frederikshavn-Læsø, inden den i marts 1967 endelig blev solgt til Andels Dampskibsselskabet Læsø. Færgen gør stadig udmærket fyldest på ruten i det nordlige Kattegat under navnet »Læsø«.

Salget af m/f »Ærø« til Jugoslavien i maj 1968 var sket så sent på foråret, at den kommende sommerfarplan baseret på 2 færger var fastlagt og bekendtgjort. Men der viste sig snart mulighed for at få en færge til at afhjælpe en del af miseren og sejle postruten, som »Ærø« hidtil havde klaret.

Sydfynske Dampskibsselskab havde i samme år solgt sine 2 færger »Egeskov« og »A.L.B.« til et nystiftet selskab på Kalundborg-egnen, og de skulle derefter have været sat ind på en rute fra Røsnæs til Ballen på Samsø. Ruten kom imidlertid ikke i stand og færgerne var nu til salg. »A.L.B.« blev indkøbt og fik straks navneforandring til »Ærø«.

Færgen var bygget på Svendborg Skibsværft i 1932 efter tegning af O. Bondo Lauuritzen (senere i mange år direktør for SFDS). Den havde i mange år sejlet mellem Rudkøbing og Marstal. Færgens bruttotonnage var 85, nettotonnagen var 26. Motoren var en B&W Alpha diesel fra 1965 med 4 cylindre og 280 hk ved 375 omdr., som gav færgen en fart af 9 mil.

Færgen gennemgik en større istandsættelse og modernisering. Maskinen blev f.eks. gjort omstyrbar fra broen og i 1969 blev fordækket overbygget på værftet i Soby. »Ærø«, der må medføre 110 passagerer og 12 biler, har siden sejlet postruten morgen og aften på ruten Svendborg-Ærøskøbing, ligesom den i en periode har sejlet på ruten Soby-Mommark. Fra 1. oktober 1973 er den om dagen beskæftiget med sejlads mellem Svendborg-Drejø-Skarø, en rute færgen passer udmærket til.



Med bistand fra Fyns amtsråd blev der i 1972 indledt forhandlinger om en fusion mellem Øernes Dampskibsselskab i Soby og Dampskibsselskabet Ærø med deltagelse af Sydfynske Dampskibsselskab, hvis færge »Marstal« skulle overgå til det nye selskab, der søgtes dannet, således at alle øens tre ruter kunne bevares under en samlet ledelse i Ærøskøbing.

Forslaget herom blev forelagt de to ærøske trafikelskaber samme dag, den 3. marts 1973. I Soby forkastedes forslaget med stor majoritet, i Ærøskøbing fik forslaget flertal ved en vejledende afstemning. Fusionstanken led dermed skibbrud i første omgang. To år senere var situationen ændret. Øernes Dampskibsselskab besluttede at indstille besejlingen af ruten Soby-Fåborg. Selskabet eksisterer stadig, men driver ikke færgefart for tiden.

På generalforsamlingen i 1975 opnåede D/S Ærø tilslutning til at overtage Soby-ruten med færgen »Ærø-Pilen«, bygget i 1967, kapacitet 300 passagerer og 30 biler. Overtagelsen fandt sted pr. 1. maj 1975.

Færgen »Ærø-Pilen« er den tidligere SFDS-færge »Lohals«. Den oprindelige »Ærø-Pilen« sejler nu istedet under navnet »Spodsbjerg« på SFDS-ruten Spodsbjerg-Taars.



Da selskabets bestyrelse i 1930 på en ekstraordinær generalforsamling havde fremlagt og fået tilslutning til et forslag om at bygge en jernbanefærge, fulgte der straks en hed debat, om færgelejet skulle ligge i den ene eller den anden ende af Ærøskøbing havn og om færgen skulle bygges i Marstal eller Svendborg. Handelsstanden i Ærøskøbing ville have færgelejet placeret i forlængelse af Brogade og aktionærerne på landet ville have færgen bygget i Marstal, selvom Svendborg Skibsværft havde givet det billigste tilbud.

Omsider blev det afgjort, at ordren skulle gå til værftet i Svendborg, og at færgelejet skulle ligge i forlængelse af Vestergade med øens første jernbanespor fort ind i lige linie. Ærskøbing kommune bekostede færgelejet. Færgelejet i Svendborg måtte selskabet selv anlægge, dog med tilskud fra Svendborg kommune.

Til rangering i Ærskøbing anskaffede man en Ford-traktor, der mest mindede om en varmedunk på hjul, men som ikke destomindre fungerede udmærket i 15 år. I 1947 anskaffedes en ny traktor. Denne eksisterer endnu, men er henstillet.

Biltrafikken tiltog år for år og blev rutens gode grundlag, men også jernbanetrafikken vandt frem. I 1938 blev der således taget skridt til at omlægge og forlænge sporene betydeligt på det inddæmmede areal nord for havnen. Den lille ekspeditionsbygning, der i 1931 var opført helt ude ved færgelejet, rullede længere ind mod Vestergade og udvidedes med pakhus og større kontor- og bestyrelseslokaler.



Rangertraktoren i Ærskøbing er i færd med at trække vogne i land.

Foto: D-S Ærø.

Efter anden verdenskrig med alle dens trafikale vanskeligheder voksede selskabets trafik hastigt. Der blev her ved skabt grundlag for de mange nyanskaffelser af færger, som er omtalt ovenfor.

Nogle trafiktal fra de seneste år viser, at færgeoverfarten Ærskøbing-Svendborg bestemt ikke er stagnerende:

	1973	1974	1975	1976
Passagerer ..	163.400	159.610	166.870	168.694
Personbiler ..	30.300 *)	25.244	27.825	29.560
Lastbiler	—	6.255	7.755	8.177
Banevogne ..	2.032	2.287	2.411	2.444
Godsmængde				
i tons	30.555	31.778	39.784	39.634

*) lastbiler incl.

Overførslen af jernbanevogne i året 1976 udgør således i gennemsnit 9 vogne pr. arbejdsdag, et ikke ringe resultat for en overfart med en enkeltsporet jernbanefærge, der sejler til en ø, der egentlig slet ingen jernbane har.

I året 1975 er anlæggelsen af den nye hovedfærdselsvej direkte til færgen i Ærskøbing afsluttet, og ved færge-

lejet er der etableret 3 opmarchbaner og en udmærket parkeringsplads for ca. 70 biler. Afslutningen af sporfornyelsen på havnen i Ærskøbing hører også til året 1975's store fremskridt. Disse anlæg er direkte bekostet af amt og kommune, hvorimod udgiften på 209.836 kr. til etablering af en ny broklap i Svendborg er afholdt over selskabets regnskab med tilskud fra Svendborg kommune.

Sporanlægget i Ærskøbing består nu af et stamspor, der i en skarp kurve udgår fra broklappen og ender ved den nye hovedfærdselsvej til havnen. Fra stamsporet udgår et sidespor beliggende parallelt med stamsporet. Også dette spor ender ved den nye vej.

Endelig er der et kort sidespor, udgående fra stamsporet og med endepunkt ved Vestergade. På sporet er plads til ialt 20-30 vogne afhængig af disses længde. At der er god brug for sporanlægget kunne konstateres ved selvsyn en dag i juni 1977. På sporet henstod da ialt 17-18 to-akslede vogne, hovedsagelig ankomne vogne med øl, kunstgødning og foderstoffer og tankvogne med brændstoffer. Endvidere var oprangeret et antal lukkede vogne til brug ved kreatur- og svinetransporter fra Ærø til slagteriet i Svendborg.

Som en særlig interessant detalje kan oplyses, at der også finder overførsel af vognbjørn-transporter sted. Det drejer sig om vognladninger fra en maskinfabrik i Marstal (det tidligere stålskibsværft), der har en betydelig eksport af maskinanlæg m.m. Vognbjørnen stilles af DSB-Odense godsterminal.

Rangeringen foregår ved hjælp af en gummihjulstraktor med påbygget pufferplanke og trækkrog. Traktoren er en praktisk måde at klare rangeringen på, da der ikke findes omløbsmuligheder. En skinnelørende traktor ville således være i praksis uanvendelig.

Den nuværende traktor er af tjekkisk fabrikat, mrk. »Zetor«. I Svendborg råder man over en Ferguson-traktor til at klare rangeringen, når DSB ikke har tid.

På selskabets trafikkontor er man glade for at kunne overføre så mange jernbanevogne som muligt. Jernbane-transporterne giver mulighed for en mere fleksibel udnyttelse af kapaciteten på overfarten, idet jernbanevognene kan skydes ind på de afgangse – især tidlig morgen og sen



De to opstillingsspor i Ærskøbing, juni 1977.

Foto: Bent Jacobsen.

aften – hvor bilantallet er mindst. Desværre råder selskabet kun over en færge med jernbanespor, »Ærosund«. Når denne færge må tages ud af drift på grund af værftsophold, er man derfor nødsaget til i god tid forinden at aflyse jernbanetransporterne.



Der er al mulig grund til at tro, at trafikken på begge D/S Ærø's ruter vil udvikle sig støt og roligt i de nærmeste år og at man hurtigt vil overvinde følgerne af den langtrukne faglige konflikt, der i en del af sommermånederne lammede selskabets besejling af Ærø.

Med de seneste investeringer i sporanlæg på havnen i Ærøskøbing er der særlig grund til at tro på, at man fra alle sider ønsker at bibeholde muligheden for at overføre vognladninger pr. jernbane direkte til Ærø, så længe færgeruten mellem Ærøskøbing og Svendborg kan opretholdes.



Det korte sidespor, der ender ved Vestergade, juni 1977.

Foto: Bent Jacobsen.

På længere sigt er der stor usikkerhed om, hvorledes fremtidens trafikforbindelser til øen skal være. En lokal arbejdsgruppe har lavet en rapport herom, der fremlægger 11 forskellige måder at tøjre Ærø på, enten ved en bro, dæmning, færger eller ved en kombination heraf.

Vælger man til sin tid en fast forbindelse, vil dette være ensbetydende med, at overførsel af jernbanevogne til øen udelukkes, bortset selvfølgelig fra vognbjørntransporter i begrænset omfang.

Skulle resultatet imidlertid blive, at man opretter en ny kortere færgerute f.eks. mellem Tåsinge og Ærø, agter selskabet ved siden heraf at besejle Svendborg-ruten i begrænset omfang bl.a. af hensyn til det dokumenterede store behov for banetransporter.

Ærø må så glæde sig så længe over sin pudsige lille stump jernbane på ca. 300 m, der nok er et besøg værd for den jernbane- og færgeinteresserede læser.

At der en gang var planer om en rigtig jernbane på langs gennem hele øen, er en helt anden historie. Den vil vi vende tilbage til i et senere nummer af Jernbanen.



»Artiklen er udarbejdet bl.a. på grundlag af oplysninger og diverse materiale, som velvilligst er stillet til min rådighed af direktør Jørgen Svarer, Dampskibsselskabet »Ærø«.

B. J.

DAMPTOGSREJSE I DDR

Af Lars Henrik P. Møller & Per Jensen

Hver sommer arrangerer DDR's rejsebureau ture for jernbanentusiaster rundt i Østtyskland. Turene starter fra Berlin, hvortil man selv skal sørge for hen- og tilbagerejse. Vi startede søndag den 15. maj 1977 fra hovedbanegården, og kørte med Østersøexpressen til Berlin Ostbahnhof, hvor der var stort besvær med at få dørene åbnet, da det østtyske jernbanepersonale ikke forventer, at passagererne stiger af i Østberlin, men vi kom da af. Herefter kørte vi med S-tog til Alexanderplatz, hvor vi kl. 11.00 mødte de 32 andre udlændinge, som havde meldt sig til turen.

Selve turen startede med, at vi fotograferede damplokomotiver på Berlin Ostbahnhof, typerne 01 og 03, som bl.a. trafikerer strækningerne Berlin-Dresden, Berlin-Leipzig og Berlin-Görlitz. Hjemmefra havde vi forventet at

se flere damplokomotiver i drift, men også her er dampen stærkt på retur. Af sikre damptog kan nævnes ekspresstogene »Meridian« og »Istropolitan«, der kører mellem Berlin og Dresden. Samme eftermiddag fortsatte turen til Magdeburg, desværre med dieseltog. Undervejs skiftede vi tog i Berlin Schöneweide, hvor vi så et godstog fremført af en 52'er. Dødtrætte efter dagens oplevelser overnattede vi på byens fornemste hotel. Næste morgen stod vi op før alle de andre og fotograferede sporvogne inden morgenmaden kl. 7.00. Efter at have spist kørte vi til Halberstadt, hvor driftsdepotet skulle besøges. Her er en stor del af damplokomotiverne i Harzen hjemmehørende, bl.a. typerne 03, 41, og 50, 03erne kører f.eks. persontog til Wernigerode. Der var også mulighed for at fotografere 50'erne med lange gennemkørende godstog, 41'erne var opfyrede, men kørte desværre ikke, medens vi var der.

Turen fortsatte herefter med damp til den idylliske by Wernigerode, hvor den skønt beliggende Harzquerbahn til Nordhausen udgår fra. Banen er metersporet og blev anlagt i 1896, for at man kunne få en ordentlig trafikforbindelse gennem Harzen. De fleste af banens store 1E1-lokomotiver var bygget i 1931, men odelagt under krigen. I efterkrigsårene blev nye lokomotiver bygget efter originaltegningerne. Efter en halv times ophold, hvor banens depot blev besøgt, steg vi på toget og kørte op til Drei Annen-Hohne. Dette er banens højeste punkt og samtidig krydsningsstation. Nu fortsætter banen tæt ved den tysk-tyske grænse frem til Benneckenstein, og på denne strækning må der ikke fotograferes.



Damplokomotiv 99 7243 i Wernigerode, maj 1977.

Foto: Lars Henrik P. Møller.

I Benneckenstein holdt til vores store overraskelse et malletlok, dette lokomotiv blev dog kun brugt ved særlige lejligheder, f. eks. jernbaneudflugter, byfester og lignende. Som en anden positiv overraskelse var der krydsning med persontog, der kunne ses langt ude på strækningen, da banen kurver kraftigt her. Herefter fortsatte vi til Nordhausen, hvor banen ender. Det kan tilrådes enhver jernbaneentusiast at aflægge Harzquerbahn et besøg, da man her oplever en smalsporsbanes idyl og romantik i rigt mål.

I Nordhausen var der lejlighed til at fotografere type 44 med tunge godstog til Sangerhausen. Vi tog efter 3 timers ophold videre til Erfurt, hvor vi skulle overnatte.

Næste morgen efter 7 timers fortjent søvn, skulle vi videre til Dresden, via Gera, Zwickau og Karl Marx Stadt, men dette tog var kørt en halv time for planmæssig afgang, så vi måtte i stedet køre over Halle og Leipzig. Denne strækning er elektrificeret, men trafikeres alligevel af damplokomotiver, typerne 41, 50, 52 og 58, hvoraf mange er hjemmehørende i Riesa.

Ca. 10 km nord for Dresden mødes strækningerne fra Leipzig og Berlin, og man har her mulighed for at køre i toget f. eks. fra Leipzig og samtidigt følge toget fra Berlin flere kilometer, indtil Radebaul West, hvor banerne fornes. Vi ankom onsdag middag til Dresden og blev indlogeret på Interhotel Königsstein. Om eftermiddagen kunne vi vælge mellem at besøge Verkehrsmuseum eller at fotografere på egen hånd. Vi tog til Dresden Neustadt for at få mulighed til at fotografere godstog, som fremføres

af type 52, der ikke kommer gennem Dresden Hbf. Det første damplokomotiv var dog en 03er med tog til Berlin, umiddelbart efter dette togs afgang ankom 2 af DR's nyeste elektriske lokomotiver type 250, af hvilke der indtil nu er leveret 26 stk. (pr. august 77). Det næste spændende tog var expressen »Progress« fremført af en 01'er. Efter en times venten kom så den første 52'er med godstog fra Karl Marx Stadt. Knap nok var den forsvundet før et nyt damptrukket godstog tonede frem. Dette tog blev holdende ca. 10 min. på stationen for at få koblet et skyderlok bagpå, et russisk bygget diesellok, benævnt type 120. Det er nødvendigt at køre de tunge godstog med 2 lokomotiver, da et lokomotiv ikke kan forcere den kraftige stigning op til godsbanegården i Dresden. Dette blev også det sidste damplok vi fotograferede den dag, idet klokken nærmede sig 18.00, hvor vi skulle spise middag på hotellet. I stedet for at tilbringe aftenen på hotellet, spadserede vi over til Hauptbahnhof, hvor vi ivrigt iagttog aftenens travle liv, bl. a. det af en 01 fremførte exprestog »Meridian«, som har en gennemgående sovevogn fra Malmö til Beograd.

Næste dag, torsdag den 19. maj 1977 skulle vi besøge en lille smalsporsbane ved Zittau, der ligger i det hjørne, hvor DDR, Polen og Tjekoslovakiets grænser mødes. Banen er en forgreningsbane med en sporvidde på 750 mm. Ved ankomsten til Zittau så vi et tjekkisk damplokomotiv af type 556, som vi ikke måtte fotografere – desværre, men det lykkedes dog alligevel for nogle af turens deltagere at redde sig et billede. Da stationen er en grænsestation, er det forbudt at fotografere de normalsporede tog, det samme gælder maskindepotet. Vi havde derimod uhemmet lov til at fotografere smalsporbanens remiser og lokomotiver.



Persontog fremført af 99 1746 ved Bertsdorf, maj 1977. Foto: Per Jensen.

Efter en meget omdiskuteret frokost i Mitropa restauranten på banegården, var vi klar til at bestige banen. Toget, vi skulle køre med, bestod af et femkøbet tenderlokomotiv, en kombineret post- og rejsegodsvogn samt 5 bogiepersonvogne med åbne endeperroner. Vi kørte til forgreningsstationen Bertsdorf, der ligger 8,8 km fra Zittau. Her holdt det andet tog til Jonsdorf; vi fortsatte dog med toget fra Zittau videre til banens anden endestation Oybin, en tur på ca. 10 min. Her var der omløb og efter et kort ophold returnerede vi og toget til Bertsdorf. Her var næste tog fra Zittau ankommet, og vi fortsatte med dette til Jonsdorf. Vi havde besluttet os for at gå et par km ad



DR 01 1511 på Berlin Ostbahnhof, maj 1977.

Foto: Lars Henrik P. Møller.

strækningen tilbage mod Bertsdorf, da vi ville fotografere tog på selve strækningen. Vi fik et par gode skud, og gik herefter tilbage til et trinbræt, hvor vi tog toget til Bertsdorf. Personalet på stationen havde i mellemtiden trukket

banens eneste motorvogn frem fra en lille remise for at vi jernbaneentusiaster også kunne få billeder af den. Efter 30 minutters ophold kørte vi tilbage til Zittau, hvor der undervejs var krydsning med et godstog. I Zittau fik vi os en snak med lokoføreren, der inviterede os på et krus fadøl i banegårdsrestaurationen. Klokken var nu blevet 18.30, og vi kørte nu tilbage til Dresden for at spise aftensmad. Efter den sene aftensmad (kl. 21.30) gik vi endnu engang udkørte og dødtrætte i seng.

Fredag morgen efter morgenmaden sluttede turen og deltagerne skulle herfra selv sørge for deres egen hjemrejse. Vi 3 fra Danmark kørte med eksprestog »Istropolit«, dette tog kørte endnu i efteråret med damp, men blev inden jul erstattet af diesellokomotiv. Toget opnår undervejs en hastighed på 130 km/t, så de store damplokomotiver kan stadigvæk. Men snart vil det også være slut med damp i Østeuropa, og det kan derfor på det varmeste anbefales enhver jernbaneinteresseret at deltage i disse ture. Oplysninger om dette års ture kan fås ved henvendelse til

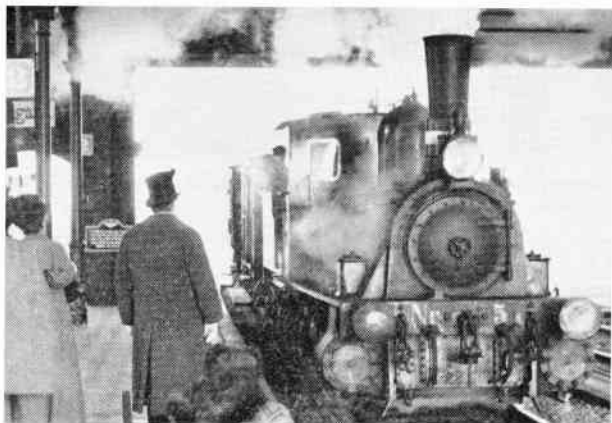
DDR's Trafikrepræsentation, Vesterbrogade 84,
1620 København V.

Travlhed med Museumsbanens tog

Onsdag den 16. november kl. ca. 20 afgik Museumsbanens damplokomotiv OHJ nr. 5 med 14 aksler fra Maribo. Næsten tre timer senere ankom toget til Gedser.

Dagen efter – torsdag den 17. november – påbegyndte TV-teatret optagelser til »Ludvigsbakke« af Herman Bang. Da Gedser station i den anledning skulle illudere Københavns 2. banegård, var perronhallen omdannet til ukendelighed. Besynderlige skilte var sat op over alt – bl. a. var havnemesterens kontor blevet omdannet til »Pissoir« – ifald man skulle tro det opsatte skilt.

Statister og skuespillere klædt i dragter anno ca. 1900 samt Nr. 5 med DSB-»slips« og uden banerømmer, gav os et indtryk af »dengang«. På visse tider myldrede perronen



OHJ nr. 5 under inkørsel til »Københavns 2. banegård«, (Gedser), 18. november 1977.

Foto: Ole-Chr. M. Plum.



Østbanetog anno 1879. ØSJS nr. 2 med ØSJS D 11 og E 26 ved Grimstrup, juli 1977

Foto: Ole-Chr. M. Plum.

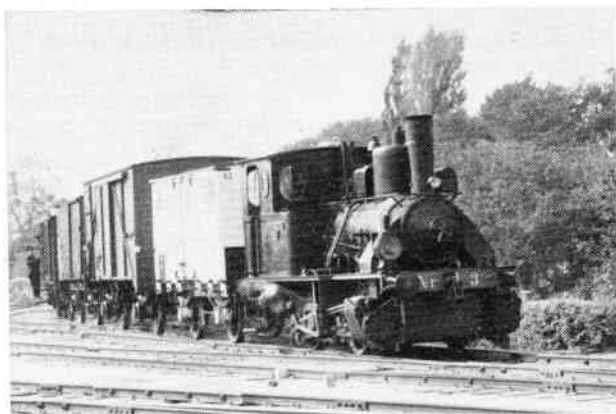
med mænd og koner, elegant klædte damer og herrer, bumser, stationskarle og tjenere slæbende på kufferter og hatteæsker – altsammen tidens brogede jernbanepublikum.

De to dages optagelser forløb planmæssigt, og fredag aften kl. 21 var toget atter i Maribo, hvor man straks gik i gang med klargøring til årets tre juletog.

Af juletogene i begyndelsen af december var et forbeholdt danske besøgende; de øvrige to var bestilt af et tysk selskab, der til hvert af togene ankom med 300–350 passagerer. Mellem Nykøbing og Maribo fremførtes togene af D 826. I Maribo blev de store tog – der en enkelt gang nåede op på 36 aksler – overtaget af OHJ nr. 5 med lokomotiv nr. 2, KIØGE, som »skyder«.

Årets sidste tog på Museumsbanen kørtes den 22. december. Dette tog var bestilt af Danmarks Radio/TV, der som indledning og slutning til en udsendelsesrække, der begyndte den 16. januar kl. 17, optog et 45 sekunders indslag.

OHJ nr. 5 er nu henstillet, idet bl.a. fjedrene skal repareres. Når denne reparation er overstået – forhåbentlig ved udgangen af februar – skal KIØGE's gangtøj have en større overhaling. Sideløbende med reparationen af disse to maskiner, arbejdes med en kedelrevision af damplokomotivet ØG 3; kedel og fyrboks skal løftes af hensyn til udskiftning af enkelte nagler i bundrammen. Kedlen er



På Museumsbanen glæder man sig til snart at kunne præsentere ØG nr. 3 i revideret stand. Her er ØG 3 under indrangering i Maribo, august 1970. Foto: Ole-Chr. M. Plum.

godkendt og der skal så isættes nye kedelrør. Desuden har vi genoptaget reparationsarbejdet af LJ nr. 19's fyrboks.

Bænkevognen HHJ S 135 får bl.a. udskiftet træet i og omkring dørene og skal herefter – sammen med GDS C 40 og NPMB C 31 – revideres. KSB C 20 er blevet malet indvendig og skal i løbet af foråret have lakeret vinduesrammer og iøvrigt lakeres udvendig. NPMB C 31 skal foruden revisionen have samtlige kupeer grundigt istandsat.

Signaler og kilometersten langs banen skal males, stationskontoret i Bandholm skal færdigistandsættes og vore opholdslokaler i Maribo renoveres.

Skulle nogen få lyst til at deltage i arbejdet – eventuelt som forberedelse til tjeneste på Museumsbanens tog i løbet af sommeren – bedes nærmere aftalt med John Krouel på telefon (02) 54 29 64.

For de, der – med eller uden forudgående aftale – kommer pr. bil til Maribo skal bemærkes, at Lollandsbanen af praktiske grunde har forbudt parkering bag værkstedet samt ved rutebilgaragerne. Parkering skal finde sted ved selve stationen – ved siden af stiftsmuseet.

John E. Krouel

Til julefrokost med Limfjordsbanens damptog

Fredag den 2. december 1977 var vort tog lejet ud til en sjov kørsel. Lejeren var Gorms Reklamebureau her i Aalborg og formålet var transport af ca. 70 deltagere til en julefrokost.

Deltagerne var tilsagt til at møde på Gug station kl. 13.00. Her var absolut intet at se for kl. 13.05, da der dukkede en mand op med en kasse Gl. Dansk bitter. Hver deltager fik en flaske til at holde varmen med.

Kl. 13.10 dukkede vi op på arenaen med toget, men det vendte den modsatte vej af, hvad deltagerne havde regnet med.

Da de var kommet ombord i toget, fik de udleveret en madpakke med et stk. med leverpostej og et stk. med roget ål og røræg samt en Faxe Fad. Under kørslen mod Aalborg fortæredes måltidet af deltagerne, der måtte se deres biler blive stående i Gug.

I Aalborg fortsatte kørslen ned gennem gaderne til haven, hvor der ved værftet var opstillet en vogn, der viste sig at være en pølsevogn, hvor deltagerne kunne stille den videre sult.

Her var vores del af arrangementet færdig, men det kan da nævnes, at frokosten fortsatte med en vandretur i



Julefrokosttoget med F 663 passerer krydset Jyllandsgade-Fynsgade ved Tivoli-Karolinelund. Foto: K. M. Jakobsen.

Østre Anlæg, hvorunder der skulle løses nogle små opgaver. Efter vandreturen gik turen ud til en oplandskro, hvor den rigtige frokost ventede.

Til at dampe af var der derefter to muligheder: dels en svømmetur i Løkegades Svømmehal, dels en pot billard i kollektivhuset.

H.

DSB person-, post-, og rejsegodsvogne 1977

Personvogne

Værkstedssområde: Øst (København)				Vest (Århus)				
Bogstav- litra	Ciffer- litra	Pladser pr. vogn 1. kl. 2. kl.		VOGN NR.	Antal	VOGN NR.	Antal	Litraet i alt
S	89-51	1)	-	001	1			1
WLA Bm	75-80		34	460, 461	2			2
A	18-80	48	-	000-007	8			
A	18-83	48	-	015-024	10			
A	18-84	48	-			008-014	7	25
Ag	17-61	42	-			038, 039, 043-052	12	12
An	18-84	64	-	600-613	14			14
AB	39-80	24	30	000-019	20			20
ABg	38-61	18	40	241-246, 248, 249, 285-288, 321-340	32	250-255, 289-293, 295-312	29	61
ABh	38-61	18	40			273, 274, 277-279, 281, 282	7	7
ABh1	38-21	18	40			261, 264-269, 272	8	8
B	20-80	-	60	300-339	40			
B	20-83	-	60			000, 002, 005, 008, 043, 048, 052, 054, 068, 071, 074, 077, 079, 099, 104, 113, 119, 147, 152, 507, 508, 514, 516-518, 520-525, 528, 533-535, 537, 539, 541, 543 001, 003, 004, 006, 007, 009, 035-042, 044-047, 049-051, 053, 055-067, 069, 070, 072, 073, 075, 076, 078, 080-098, 100-103, 105, 106, 109-112, 115, 126, 127, 129-132, 136, 138, 140, 142, 145, 146, 148-151, 153, 154 012, 016, 021-024, 029, 033, 034, 036, 072 040, 042	39	169
Bah	27-21	-	42				11	
Bah	27-61	-	42				2	13
Beh/	27-61	-	42	185, 187, 189	3			3
Byh	28-61	-	58	186, 188, 190				
Bf	27-65	-	60					
Bfh	27-61	-	56	341-350		20	20	10
Bg	29-63	-	72	059, 063, 064, 066-068, 070-077, 149-153, 164-168, 170-174, 185-188, 190-194, 196-199	10	049-052, 054-057, 079-095, 097, 098, 154-156, 158-163, 175-178, 181-184	44	86
Bgc	59-64	-	45	000-012	13			13
Bgh	29-63	-	72	109, 110, 112, 114-131	21	132-144, 204, 205, 208-210	18	
Bgh	29-64	-	68	202, 211	2			41
Bgh1	29-63	-	72			145-148	4	4
Bhl	29-25	-	71			400-404	5	5
Bks	29-27	-	73	820, 822, 824, 826	4	821, 823, 825, 827-829	6	10
Bjh	29-24	-	72			301-308	8	8
Bk	85-83	-	42			035-043	9	
Bk	85-84	-	48			010-034	25	34
Bn	20-84	-	80	700-784, 795-859	150			150
Bno	20-84	-	80	785-794	10			10
Bns	29-84	-	72	500-529	30			
Bns	29-84	-	68	530-544	15			45
Bxh	28-21	-	60			392-398	7	7

Særkuvert i anledning af VESTBANENS jubilæum 15. marts 1978.

På Vestbanens jubilæumsdag kan en specialtrykt særkuvert købes. Kuvertens bagside påføres tre forskellige værdier af Vestbanens gængse banemærker, og den befordres derpå med toget fra Nr. Nebel til Varde, idet banemærkerne afstemmes med de pågældende stationers dagstempel. Brevets forside frankeres dernæst med normal porto (mærke,

der har lokal relation), hvorpå brevet afstemmes i Varde og videresendes herfra som normal brevpost.

Varde Museum, der har stået for denne del af jubilæumsarrangementet modtager bestillinger på jubilæumskuverten, der koster kr. 6,- pr. stk. indtil udgivelsesdagen.

Bestilling af kuverten kan ske ved indbetaling af beløbet for én eller flere kuverter på postgirokonto 7 32 71 45, Varde Museum, Lundvej 4, 6800 Varde.

Personvogne (fortsat)

Værkstedssområde: Øst (København)						Vest (Århus)		
Bogstev- litra	Ciffer- litra	Pladser pr. vogn 1. kl. 2. kl.		VOGN NR.	Antal	VOGN NR.	Antal	Litra- talt
BD	82-80	-	48	022	1			
BD	82-80	-	36	020, 021, 023-029	9			
BD	82-83	-	36			010-015, 017, 019	8	
BD	82-84	-	48			018	1	
BD	82-84	-	36			005, 016	2	21
BDg	82-64	-	40	111, 113, 201, 203, 212	5			5
BDh ^{o)}	82-24	-	44			259-268, 270-280	21	21
C1	29-25	-	87			502, 508, 578, 581, 582, 587, 591 593, 595, 597, 599, 600, 604, 607 611, 612, 616, 624	18	18
C1e	82-25	-	61			670, 671, 672, 673, 674, 675, 676 677, 678, 679, 680, 681, 682, 683 684, 685, 687, 688, 689, 690, 692 696, 697	23	23
C11 ^{o)}	29-26	-	87			477, 478, 479, 481, 482, 484, 485 486, 487, 488, 490, 491, 494, 495 496, 497, 498, 500, 632, 633, 634 636, 637, 638	24	24
C1s	29-27	-	87			701, 702, 703, 704, 705, 706, 707 708, 709, 710, 711, 712, 713, 714 715, 717, 718	17	17
I alt					442		465	907

Bagage- og postvogne

Dh	92-68			001-032	32	32
ECO		2)	6280		1	1
DPh	91-28		139-150		12	12
P	90-84		800-811	812-814	3	15
Pa	90-28			003, 006, 007	3	3
Pbh	90-28		101-104			
Pbh	90-68		106	107-110	4	9
Ph	90-68		201-215	216-221	6	21
Pk				5913, 5917	2	2
Pmh	90-68		701-710	711-713	3	13
I alt					55	108

- 1) H.M. Dronningens salonvogn.
2) Særligt formål (bårevogn).

^{o)} ABg 38-61, 290, 291, Bg 29-63 175, BDh 82-24, 263, 264, 266-268, 270, 271, 275, 276, 278 og C11 29-26, 481, 484, 486, 491, 500 er stationeret: "Sjælland og Lolland-Falster" - ABg 38-61, 248, 249, Bg 29-63 149 og DPh 91-28, 148-150 er stationeret: "Jylland og Fyn".

(NB. Litra A, Ag, AB, B, Bf, Bgc, Bk og BD samt Dh, DPh, P, Pbh (90-68), Ph og Pmh anvendes på landsbasis).

I værksted for modernisering/ombygning: Bk 85-83, 036, 040 (tidl. BD 82-84, 001, 006), BD 82-80, 025, 027, 029 og BD 82-83, 010-015, 017.

Hos "Scandia-Randers A/S" for montage af el-varmeanlæg: A 18-83, 017, 020 og B 20-83, 008, 048, 068, 074.

Hensatte for udrangering: Bah 27-21, 023, 033, 034, 036, C1 29-25, 502, 581, 600, 624, C11 29-26, 477-479, 494, 496, 497, 634, Pa 90-28, 003, 006, 007 og Pk 5913, 5917.

A' jourført pr. 30. september 1977 (DJK/ebj).

**Udstilling om Vestbanen på Varde Museum
i anledning af banens jubilæum.**

I perioden 15. marts - 15. april 1978 vil man på Varde Museum kunne finde en særudstilling, som med genstande, fotografier og dokumenter illustrerer banens historie fra starten i 1903 og til vor tid.

OCMP.

Vi anbefaler

JERNBANERESTAURATIONEN

Maribo Tlf. (03) 88 00 86

Velkommen hos

Mona Harild

GIRLY BLOMSTER

Lollands Centret 34 – Maribo

Tlf. (03) 88 15 40

Alt i årstidens friske blomster
til fornuftige priser

Dekorationer til enhver lejlighed

Vil De have service –
så gå til



**SØREN MELHEDE
Service**

Østre Landevej 46 – Maribo
Telefon (03) 88 00 72

Maskinvask og Quick Service

MARIBO BREMSE- og KOBLINGS- SERVICE

v/ Flemming Andersen
Slagterivej
Telefon (03) 88 30 67

Hurtig levering
Fagmæssig udførelse

BANEGÅRDSRESTAURANTEN

Nørrevold – Nakskov

Tlf. (03) 92 54 77

Et godt sted at gæste

Velkommen hos

IRENE STENSTRUP

FALSTER's RADIO- & TV-SERVICE

v/ Jørgen Nielsen

Nickelmannsgade 6 – Nykøbing F

Tlf. (03) 85 30 59

Hurtig service og reparation

Telefon bedst mellem kl. 8 og 10, med
besøg samme dag

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

DANSK SALT I/S

Mariager

Tlf. (08) 58 32 22

Skandinaviens eneste saltfabrik

ESSO SERVICE

v/ Kaj Andersen

Hobrovej – Mariager

Tlf. (08) 54 11 73

Benzin – Olie – Hjulafbalancering –
Styretøjsmåling – Dæk – Batterier –
Smøring – Olieskift – Reparationer
Hurtigt og omhyggeligt

LEIF CHRISTENSEN ApS

Murermester

Koustedvej 30 – Asferg

Tlf. (06) 44 35 04

Alt murerarbejde udføres, såvel nyt som
reparationer.

Tilbud gives uden forbindende

P. NIELSENS

MASKINVÆRKSTED ApS

Industrigade 11

Assens

Tlf. (08) 58 35 61

M.M. Miljø Møbler

v/ Alex Schmidt

Industrivej

Assens

Telefon (08) 58 34 54

Stort udvalg i moderne møbler og tæpper

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