



jernbanen

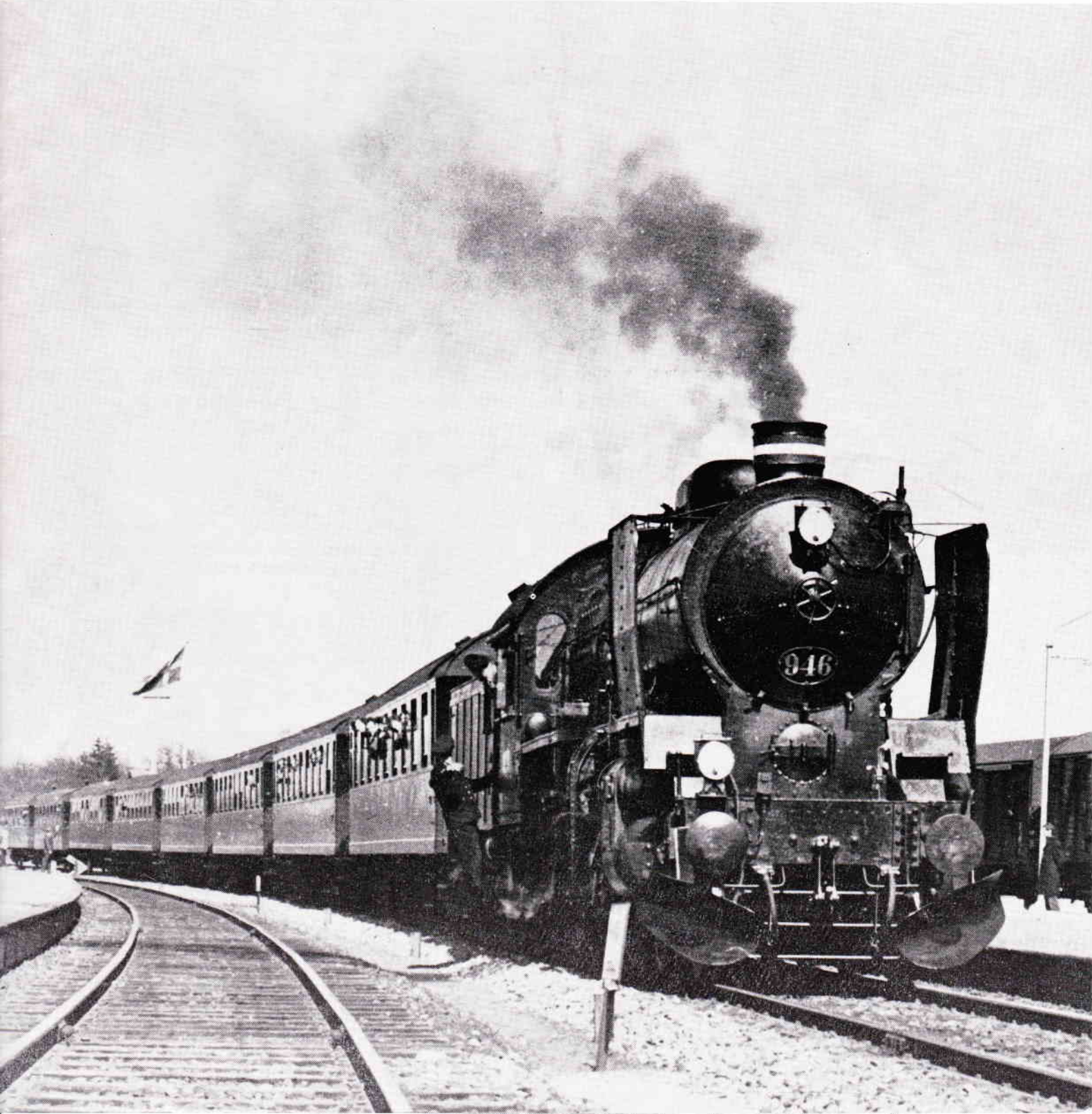
5

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

18. ÅRGANG

OKTOBER/NOVEMBER 1978

KR. 10,50





Jubilæumsnyheder FOR SAMLERE

I anledning af Bing & Grøndahls 125 års jubilæum i 1978 udsender fabrikken en jubilæumsplatte og en jubilæumsklokke, begge udført med relief og hånddekoreret i blå underglasur.

Platten viderefører de samlertraditioner, som Bing & Grøndahl skabte med verdens første juleplatte i 1895. – Og klokken knytter sig naturligt til en af fabrikkens nyere samlersucces'er: Årsklokken, som blev udsendt første gang i 1974.

Motivet, der pryder både platten og klokken, er den gamle fabrik på Vesterbro i København, hvor Bing & Grøndahl lige siden starten i 1853 har haft til huse.

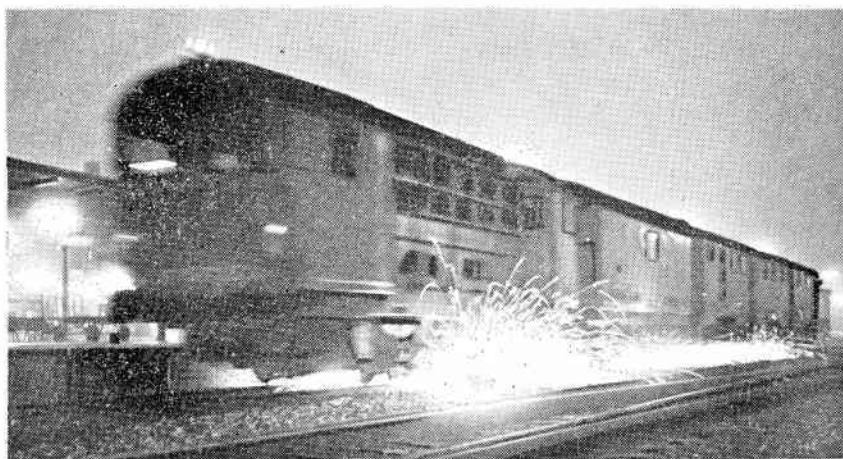
Jubilæumsplatten koster 195,00 kr.
og klokken 250,00 kr.

To oplagte gaveideer til samlere



1853 – BING & GRØNDAHL – 1978

SPENO INTERNATIONAL SA, GENEVE Skinneslibning



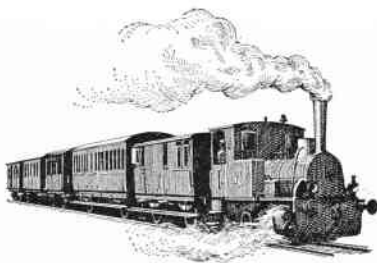
Sophus Berendsen A-S
Ingeniørafdelingen,
repræsenterer Speno
International SA i Norden



SOPHUS BERENDSEN A·S

INGENIØRAFDELINGEN

AMALIEGADE 10 • 1256 KØBENHAVN K • TLF. (01) 14 85 00 • STORE TORV 10 • 1000 ÅRHUS C • TLF. (06) 12 04 22



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 25. 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:

Med udgangen af juli måned 1978 reduceredes antallet af driftsklare damplokomotiver med et fra 8 til 7, idet revisionsperioden for R 946 udløb. Den 17. april 1975 trak dette lokomotiv indvielsestog fra Nyborg til Odense i forbindelse med åbningen af DSB jernbanemuseet. I programmet var også en udflugt til Ringe, hvorfra dette billede stammer. Foto: Ole-Chr. M. Plum.

18. årgang

Oktober/November 1978

Nr. 5

EL-drift på DSB's hoved- strækninger



Formanden for Folketingets trafikudvalg, Otto Mørch, gav i begyndelsen af september i år i dagspressen udtryk for det synspunkt, at elektrificering af det danske jernbaneland bør fremskyndes, nu hvor bygningen af Storebæltsbroen er udskudt.

»Ingeniør-Sammenslutningen« tog det meget prisværdige initiativ at indkalde til en konference om »El-drift på DSB's hovedstrækninger«, hvor en række indbudte eksperter forsøgte at skabe klarhed over nogle af de forhold, der bliver påvirket af en sådan elektrificering, såsom beskæftigelsesmuligheder (specielt for danske virksomheder) samt miljøforhold og forsyningssikkerhed m.v.

»Ingeniør-Sammenslutningen«s fagtekniske råd havde formålet at samle en lang række seriøse foredragsholdere, ikke alene DSBs generaldirektør og en række fagtekniske DSB-eksperter, men også repræsentanter fra bl.a. Miljøstyrelsen og Arbejdernes Erhvervsråd.

Der blev givet bred opbakning til projektets gennemførelse fra alle sider – også fra politisk side i form af Otto Mørchs særdeles vægtige afsluttende bemærkninger, som redaktionen mener en større kreds bør delagtiggøres i, hvorfor de er aftrykt på side 125.

ebj.



Vestergade 51

Randers

Tlf. (06) 42 53 88

Gode værelser til rimelige priser

Et 1. kl. spisested



DEN TRANSSIBIRSK JERNBANE

En rejse med verdens længste og mest sagnomspundne jernbane fra Moskva i Europa til Khabarovsk i Det fjerne Østen er simpelthen et storslået eventyr.

På togrejsen fra Moskva og østpå gøres ophold i Novosibirsk, Irkutsk og Khabarovsk. Den 8.430 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: 11/11, 21/12, 24/2, 17/3, 7/4, 26/5, 16/6, 23/6, 30/6, 7/7, 14/7, 21/7, 28/7, 4/8, 11/8, 18/8, 1/9, 15/9.

Priser fra kr. 3245,- alt inkl.

Rekvirer program og detaljeret turbeskrivelse.

Alle former for både grupperejser og individuelle rejser til Sovjetunionen, DDR, Tjekkoslaviet, Bulgarien, England og Fjernøsten arrangeres.

ALT REJSER

VESTERBROGADE 6 D - 1620 KØBENHAVN V

TLF.: 01 - 12 20 30

Hotel Melfar

Middelfart

Tlf. (09) 41 15 81

Et godt spisested - Fornuftige priser

Gode værelser

Selskaber modtages indtil 300 kuverter

Diner Transportable

Motoreksprestoget „Nordpilen“

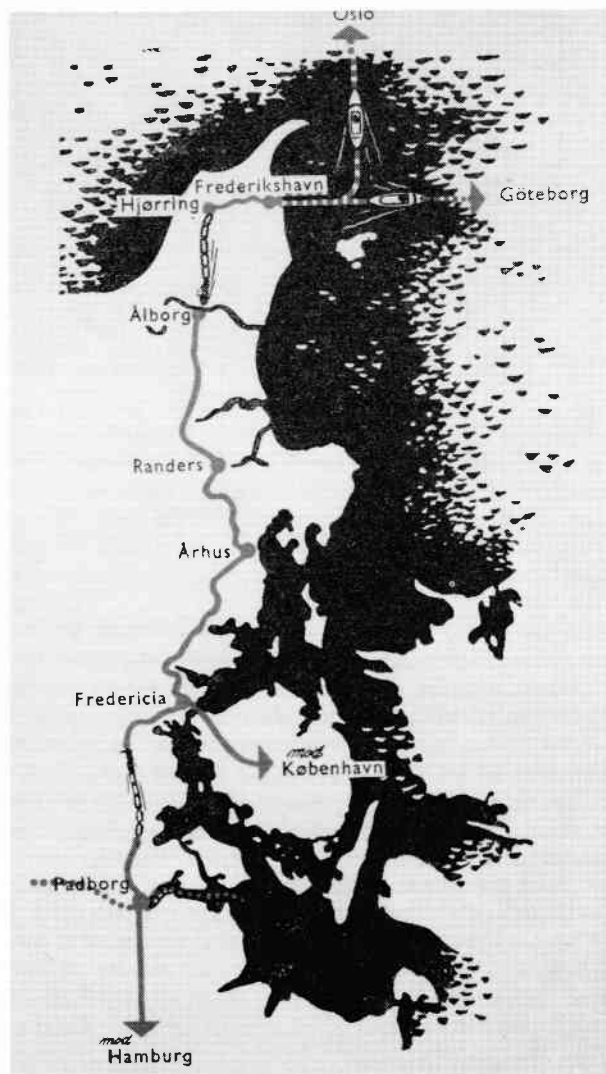
af John Poulsen

Tredivernes afgørende fremskridt på fjerntrafikområdet var indsættelsen af lyntogene. Det er lyntogene, der huskes og overskygger de – omend få – andre nyskabelser på området. En af disse var »motoreksprestogene«, og selv det mest berømte af disse – »Nordpilen«, der er emnet for denne artikel – kendes vel ikke af mange i dag.

Det fik da også en beskedent start, da der i sommerkøreplanen 1936 dukkede et mærkeligt lille togpar op mellem Frederikshavn og Flensborg. Det standsede ikke mellem Århus og Padborg, og iøvrigt kun ved enkelte andre stationer, og det kørte kun to gange om ugen, mod syd tirsdag og lørdag og mod nord torsdag og søndag. Kundekredsen var i starten beskedent, og det samme var togets pladsantal. Det bestod af en motorvogn litra MP, med en BPM-vogn (efter 1941: ARM – se nedenfor) som bivogn. Meningen med togpar 960/945 var at skabe forbindelse fra DFDS' ruteskib Oslo-Frederikshavn til natogene sydpå fra Hamburg. Men denne forbindelse kørte i starten ret upåagtet af publikum, dog ikke mere end at toget fra køreplansskiftet oktober 1936 løb på alle hverdage. Sammen med indsættelsen af det nye, hurtige motorskib »Kronprinsesse Ingrid« på ruten Göteborg-Frederikshavn, trak det flere rejsende til, og toget måtte snart have en ekstra MP-vogn med mellem Frederikshavn og Århus. Endvidere blev der indført pladsreservation og i BPM-vognen indrettedes et køkken i en kupé. Det var dog langtfra noget fuldstændt kulinarisk tempel, for pladsen var trang, og efter sigende skal ilden fra komfuret, der stod nær vinduet, mindst én gang have fortæret gardinet.

Der blev imidlertid indrettet ikke færre end fire sådanne BPM-vogne i 1936, selv om det unægteligt var nogle ret antikverede bivogne for et »motoreksprestog«. De fire vogne, der i 1941 kom til at hedde ARM 151-154, var træbeklædte tagryttertugvogne, bygget af Scandia 1903-08. De vejede efter ombygningen godt 40 tons, og rummede 3 kupeer 1. kl., en køkkenkupé og 3 kupeer fællesklasse. M'et i litraet tilkendegav, at det var motorvognsbivogne, med trykluftbremse, egenvarme og brummer-ledning. Senere fik de også styreledninger (A+B) til anvendelse mellem MO-vogne, men i »Nordpilen« anvendtes styreledninger ikke, da MP-vognene ikke kunne fjernstyres.

På grund af den stadig større tilstrømning, og for at give toget et mere moderne »look«, indsattes fra sommeren 1939 nye mellemvogne litra AUL, senere AVM. Det var helt nye, specielt lette vogne, delvis bygget af aluminium. De var bygget udelukkende til anvendelse i motoreksprestog, og havde som de første store DSB-vogne ikke vacuumbremse, men trykluftbremse. Et egenvarmeanlæg var placeret på vogngavlen over den ene puffer, og vognene rummede 3 kupeer 1. kl., 5 kupeer fælleskl., et lille køkken, to toiletter og vejede dog kun 30 tons.



»Nordpilen«s rute gennem Jylland, som den skitseredes i en brochure for toget i 1959. Arkiv P.T.

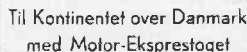
De nye vogne og en intensiv reklame var medvirkende til, at sommeren 1939 blev togets glansperiode. Sidst i maj blev motorskibet »Skagerak I« indsat på ruten Kristiansand-Hirtshals, og derefter blev »Nordpilen« delt i to dele; en udgik fra Hirtshals og en fra Frederikshavn og de to dele samledes i Hjørring. I forvejen havde man gennemført prøvekørsler på Hirtshalsbanen med MP+AUL, og især forbindelsen mellem privat- og statsbanestationen i Hjørring voldte bekymring, og måske var Nordpilen medvirkende til banegårdssomlægningen i Hjørring, hvor Hirtshalsbanen blev ført ind til Hjørring DSB.

Göteborg - Frederikshavn - Kristiansand - Oslo

inguerie

Køreplansside - indeholdende planen for »Nordpilen« - fra Danmarks Jernbaner, 20. september 1938 - 14. maj 1939.

I den store sommer 1939 havde toget fået endnu et fortrin, idet der i Kolding var etableret forbindelse til lyn-toget Englænderen, således at der var forbindelse til skibene fra Esbjerg til Harwich og Antwerpen/Dunkerque.



Arkiv P.T.

Dermed opnåedes især for rejsende mellem Sverige og England en stor forbedring i rejsetiden.

Men motoreksprestoget »Nordpilen« – der i sommeren 1939 var den store succes – fik en brat ende. I august 1939 kunne krigsrumlen mærkes på antallet af rejsende i de internationale tog. Og da 2. verdenskrig var en realitet, indstilledes den internationale trafik 5. september 1939.

Efter 2. verdenskrig kom den internationale trafik kun langsomt i gang, og trafikmønstret ændredes radikalt. De gamle hovedlinier mellem Skandinavien og Tyskland via Gedser–Warnemünde og Trelleborg–Sassnitz var indstillede, begge anløbssteder lå i det senere DDR. Hovedtrafikstrømmen til det sydvestlige udland kom derfor til at gå via Vesttyskland, og da de første udlandstog kørte i 1946, førtes de over Korsør–Nyborg–Fredericia–Padborg til Hainburg. Efterhånden løb der dagligt 4 til 7 sådanne togpar, men fra Kattegatruterne, der kom i gang igen i 1947/49, var der dårlige forbindelser til det sydlige udland. Der var ganske vist fra efteråret 1946 indført et Motor-Iltog mellem Frederikshavn og Århus, der løb nogenlunde i Nordpilens førkrigsplan, og i Århus havde forbindelse sydpå med eksprestog 70. Men der var ikke korrespondance med de internationale tog i Fredericia, så toget var ikke meget bevendt for transit-rejsende. Dette motoriltog kørte nogle år – dog kun om sommeren – men bortfaldt helt med vinterkøreplanen 1949/50. Internt kaldtes dette tog øjensynlig »Nordpilen«, men ikke i køreplanen.



DSB MP 543 i Odense, maj 1965.

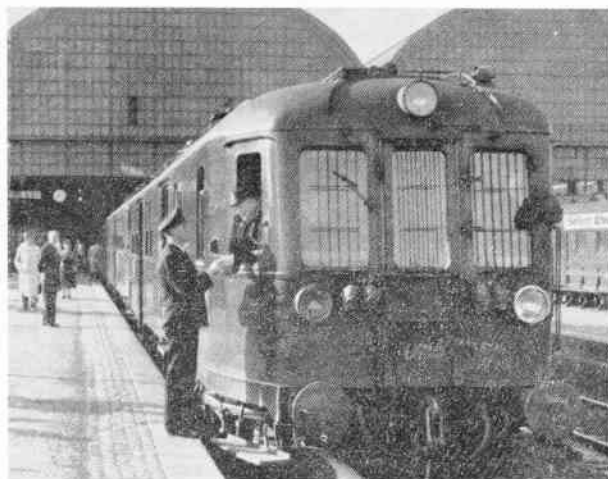
Foto: P. Thomassen.

Da Gedser–Grossenbrode overfarten åbnedes i 1951, om lagdes de internationale tog – på nær Nordekspres – efterhånden til denne rute, og jyderne og fynboerne mistede de gode forbindelser til Hamburg. Derfor blev Nordpilen genoplivet, omend den fik en lige så beskeden start som i 1936. I sommerkøreplanen 1953 dukkede det ovenfor nævnte motoriltog op igen i en fremskyndet plan. Det medførte nu to gennemgående vogne Frederikshavn–Hamburg, som i Fredericia blev tilkoblet »Paris-ekspres«, der var et dubleringstog til »Nord-ekspres«. Da dette dubleringstog imidlertid kun løb i sommertiden og fra 1954 omlagdes til Gedser–Grossenbrode, måtte »Nordpilen« fra vinterkøreplanen 1953/54 køre som selvstændigt tog over



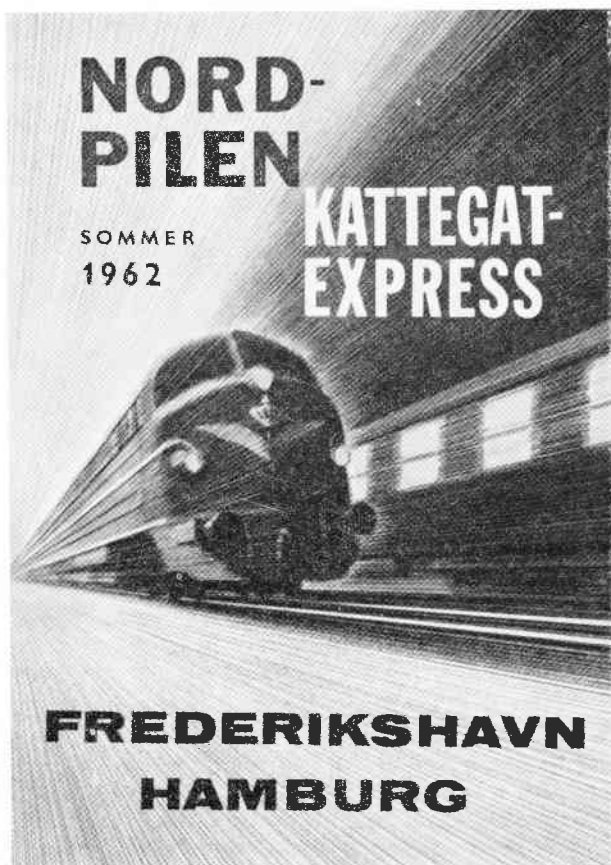
hele strækningen, dog kun med DSB trækraft til Flensborg. Men fra sommeren 1954 blev »Nordpilen« atter motoreksprestog, endda helt til Hamburg, idet DSB stillede trækraft, som modvægt til DBs kørsel med »København-ekspres« (se Jernbanen 3/78, side 67, 69).

Der krævedes atter pladsbillet – nu over hele strækningen – idet pladsen var ret begrænset, da toget op rangeredes: MO–AC–CAR–CC–MO(K). AV-vognen regnedes som forende »international 1. og 2. kl.«, mens de øvrige vogne regnedes som »international 3. kl.« (klassebetegnelserne standardiseredes først i 1956). CAR-vognen var fra den serie af 6 CA-vogne, der i 1951 ombyggedes til restaurant-vogne til anvendelse i »Englænderen« og »Nordpilen«, samt eksprestog i 2. distrikt.



Fra sommeren 1954 fremførtes »Nordpilen« med dansk trækraft (Mo) helt til Hamburg og retur, 1954.

Foto: DSB.



Fra 1956 blev »Nordpilen« fremført af MY-lokomotiver, og forsiden på brochuren for toget blev moderniseret i takt hermed. Arkiv P.T.

»Nordpilen«s genopstandelse som motoreksprestog blev imidlertid kortvarig. For fra sommeren 1956 gik man over til at lade »Nordpilen« fremføre af MY mellem Frederikshavn og Padborg, idet der ved indsættelsen af MY kunne opnås kortere rejsetid. Dette var vigtigt, for da der samtidigt blev indsat et hurtigere skib på Göteborg-Frederikshavn ruten («Prinsessan Magaretha»), blev det muligt atter at opnå forbindelse med »Englænderen« i lighed med før krigen.

Dermed var det definitivt slut med »motoreksprestoget Nordpilen«, der i sin efterkrigsskikkelse aldrig opnåede den samme glans og reklame som »Nordpilen af 1939«, der slog ruten gennem Jylland fast som en international rejserute. Det gjorde toget i en sådan grad, at de svenske statsbaner anså den for en konkurrent til »deres« rute Trelleborg-Sassnitz, fordi »Nordpilen« var langt den hurtigste og bekvemteste forbindelse fra store dele af Norge og Sverige til såvel det sydlige udland som England.

Men »Nordpilen« var lige ved at blive efterfulgt af en vestjysk mini-udgave – »Vestkystekspresen«. DSB indsatte nemlig fra sommeren 1953 forsøgsvis omkring weekenden iltog mellem Esbjerg og Niebüll, med forbindelse til bade stedet Westerland på Sild og til Hamburg. Fra sommerkøreplanen 1956 gennemførtes togene, der kun løb lørdage, søndage og mandage i sommertiden, direkte til Hamburg, fremført af DSB MO (+AV-CC). Efter nogle år ophørte imidlertid brugen af MO syd for Niebüll, og det oprindeligt påtænkte navn nåede aldrig at blive officielt.

»Nordpilen« løber naturligvis stadig som dag-forbindelse mellem Frederikshavn og Hamburg – omend det nu, efter K 74, løber i IC-plan, uden spisevogn, og helt uden det skær af eksklusivitet, der omgav forkrigstidens »Motoreksprestoget Nordpilen«.

I mangel af bedres havelse

Af Povl Wind Skadhauge

I 1959 udsendte Politikens Forlag (til en udsalgspris af kr. 11,75 for den indbundne bog!) JERNBANENS HVEM-HVAD-HVOR. Denne håndbog er i nogen grad blevet til efter de forhåndenværende søms princip: man har benyttet større og mindre afsnit fra forskellige årgange af den almindelige HVEM-HVAD-HVOR, og derved er en del mindre betydende stof kommet med i stedet for andet, som hellere skulle være bragt. På trods heraf er det ikke nogen dårlig bog. I visse henseender må den ligefrem betegnes som et pionerarbejde inden for dansk jernbanelitteratur, og man tør gætte på, at den står i bogreolen hos et meget stort antal af Jernbanens læsere, idet oplaget var på 15.000 eksemplarer.

I dag er JERNBANENS HVEM-HVAD-HVOR for en stor del forældet, men der er ikke siden udkommet nogen almen håndbog for jernbaneinteresserede på dansk. Man kan dårligt nævne Niels Jensens bogserie i denne forbindelse. Det skulle da være hans første – og sandsynligvis bedste – bog JERNBANER, udgivet på J. Fr. Clausens Forlag, København 1970. I den er en række gode ideer taget op, og bogen peger i den rigtige retning. Men så sandt som emnet jernbaner og hvad dertil hører ikke med nogen rimelighed kan betragtes løsrevet fra sin internationale sammenhæng (hvorved der naturligvis ikke tænkes på konkret sporforbindelse!), må der alligevel ses bort fra Niels Jensens bog, allerede fordi den stort set er begræn-

set til de nordiske lande. Desuden er bogens format og sideantal meget lille i forhold til emnet.

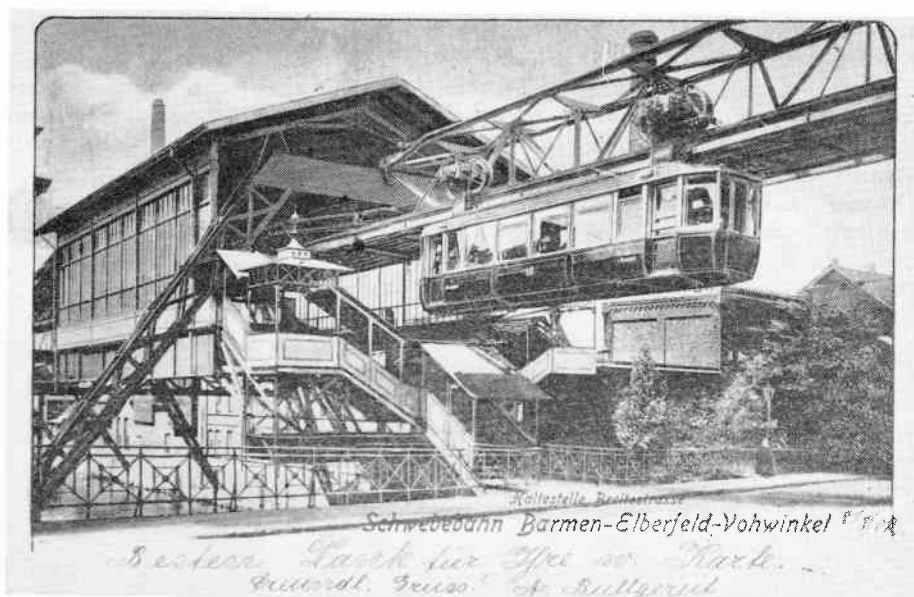
Man kan dårligt forestille sig tilstedeværelsen af den fornødne økonomiske baggrund for udgivelsen af en helst væsentlig større afløser for JERNBANENS HVEM-HVAD-HVOR. Et dansk jernbaneleksikon eller en encyklopædi om emnet må vel forblive en ønskedrøm, med mindre der en dag sker en mangedobling af jernbaneklubbernes medlems-tal eller et andet mirakel, fx at et af vore store fonds finder anledning til at sætte penge i et sådant foretagende. At dømme efter udsalgsprisen på Frank Stenwalls årbøger må man tro, at en fælles skandinavisk udgivelse sit større oplag til trods ikke vil være et brugeligt alternativ, så meget mere som den sproglige form derved tilføjes komplikationer, man netop helst er foruden i en håndbog. Men det var måske en udvej alligevel?

Indtil en løsning dukker op, må der være mening i at se på, hvad der kan bruges i mangel af bedres havelse.

En vej er at bringe flest mulige artikler af håndbogsmæssig art i et tidsskrift som dette og forsyne dem med krydsreferencer samt henvisninger til anden litteratur. Forfatteren til disse linier har i nogle af sine tidligere artikler i Jernbanen gjort spredte forsøg i nævnte retning og fortsætter gerne i det omfang, tiden tillader. Men om også mange tog ideen op, og de danske tidsskrifter for jernbaneinteresserede forøgede deres sidetal klækkeligt for at tjene formålet, ville der alligevel gå lang tid, før alle relevante emner blev dækket, og det hele ville ikke være alt for let at benytte efter hensigten, selv om nogen ofrede tid og penge på at tilvejebringe et samlet stikordsregister. For dem, der ikke er helt blanke i hovedsprogene, gives der en bedre erstatning: udenlandske håndbøger. Både på engelsk og tysk findes der flere værker med sigte på at give almen jernbaneviden. Her skal omtales et udvalg af disse; det ældste har 10 år på bagen, de fleste er væsentlig yngre, og nogle stykker har vel endnu ikke fejret 1-årsdagen, mens dette skrives.

Hængebanen i Wuppertal (i Ruhr-området) er et af de emner, man i større eller mindre grad kan finde omtalt i næsten alle de i artiklen omtalte udenlandske håndbøger, men den er blandt specielle jernbaner også en udpræget klassiker. I 1960 nåede man op på at have befordret 1 milliard passagerer, og til trods for sin grimhed og visse udprægede ulemper ved systemet er denne bane - den største - og måske også eneste virkelige - succes i enskinnabanernes historie.

De to illustrationer findes ikke i nogen af bøgerne, men gengiver postkort i artikelforfatterens arkiv. Hans grand-moster modtog dem i sine unge dage i Gråsten fra en penneveninde i Elberfeld, den ene af de nu helt sammenvoksede byer, som banen betjener. Omkring århundredes begyndelse var det den store mode at sende hinanden prospektkort - disse to er ekspederet med kun fem dages mellemrum. Emnerne var mangfoldige, men hvad var i Elberfeld på det tidspunkt mere naturligt end at afbilde stationer på »Die Schwebebahn«? Da kortene blev sendt i november 1902, havde banen nemlig kun været i brug i godt 1½ år, og først året efter åbnedes den sidste strækning. (Tiden var en anden: på de to massive bygninger, der udgør forgrunden på det ene korts bilde, står der henholdsvis Kaiser-Cafe og Hotel Kaiserhof. Og gadetrafikken taler for sig selv.)

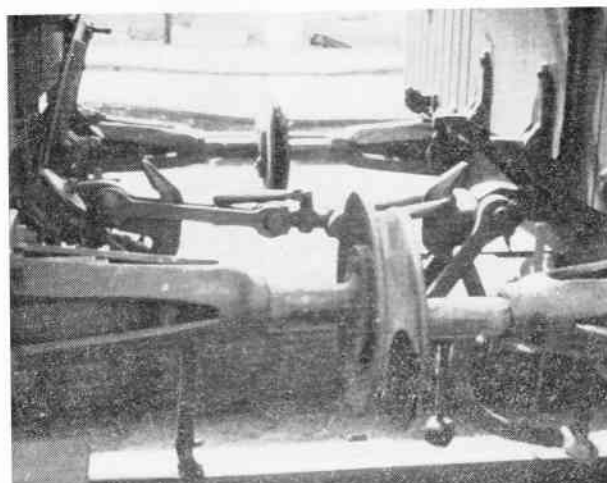


Allerførst burde dog præsenteres en periodisk udgivelse: JANE'S WORLD RAILWAYS, der med skiftende intervaller er udkommet siden 1951. Der er hver gang tale om en meget stor og tyk bog, som indeholder en kolossal mængde data fra hele verdens jernbaner – både geografiske, tekniske og økonomiske. Man kan også finde navne på bestyrelsesmedlemmer og ledende personale; fra Danish State Railways nævnes fx General Manager P. Hjelt og afdelingscheferne. Vil man vide, hvem der fabrikere hvad af lokomotiver og rullende materiel i øvrigt, signal- og kontroludstyr, apparatur til sporenes vedligeholdelse, dieselmotorer, containere og kraner til at løfte dem med, så er JANE's også sagen. Men hvem er Jane? Slet ikke hende, som Tarzan mødte i det grønne, men Fred T. Jane, en engelsk teknisk journalist, som i 1897 udsendte første udgave af en årbog om krigsskibe fra hele verden. Den blev starten på en forlagsvirksomhed, der har specialiseret sig i fortsatte håndbogsudgivelser på forskellige felter. Jane selv var død 35 år inden WORLD RAILWAYS' første udgave. Henry Sampson hedder manden, som udarbejdede den og fortsatte til og med 16. udgave 1973-74. De spørgsmål, som JANE's giver svar på, er først og fremmest hvor mange og hvor meget (altså ikke hvordan). Heri ligger også svagheden. Det har tilsyneladende ikke været muligt at få fuldt sammenlignelige data alle vegne fra, d.v.s. bragt på samme form og henført til samme terminer, og enkelte steder – fx den kinesiske folkerepublik – har man ikke villet rykke ud af busken med ret mange detaljer. Man kan let forestille sig de uhyre barrierer, ikke bare af sproglig art, men også politiske og administrative, som står udgiverne i vejen. Det er derfor ikke så ligetil at bearbejde de mange data statistisk, og i selve JANE'S WORLD RAILWAYS er der da heller ikke gjort forsøg på bearbejdelse; det overlades til brugeren at sammenfatte og drage konklusioner. Desværre er der ikke tale om nogen billigbog, og de færreste ser sig vel i stand til at anskaffe hver eneste udgave. Man må så trøste sig med, at ingen af de ældre udgaver mister deres informationsværdi; denne ændres bare fra det aktuelle til det historiske.

Et andet engelsk forlag, der er lige så specielt som Jane's Yearbooks, er Guinness Superlatives Limited. Ved navnet Guinness kan man tænke på en berømt skuespiller eller et stort irsk bryggeri (som for resten giver stof til sit eget ret specielle kapitel i jernbanehistorien). Men her drejer det sig om at fastslå, hvad der er mindst og størst og først og sidst etc. Det er, som mange vil vide, indholdet i det nævnte foretagendes publikationer. I en række bøger om enkelte emneområders rekorder er udsendt THE GUINNESS BOOK OF RAIL FACTS AND FEATS af John Marshall. Første udgave kom 1971, og den blev afløst i 1975 af en ny. Udstyret er upåklageligt, og prisen overkommelig. Bogen er mere alment anvendelig, end man ville vente; foruden at læse om rekorder og specialiteter kan man kloges på mange felter, og det er en morsom bog at have på sin hylde. John Marshall er tilsyneladende perfektionist. Han udtrykker sig klart, tager gode billeder (hvor har han ikke været?) og tegner selv kortskitser med forbilledlig disciplin. Alligevel må man læse bogen med forbehold. Om DSB færger oplyses fx, at der er 6 togfærger og 3 bilfærger foruden togfærger, som drives sammen med DB, DR og SJ. På en eller anden måde må JM have misforstået sin danske forbindelse. Et opslag under Denmark i JANE'S ville endda have givet ham den

fornødne information! At det videre hedder »den fart, hvormed danskerne ekspederer deres tog på og af færgerne, er næsten utrolig«, kan man kun glæde sig over. Når man står i Korsør og ser det ske, endda på meget krumme spor, må man indrømme, at der er noget om snakken. John Marshalls bog er tydeligvis engelsk orienteret. I afsnittet om store lokomotivklasser nævnes fx flere engelske, hvis antal kun var ringe i forhold til P8, G10 og andre preussiske; af tyske er i denne forbindelse kun medtaget krigslokomotiverne fra 2. verdenskrig.

Men John Marshall er ikke ene om at være ensidigt orienteret. Samme anklage kan man rette mod næsten alle de bøger, der nævnes i denne artikel, hvad enten de er engelske eller tyske. Det gælder i en sådan grad, at det stærkt må anbefales at anskaffe en tysk håndbog til supplement af en engelsk og omvendt. Så skulle man kunne undgå de værste huller. Selv om artiklens forfatter har sine favoritter, tør han i øvrigt ikke udpege nogen af de omtalte bøger som den, der bør foretrakkes for de øvrige. Det hele kommer i så høj grad an på, hvilken synsvinkel man anlægger, og ingen af de hidtil og herefter nævnte bøger er uden værdi som opslagsværker. Det kan man derimod sige om forskellige samlinger af tidsskriftartikler, der er udsendt i engelsk eller amerikansk regi, til trods for at de er redigeret udmærket og omfatter et endog meget bredt spektrum, og uagtet det i øvrigt er særdeles læseværdige bøger.



I en almen jernbanehåndbog burde man bl.a. kunne finde elementære oplysninger om de »nipsgenstande«, der ses på dette billede. JERNBANENS HVEM-HVAD-HVOR beskæftiger sig faktisk med dem, men man skal kende bogen godt for at finde stedet; i registret kan man fx hverken søge puffer eller kobling. LEXIKON FÜR EISENBAHNFREUNDE går også ind på spørgsmålet, men behandler det på en så elementær måde, at værdien er tvivlsom, og der mangler principtegning. LEXIKON EISENBAHN gør mest ud af sagen, og kun lidt mangler af, hvad man med rimelighed kan forvente at finde. I alle de øvrige i artiklen nævnte håndbøger befatter man sig derimod ikke med slige sager.

Foto: PWS.

Desværre må man nok også fastslå, at THE LORE OF THE TRAIN af C. Hamilton Ellis, udgivet af George Allen & Unwin Ltd., London 1971, kun har begrænset værdi i bemeldt henseende. Bogen, der også foreligger i en tysk udgave, oversat af Karl-Ernst Maedel, holder ikke rigtigt, hvad titlen lover. Den handler næsten kun om lokomotiver og vogne, og virker i sin opbygning underlig usystematisk, hvilket dog det alfabetiske stikordsregister råder nogen

Denne tabel er opstillet for at give et begreb om de i artiklen nævnte bøger rent fysiske omfang. Den kan naturligvis kun give en grov vejledning om, hvad man »får for pengene« rent materielt, eftersom en mængde faktorer ikke er taget i betragtning, bl.a. skriftstørrelse, linieafstand, margins areal og eventuelle udnyttelse, papirkvalitet og farvebilleders andel. Politikens håndbog, der er taget som udgangspunkt, rummer da fx også en større informationsmængde, end opstillingen lader formode, idet der i den er anvendt en meget lille trykskrift og hovedsagelig stærkt formindskede illustrationer, ligesom bogen har en smalle margin end nogen af de øvrige.

NOGLE TAL TIL SAMMENLIGNING

TITEL	FORMAT B · H mm	SIDETAL	»BOGAREAL« m ²	RELATIVT	VÆGT kg
JERNBANENS HVEM-HVAD-HVOR	111 · 164	319	5,8	1,0	0,3
JERNBANER (NIELS JENSEN)	126 · 186	183+8	4,5	0,8	0,3
JANE'S WORLD RAILWAYS 1973-74	215 · 318	602+6	41,6	7,2	3,0
THE GUINNESS BOOK OF RAIL FACTS AND FEATS	170 · 230	253	9,9	1,7	0,8
THE LORE OF THE TRAIN	268 · 293	240	18,8	3,2	1,9
THE PICTORIAL ENCYCLOPEDIA OF RAILWAYS	153 · 221	591+32	21,1	3,6	1,4
ENCYCLOPEDIA OF RAILWAYS	233 · 312	480	34,9	6,0	2,6
LEXIKON EISENBAHN (BEGGE BIND SAMMEN)	145 · 214	807+48	26,5	4,6	1,3
LEXIKON FÜR EISENBAHNFREUNDE	149 · 218	256	8,3	1,4	0,6

⊙ ANFØRTE MÅLER SIDERNES STØRRELSE, IKKE BINDETS

⊕ HERVED FORSTÅS PRODUKTET AF SIDERNES AREAL OG ANTAL

⊖ AF HENSYN TIL VÆGTANGIVELSEN BEMÆRKE, AT DENNE BOG IKKE ER INDBUNDET

⑧ 8=UDFOLDNINGSTAVLE I STØRRELSE SOM 8 SIDER

⊖ FORUDEN ANGIVNE TALER DER 68 ANNONCESIDER

● TILLÆGSTALLET GÆLDER FOR IKKE-PAGINEREDE TAVLER

PWS 1978

bod på. Teksten er – som sædvanligt for CHE – skrevet i et levende og nuanceret, ret personlig præget sprog, men denne ellers så positive egenskab gør jo også læsningen vanskeligere for den, der ikke er særlig stærk i det engelske. Der bliver mange glosser at slå op i ordbogen. Hovedvægten ligger i øvrigt på illustrationsmateriale, der efter sædvane for Tre Tryckare i Göteborg, som har copyright på værket, består af tegninger etc. Det svenske firma har nemlig stået for billedredaktionen og for størstedelen selv produceret illustrationerne. Men selv om der er prægtige ting iblandt, skuffes man alligevel noget; andre værker fra Tre Tryckare – især om skibe – er langt mere sikkert disponerede i grafisk henseende, og visse illustrationer synes ikke helt troværdige.

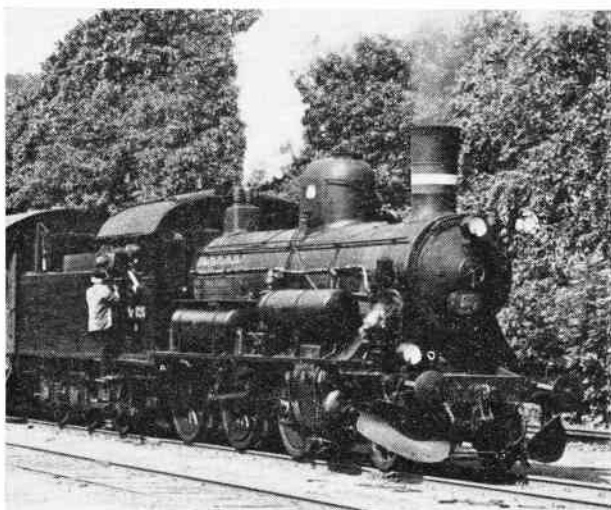
En anden bog af C. Hamilton Ellis, THE PICTORIAL ENCYCLOPEDIA OF RAILWAYS, udsendte det engelske forlag Paul Hamlyn i 1968. Det drejer sig om en tyksak på små 600 sider, med 837 billeder, overvejende fotos, nye og gamle mellem hinanden, foruden 43 farvebilleder på særlige tavler. Denne bog svarer helt og holdent til sit navn; teksten er knap, men velformuleret, og støttes af et solidt register. Bogen er fremstillet på ret tarveligt papir i dybtryksteknik (dog ikke farvetavlerne) og var rørende billig i forhold til sit omfang, da den kom frem. Som håndbog kan den måske dårligt stå alene, men som supplement vil den være fortrinlig, uanset hvad man ellers råder over, og derpå beror dens værdi i den foreliggende sammenhæng. Som ren og skær underholdning er denne billed-bank naturligvis til enhver tid i første række.

Med et videre omfang og en kortere titel findes ENCYCLOPEDIA OF RAILWAYS, udgivet af Octopus Books Limited, London 1977. Men før en nærmere omtale af denne meget store bog vil det måske være på sin plads at citere den forklaring, som i DEN NYE SALMONSEN gives på det begreb, hvis danske stavemåde er encyclopædi: et værk, hvori samtlige grene af menneskelig viden eller et fags samtlige discipliner fremstilles i særskilte artikler. Stoffets ordning kan være systematisk eller al-

fabetisk. – I den netop nævnte engelske jernbane-encyclopædi har man gjort brug af begge metoder alt efter stoffets art og i øvrigt sluttet af med et af de største stikordsregistre, der er set. Bogen er mange hænders værk, også inden den gik i trykken. Hovedredaktøren er O. S. Nock (som ifølge John Marshalls forannævnte Guinnessbog skal være den jernbaneforfatter, der har skrevet flest bøger). Men skønt et team af specialister har stået for udarbejdelsen, må man være forberedt på fejl og ikke tage noget for givet, selv om det står på tryk. Måske gælder det ikke så meget for det engelsk-amerikanske stof som fx det danske; man har jo lov at håbe. Men checker man oplysningerne om Danmark, bliver man unægtelig skeptisk. Ganske vist er det korte afsnit om vort lands jernbaner i encyclopædiens hovedafsnit ikke egentlig misvisende, men det er heller ikke helt præcist. Den ledsagende farveillustration viser et designmalet Mx med et regionaltog. Så vidt, så godt. Men i afsnittet om elektriske lokomotivers udvikling vises et billede af SJ litra Ra i tydeligt svenske omgivelser med den oplysning, at det er i tjeneste i Danmark! Og i afsnittet om industri- og landbrugsbaner er roebaner (særligt på Lolland) nævnt som endnu eksisterende. I kapitlet om museumsbaner og bevaring i det hele taget er omtalen af de danske aktiviteter absolut ikke fyldestgørende. Det ser ud til, at redaktionen er afsluttet alt for lang tid for udgivelsen. Måske har redaktøren også været for efterladende; i omtale af og oversigt over Rapid Transit Systems er det københavnske S-banenet pure glemt, skønt det er større end hovedparten af de medtagne bybanesystemer. Det eneste, der imidlertid vil kunne afskrække nogen fra at anskaffe ENCYCLOPEDIA OF RAILWAYS, må være investeringens størrelse. For værket fremtræder særdeles tiltalende, meget alsidigt illustreret både i sort-hvid og i farver, men uden synderligt mange gengangere fra andre bøgers billedstof. Og det er svært at forestille sig en jernbaneinteresseret, der ikke kan bruge det til noget, sprogekundskaber eller ej.

Et værk, der ligeledes er meget fyldigt, men helt anderledes i sin opbygning, er det østtyske LEXIKON EISEN-

BAHN i to mindre bind, udgivet 1973 i Berlin på Transpress Verlag. Også dette har en kreds af forfattere bag sig, men alt stof er ordnet i et system af alfabetisk placerede stikord og småartikler med utallige henvisninger, altså på klassisk tysk leksikon-manér. Tekst og illustrationsmateriale er præget af yderste nøgternhed og alvor. Lächeln verboten! Det er ikke noget, man læser for underholdningens skyld, men man kan her få overordentlig meget at vide, især om tysk jernbaneteknik og driftsmæssige forhold i DDR, til dels også BRD. Værket synes mere at henvende sig til egentlige fagfolk end til dem, der bare dyrker emnet som hobby. Men det giver klar besked om mange ting og behandler spørgsmål, som ingen anden af de i nærværende artikel nævnte håndbøger overhovedet har taget op. Med nogen evne og vilje til at læse tysk – og med den forståelse for teknisk prægede tegninger samt diagrammer, som vel er en egenskab hos de fleste jernbane-fans – kan man have betydeligt udbytte af dette leksikon, hvis pris i hvert fald tidligere har været forholdsvis beskednen.



Det er næppe rimeligt at vurdere de i artiklen omtalte håndbøger i særlig grad efter deres behandling af emnet damplokomotiver. For ganske vist har damplokomotivet nok en helt central plads i de fleste jernbaneentusiasters interessefelt, men netop på denne baggrund er der da også på det internationale bogmarked udgivet et væld af jernbanebøger, som først og fremmest er lokomotivbøger. Og da emnet damplokomotiver i sig selv er umådelig stort, må det til gengæld være ganske begrænset, hvad der bør finde plads i et jernbaneleksikon, hvis det ikke skal gå ud over det øvrige stof. Både det og damplokomotivet er nok bedst tjent med, at sidstnævnte får sine egne leksika. Men naturligvis kan man heller ikke ignorere damplokomotivet fuldstændigt i en jernbanehåndbog. Blot må man finde balancen.

I JERNBANENS HVEM-HVAD-HVOR brugte man en D-maskine til en gennemgang af damplokomotivets indretning og virkemåde; det var ikke noget dårligt valg, og derfor ses sådan en over disse linier (Dansk Jernbane-Klubs egen D 826 i Sandved). Foto: Ole-Chr. M. Plum.

Et i omfang ikke engang halvt så stort LEXIKON FÜR EISENBAHNFREUNDE udkom som et schweizisk-vesttysk samarbejde i 1977 hos C. J. Eucher AG i Luzern og Frankfurt am Main. Som man kunne vente, er der også her sammensat et forfatterkollektiv, fra hvilket Erhard Born og Horst Obermayer kan nævnes blandt dem, der formentlig på forhånd er kendt i Danmark. Selve det redaktionelle arbejde er – og det gælder også det østtyske leksikon – overladt professionelle medarbejdere på netop dette praktiske felt. LEXIKON FÜR EISENBAHNFREUNDE

koster også omtrent det samme som og er strengt alfabetisk opbygget i lighed med det i Berlin udgivne. Men det er mindre teknisk præget og lægger i langt højere grad vægten på jernbanegeografi. Billedstoffet er overvejende fotografier, der i kraft af gode klicheer og godt papir – og fint tryk – står fortræffeligt, også i ganske små formater. Artiklen Dänemark er naturligvis kort. Men den er til gengæld ret præcis og betydelig mere oplysende end den tilsvarende i ENCYCLOPEDIA OF RAILWAYS, hvad enten man kan lide det eller ej. Det må være en smags-sag, hvilket af de to tyske leksika, man foretrækker. Valget er måske heller ikke helt rimeligt, for i virkeligheden supplerer de hinanden mere, end de overflodiggør.

For dem, der kan lide at beskæftige sig med jernbanen i dens »finkulturelle« relationer, er der interessant stof om både litteratur, film, billedkunst, arkitektur, frimærker og musik hos John Marshall. Det schweizisk-vesttyske leksikon har artikler om de samme emner, dog med undtagelse af arkitekturen – men til gengæld behandles jernbanen i parapsykologien! I den store engelske jernbane-encyklopædi er der et meget fyldigt afsnit om jernbane-arkitektur og ligeledes en stor artikel om jernbanen i filmkunsten. Desuden er der nogle malerigengivelser, men de øvrige kunstarter – samt parapsykologien(!) – er ikke taget op til behandling.

Artiklens forfatter håber med denne lille litteraturvejledning, som efter omstændighederne er nødt til at være mere kortfattet end retfærdig, ikke bare at have været en og anden bibliotekar til nytte, men også at have imødekommet et behov, som han efter egne erfaringer tror at finde hos en del af Jernbanens læsere. Ingen af de omtalte udgivelser kan danne direkte forbillede for et dansk jernbaneleksikon, men mange ideer er at hente i dem, og det er måske til syvende og sidst blot udtryk for et mindreværkskompleks, når de i et klubbidsskrift i et land, hvis betydning for udviklingen på det pågældende felt set i international sammenhæng er minimal, betegnes af en halvstuderet røver som noget, man kan bruge i mangel af bedres havelse.

Hobby-Børsen

Silkeborgvej 178, Århus C.

Tlf. (06) 15 51 88

Alle mærker i modeltog. Danske modeller i

Roco – Piko – Lilliput – Lima – Märklin etc.

O.B.S.

O.B.S.

O.B.S.

Agenter søges i hele landet.

Er du modeltogs interesseret, så bliv agent for
Hobby-Børsen.

Ring og hør om denne ordning.



DANSK JERNBANE-KLUB

Foreningsnyt

FORENINGEN STIFTET 15. JANUAR 1961

NR. 5 . 1978

Foreningens generelle adresse:

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

Formand:

Politimester Birger Wilcke,
Søbakken 24, 2920 Charlottenlund. Tlf. (01) 64 22 09.

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 Christlan Lind,
Elgil Neergaard
Politibetjent Finn Beyer Paulsen (sekretær),
Viceskoleinspektør Ole-Christlan 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 Christlan 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:

Ordnlære 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

lørdag den 11. november 1978

Kommende møder og udflugter

Lørdag den 18. og søndag den 19. november 1978: Udflugt med danskbygget MR-tog fra Odense til Svendborg, sejltur fra Svendborg til Ærøskøbing og retur, kørsel med Mo-Cp fra Svendborg til Odense.

Program for lørdag den 18. november:

Odense (særtog)	afg. 11.00
Svendborg	ank. 12.55
Der rangeres en Cp-vogn ombord på færgen til Ærøskøbing.	
Svendborg	afg. 14.10
Ærøskøbing	ank. 15.25

Efter ankomsten til Ærøskøbing er der indkvartering på Hotel Ærøshus, hvor DJK har reserveret værelser. Om aftenen er der fællesspisning, og derefter har direktør J. Svarer, Dampskibsselskabet »Ærø«, lovet at fortælle om selskabets historie. Efter direktør Svarers foredrag vil der blive vist film.

Program for søndag den 19. november:

Formiddagen er til fri disposition. Hjemturen startes med ombordrangering af Cp-vognen på færgen.

Ærøskøbing	afg. 12.40
Svendborg	ank. 13.55
Rangering fra færgen til Svendborg station.	
Svendborg (særtog)	afg. 14.30
Odense	ank. 16.16

Der arrangeres fotostop mellem Odense og Svendborg samt mellem Svendborg og Odense.

Der er mulighed for at spise på færgen Svendborg-Ærøskøbing og omvendt.

Tilslutningsrejser:

Der arrangeres tilslutningsrejser fra Aalborg, Århus og København lørdag den 18. november således:

Aalborg (tog 132)	afg. 7.30
Århus (tog 132)	afg. 8.45
Odense	ank. 10.21
København H. (tog 113)	afg. 7.00
Odense	ank. 9.55

Hjemrejse søndag den 19. november således:

Odense (tog 155)	afg. 17.02
Århus (tog 155)	ank. 18.57
Aalborg (tog 155/161)	ank. 21.43

Odense (tog 168) afg. 17.16
København H. ank. 20.13

Pris for deltagelse:

Billet til særtogene Odense-Svendborg-Odense, færge Svendborg-Ærøskøbing-Svendborg, overnatning på dobbeltværelse (uden bad og toilet), aftensmad lørdag aften (excl. drikkevarer) og morgenmad søndag morgen kr. 227,00
Tillæg for overnatning på dobbeltværelse med bad og toilet, pr. person kr. 20,00
Tilslutningsbillet Aalborg-Odense og retur kr. 90,00
Tilslutningsbillet Århus-Odense og retur kr. 56,00
Tilslutningsbillet København H.-Odense og ret. kr. 60,00

Børn under 12 år i ledsagelse af voksne rejser for halv pris.

Frikort og ordinære billetter er ikke gyldige i særtogene.

Tilmelding sker ved senest fredag den 10. november 1978 at indbetale det, der dækker netop Deres tur (se ovenfor) på **postgirokonto 8 11 10 06, Dansk Jernbane-Klub, Udflygtsafdelingen, Opnæsgård 21, 2970 Hørsholm**. På talonen til modtageren anføres, hvad beløbet dækker.

Billetter til tilslutningsrejserne vil blive tilsendt hver enkelt deltager. Pladsbilletter må deltagerne selv bestille og betale på nærmeste jernbanestation.



Onsdag den 13. december 1978 kl. 19.30 i Englesalen, Niels Steensens Gymnasium, Jagtvej 183 B, 2100 København Ø:

Børge Chorfritzen, der fra foreningens start og gennem mange år sad i foreningens bestyrelse, har adskillige gange glædet os med sine film fra det skønne Schweiz.

Denne gang vil han invitere os på en tur under temaet:
»På smalspor i Berner Oberland«.

NYT FRA AFDELINGERNE

DJK's midtjyske afdeling

Fredag den 17. november 1978 kl. 19.30 i Aarhus Oliefabriks mødelokale, H. N. Andersens Gade 11, Aarhus. Medlemsmøde..

Fredag den 15. december 1978 kl. 19.30 på Højskolehotellet, Middelgade 6, 8900 Randers. Medlemsmøde.

Til begge møder er medlemmerne velkomne til at medbringe såvel film som lysbilleder.

Lørdag den 16. september 1978 afholdt Midtjysk afdeling udflygt fra Randers til Ryomgård. Næsten fjorten dages regnvejrs bevirke, at turledelsen med betænkelighed så frem til dagen, da udflygten måtte formodes at »drukne i vand«.

Vor frygt var dog overflødig, for lørdag formiddag kunne de 36 deltagere glæde sig over solskin, og selv om der var kommet en del skyer på himlen om eftermiddagen, fik man flere gode fotomuligheder ved det karakteristiske fjordområde ved Randers.

Udflygtstoget bestod af MT 151 - CR 3622 - 5 godsvogne. To godsvogne blev på udturen afkoblet på sidespor i Pindstrup for at blive optaget i toget på hjemturen. Denne rangering frembød gode muligheder for fotograferne, der samtidig fik billeder af forskellige togstammer.

Under opholdene i Pindstrup besigtigede nogle af deltagerne Pindstrup Mosebrugs rangertraktor, tidligere DSB nr. 35.

I Ryomgård kunne stationsarealet og rester fra RGGJ besigtiges.

Efter et passende frokostophold på Ryomgård Hotel gik turen atter til Randers, og søndag fortsatte regnen.

UA/OLJ

DJK's afdeling Sydjylland/Fyn

Tirsdag den 21. november 1978 kl. 19.00 i Pensionistdagcentret, Fredericiagade, 6000 Kolding. Medlemsmøde.

Tirsdag den 12. december 1978 kl. 19.00 i Jernbanerestauranten, Odense Banegård, 5000 Odense C: Julemøde med spisning. Nærmere oplysning fås hos **Niels Chr. Lind, Aagade 50, 5270 Næsby**.

De ovennævnte møder arrangeres for såvel DJK-, KLK-, som SHS-medlemmer, og andre interesserede er meget velkomne.

Medlemmerne er velkomne til at supplere aftenernes program med bidrag i form af film og lysbilleder. Ved film bedes fremviser medbragt.

Ved møderne kan der købes kaffe, the m.v.

N. Chr. Lind.

DJK's afdeling på Lolland-Falster

Den årlige generalforsamling i lokalafdelingen afholdes torsdag den 21. september 1978 på hotel »Dana« i Maribo.

Af formandens beretning fremgik, at en lille, trofast skare møder op til afdelingsmøderne, hvilket vel kan tolkes som en tilfredshed med møderne. Alligevel ønsker lokalafdelingens bestyrelse ideer til andre aktiviteter, for at få variation i arrangementerne. Sådanne nye ideer fremkom ikke denne aften.

Derimod fremkom et forslag om, at nogle af vinterens møder finder sted i Nykøbing Fl., da man derved muligvis kan få flere falstringer med til møderne.

Formanden rettede en tak til Poul Stolarczyk for det praktiske arbejde med at fremskaffe lokaler, film mm.. til møderne.

Regnskabet blev forelagt af Poul Stolarczyk, og det blev godkendt af generalforsamlingen.

Bestyrelsen blev genvalgt:

Ole K. Jensen, Skovvænget 4, 4900 Nakskov (formand).
Poul Stolarczyk, Birkevænget 11, st. tv., 4900 Nakskov.
Per Topp Nielsen, Rådhusgade 7, 4990 Saksøby.

Der var ikke indkommet nogen forslag til behandling, og intet blev behandlet under »eventuelt«.

Ole Jensen.

Museumsbanen

Så gik atter en sæson, Museumsbanens 17. – Og det blev en sæson med megen fremgang. Passagertallet i plantogene steg med ca. 10 pct. og antallet af særtog har allerede nu – ved slutningen af årets niende måned – nået samme højde som for hele 1977. Desuden har der været en del arrangementer på fremmede baner, sidst en tur til Gedser med OHJ nr. 5 i anledning af 75 året for Gedser-Warnemünde rutens oprettelse.

Der foreligger bestillinger på særtog til ind i november, og vi forventer da også at skulle køre de traditionelle juletog i år. Situationen kunne således se lys ud – men der er ingen grund til glæde.

Det at drive Museumsbane er uhyre problemfyldt (men det giver naturligvis anledning til megen glæde, når problemerne løses). Trods de mange besøgende, så vi gerne endnu flere – vi kunne i øvrigt også bruge flere medarbejdere såvel sommer som vinter.

Dette sidste – mangelen på medarbejdere – hænger sikkert sammen med et andet problem – de dårlige overnatningsforhold som de nye brandsikringsbestemmelser har bevirket. Problemet ventes løst ved en gennemgribende ombygning af den nuværende »sovesal« (7–8 personer) til 2 4-personers værelser. Senere får vi forhåbentlig lejlighed til at forbedre køkkenfaciliteterne (et »almindeligt« køkken er lidt snævert til madlavning til 15–20 personer), samt badeforholdene; en yderligere udbygning af overnatningsmulighederne ville også være ønskelig. Når banens personale kommer rejsende weekend efter week-end langvejs fra og anvender deres fritid til gavn for banen, så må det være rimeligt, at vi kan byde dem gode opholdsforhold.

For tiden er ØG 3 ved at blive oplakeret og de sidste småting monteres – den kan forhåbentlig snart »afleveres til driften«. Straks venter nye opgaver: OHJ 5 skal klargøres til trykprøve, og KIØGE skal have repareret hovedlejer og samtlige stanglejer m.v. Desuden skal kulkassen i venstre side have nye plader. På remisens bageste spor står LB C 21; den er ved at blive lakeret udvendigt og skal desuden have ny pufferplanke. Motortrollie »Albertina« er netop blevet køreklar, og de, der har sat den i stand, skal nu arbejde videre med banens motorvogne. I vinterens løb skal flere vogne males og revideres, arbejdet med Bandholm st. skal fortsættes, trinbrætterne vedligeholdes og meget mere.

Skulle nogen af dette blads læsere have lyst at give en hjælpende hånd, kan De sætte sig i forbindelse med undertegnede på tlf. (03) 66 15 85.

J. E. Krouel.

Nyt fra DJK's arbejdsbold i Høng

Arbejdsboldet har nu næsten afsluttet den primære istandsættelse af de to remisebygninger. I stenremisen er der således bl.a. sat ikke mindre end 330 ruder i.

Der er atter indlagt elektrisk lys, og her måtte alle installationer udskiftes, og dette arbejde er blevet udført af installatør Eigil Nielsen, Nyrup, som vi er megen tak skyldig.

Lørdag den 30. september flyttedes damplokomotivet G 625 fra Tølløse til Høng i afkoblet tilstand. HTJ's diesel-lokomotiv HP 15 trak »Gerda« til Høng, hvor lokomotivet nu er anbragt i stenremisen.

Forhåbentlig har ØSJS nr. 6 atter fået monteret sine hjul, når Jernbanen 5/78 udkommer, og inden længe vil dette lokomotiv så også blive ført til Høng.

Interesserede, der har lyst til at være med i arbejdsboldet, kan få kontakt med Erik Rothmann på tlf. (03) 60 15 57 (se i øvrigt Jernbanen 4/78, side B 15).

OCMP

SALGSafdelingen

Nyheder:

Sådan husker jeg – OKMJ af Hans Gerner Christiansen. Dansk Jernbanearkiv har udgivet denne nydelige bog i format A5. På 60 sider finder man ialt 83 gode fotografier fra »den grå hverdag« på Odense–Kerteminde–Martofte Jernbane i de sidste af banens år. Forfatteren har selv stået bag kameraet ved de fleste optagelser. Billedvalget er godt varieret, og en omhyggeligt opbygget tekst til hvert billede giver mange værdifulde oplysninger. Pris kr. 28,- (incl. porto).

★

Tillæg til DSB DRM II, april 1978. For medlemmer, der har købt DRM II gennem Salgsafdelingen kan tillæg 1978 erhverves ved indsendelse af kr. 2,- i frimærker.

★

Rettelsesblade til DSB SR 1975. Man er nu nået til rettelsesblad nr. 176. Har De købt DSB SR 75 gennem Salgsafdelingen, kan De få rettelsesblade ved indsendelse af kr. 2,- i frimærker. Husk at anføre sidst modtagne rettelsesblad.

Er De kommet bagud med rettelsesblade, beder vi Dem om snarest at bestille disse. Pr. 1.1.1979 vil vi kun kunne levere rettelsesblade fra nr. 100.

★

DSB tjenestekøreplan for S-togene (TKS) fra vinterkøreplanen 1972 med rettelsesblade til og med september 1976 (løsblade til indsættelse i ringbind). Pris (excl. ringbind) kr. 25,- (inkl. forsendelse).

★

Dansk Jernbanekalender 1979. Den 1. december 1978 udkommer Dansk Jernbanekalender 1979 på Kurlands Forlag. Kalenderen udgives som de tidligere år i samarbejde med Dansk Jernbane-Klub. Forsiden bliver i farver, og der er et blad for hver måned med billede i sort/hvid. Formatet er A4 (tværformat). Pris kr. 25,- (inkl. forsendelse).

★

Ovennævnte varer kan bestilles ved indsættelse af de anførte beløb på postgirokonto 3 17 91 76, Dansk Jernbane-Klub, Salgsafdelingen, Holmevej 8, 4340 Tølløse.

OCMP.



Som introduktion til en indsamling af erindringer fra ældre jernbanefolk åbner Struer museum 13. oktober en udstilling med titlen »Livet ved jernbanen«.

Udstillingen, der vil være åben resten af året, arrangeres i samarbejde med Jernbanemuseet i København og omfatter dels lokalt billedmateriale, dels en række genstande, almindelige såvel som kuriøse, der alle har været anvendt inden for jernbanen.

Det er museets hensigt med udstillingen at etablere en nærmere kontakt med de mange på egnen, som har arbejdet inden for jernbanen for at få dem til at fortælle om deres jernbanetid. Til det arbejde har museet fået assistent ved DSB, Ole E. Mogensen til at udarbejde en spørgeliste til belysning af en række jernbaneforhold, som det kun vil være muligt at få belyst gennem personlige erindringer.

Spørgelisten skal således være med til at skabe en bred belysning af jernbanen som arbejdsplads. Svarene vil indgå i Struer museums arkiv, hvorfra materialet vil kunne stilles til rådighed for jernbanehistorikere og andre interesserede.



Struer Museums Venner og AOF, Struer, arrangerer i den kommende vinter en foredragsrække: »Struer i historisk lys«.

Mandag den 13. november 1978 kl. 19.30 på Struer Statsgymnasium er emnet: »Struer som jernbaneby«.

Fhv trafikinspektør G. A. Wiencke, Struer, der har været medarbejder på flere jernbanehistoriske værker, fortæller om de forskellige funktioner som distrikter, sektioner, depoter m.v., der har været tilknyttet byen, om udvikling og afvikling og om livet ved jernbanen gennem tiderne.

Dette foredrag er naturligvis åbent for DJK-medlemmer og andre læsere af Jernbanen. Adgangskort á kr. 10,- kan købes ved indgangen.

Fra Jyllands-Posten, 20. august 1978, har vi »sakset« følgende fra rubrikken »Den varme linje«:

Direktør Flemming Sund Nielsen får Ugens Rose for at skaffe gratis kul til Dansk Jernbane-Klub.

En dag sidste forår var et medlem fra vor klub på vej hjem med et fly fra en kedelkongres i Stockholm.

Ved siden af ham i flyet sad en ham ukendt mand. De faldt i snak og fandt ud af, at de havde været til samme kongres.

Lidt henne i samtalen, som udviklede sig i teknisk retning, fortalte vort medlem, at det var umuligt at købe dampkul i Nordjylland.

Den ukendte medrejsende sagde hertil: »Fortæl mig, hvad I skal bruge, så skal jeg sørge for, at I får de fineste kul fra Polen, som kan opdrives.«

Tilbudet lød forjættende, og manden, der viste sig at være direktør Flemming Sund Nielsen, fa. Rudolph Als A/S i København, ringede kort efter og fortalte, at kullene var på vej til Randers med skib.

Vi fik i alt 25 tons meget fine kul, som veteranbanen i Mariager delte med os, som driver Limfjords-banen i Ålborg.

Gaven lettede på den daglige kørsel i form af bedre fyring, men sandelig også på budgettet. Restaurering af bl.a. et lokomotiv fra Ålborg Privatbaner blev muligt.

Men ikke nok med det. Da den nys afsluttede sæson startede, kom der besked fra Flemming Sund Nielsen, at vi også kunne regne med kul fra Polen til kørslen i 1978. I år fik vi 25-30 tons.

Vi er i så uhyre taknemlighedsgæld til Flemming Sund Nielsen, at vi gerne vil indstille ham til Ugens Rose med vor hjerteligste tak.

**Dansk Jernbane-Klub
Nordjydsk Afdeling,
v/ E. Hedetoft, fmd.**

Sidste fra Salgsafdelingen

Danske damplokomotiver – som jeg så dem ..	kr. 70,00
Nordens Järnvägar 1975	kr. 58,00
NLM 1978	kr. 45,00
Deutsche Eisenbahn im Bild 1976	kr. 70,00

Alle priser inkl. porto.

Se i øvrigt Haase's annonce side 129.

Politiske vurderinger -

i forbindelse med større trafikanlæg

**Indlæg af formanden for Jernbanerådet
Otto Mørch, MF (S),
ved I-S konferencen om »El-drift på DSBs
hovedstrækninger« den 26. september 1978.**

Indledning

Vi har indtil nu hørt alle eksperterne udtale sig om elektrificeringens fordele og ulemper. Herefter forventer man vel, at jeg som sidste taler på konferencen vejer for og imod og drager en konklusion.

Denne situation svarer jo også ganske godt til den situation vil politikere til daglig stilles overfor. Når alle eksperterne og interessegrupperne har afgivet deres ofte modstridende indstillinger om et problem, vurderet ud fra forskellige kriterier, overlader de ansvaret til politikeren, som herefter ud fra en politisk vurdering må træffe den endelige afgørelse.

Jeg siger ikke dette, fordi der er noget kritisabelt i denne fremgangsmåde - tværtimod er det vel den eneste rigtige procedure i et demokrati. Selv om nogle eksperter tror, at man af videnskabelig vej kan nå frem til »den rigtige løsning« ved sådanne overvejelser, må vi vel erkende, at de store trafikinvesteringer må vurderes ud fra en lang række kriterier, som ikke kan sammenvejes på videnskabelig måde. Denne sammenvejning af f.eks. miljømæssige, beskæftigelsesmæssige og energimæssige forhold, for blot at nævne nogle, er i sidste ende en politisk proces, som i et parlamentarisk system må overlades til politikerne.

Kriterier, der bør medtages ved en vurdering af store trafikinvesteringer

For den udenforstående virker den politiske vurderingsproces ofte forvirrende og ustruktureret. Det behøver den imidlertid ikke at være. Når jeg selv skal foretage vurderinger af store trafikanlæg, tager jeg udgangspunkt i en

liste over de overordnede politiske målsætninger og de heraf afledte trafikpolitiske målsætninger, som fremgår af figuren. Øverst ser man otte overordnede politiske mål. Økonomisk vækst, høj social standard, fuld beskæftigelse, balance i udenrigsøkonomien, lille ressourceforbrug, godt miljø, ligelig regional udvikling og et højt sundhedsniveau.

Det er disse overordnede mål, vi også gennem trafikpolitikken må søge at nå. De trafikpolitiske mål, der således er afledt af de overordnede politiske mål, ser man i den nederste række.

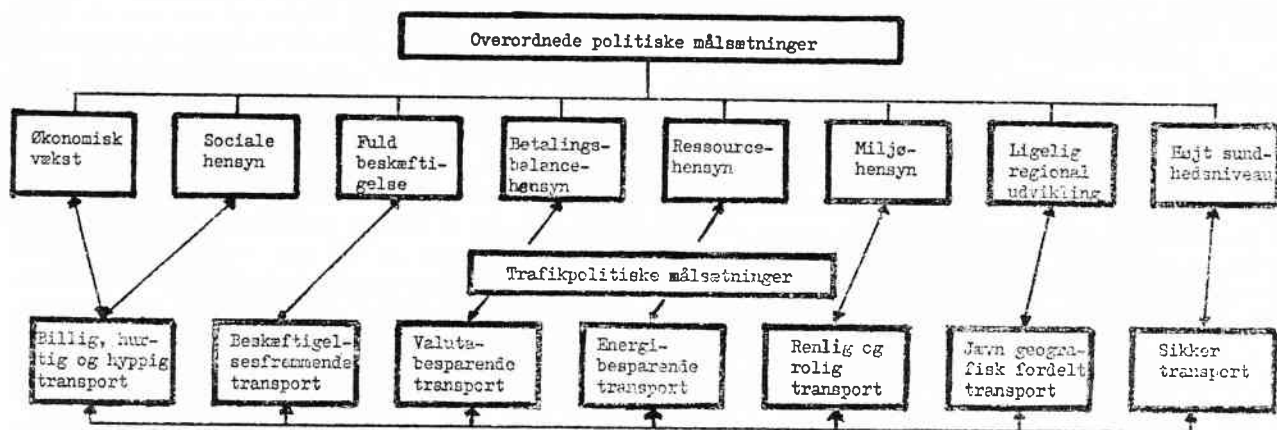
For det første vil en hurtig og billig transport både øge vores levestandard og opfylde de sociale målsætninger. Skal vi gavne beskæftigelsen og bedre betalingsbalancen, må vi koncentrere os om transportområder med høj beskæftigelsesgrad og et lille valutaforbrug. Også energiforbruget og de miljømæssige påvirkninger er væsentlige kriterier ved bedømmelse af en trafikinvestering. Den ligelige regionale udvikling kan også fremmes ved geografisk spredning af trafikinvesteringerne. Sidst men ikke mindst er det væsentligt at tage ulykesspørgsmålet med ind i vurderingen af de store trafikanlæg.

Det er især oplysninger om de sidstnævnte trafikpolitiske vurderingskriterier, der danner grundlag for min vurdering af et trafikprojekt. Den politiske vurdering består således i at sammenveje plusser og minusser for hvert af disse kriterier. Som afslutning på den række foredrag vi har hørt i dag, vil jeg foretage en sådan vurdering af elektrificering af DSBs hovedbaner.

Vurdering af el-drift

Energimæssige forhold

Lad mig begynde med de energimæssige forhold. Vi har i dag flere gange hørt, at el-drift vil betyde uafhængighed af en bestemt type energi. I dag er vi afhængige af olieprodukterne. Men med el-drift kan vi anvende kul, sol-



Vi anbefaler

JERNBANERESTAURATIONEN

Maribo

Tlf. (03) 88 00 86

Velkommen hos

Mona Harild

MARIBO HALLENS CAFETERIA

v/ Lonny og Bjarne Meincke

Ved Stadion – Tlf. (03) 88 13 73

Vi mødes

før og efter kampene

MARIBO BREMSE- og KOBLINGS- SERVICE

v/ Flemming Andersen

Slagterivej

Telefon (03) 88 30 67

Hurtig levering

Fagmæssig udførelse

Bandholm EL-forretning

Aage Pedersen

Stationsvej – Bandholm

(03) 88 80 55

ANNE MARIES KIOSK

Vestergade 42 – Maribo – Tlf. (03) 88 30 23
Alt i dagblade – ugeblade – tidsskrifter – kort –
telegrammer

Stort udvalg i tobaksvarer
Vine og spirituosaa



v/ Benny Svendsen

Toldbodgade 2-10 – Nykøbing F

Tlf. (03) 85 81 00

Alt i fødevarer under et tag

PAULINES BLOMSTER

v/ Pauline Porsmose

Nygade 22 – Nykøbing F

Tlf. (03) 85 45 36

Alt i årstidens friske blomster

Buketter – Dekorationer – Kranse

Yvonne og Kelds Minimarked

Midlerkampsvej 12 – Nakskov

Tlf. (03) 92 11 75

Kolonial – Konserver – Vine – Spirituosa –
Tobaksvarer

Altid et godt tilbud fra

Deres H O H Købmand

energi eller atomkraft. Man kan derfor tale om, at vi opnår en høj grad af forsyningssikkerhed ved indførelse af el-drift. For så vidt angår energiforbruget, er den fremherskende opfattelse, at el-drift betyder øget energiforbrug. Det er dog ikke rigtigt. Som vi har hørt i dag, vil der med den trafik vi kan vente i 1990 kun blive brugt 5 pct. mere primærenergi. Og så må man endda huske, at der med el-drift opnås højere hastigheder end med dieseldrift. Hvis man nedsatte hastigheden svarende til hastigheden ved dieseldrift, ville energiforbruget ved drift blive mindre end ved dieseldrift. Med de nuværende el-priser vil DSBs energiidgift blive 15 pct. højere ved el-drift end ved dieseldrift. Men vi skal huske, at den igangværende rationalisering af elproduktionen efter el-værkernes forventninger betyder, at merudgiften reduceres til 3 pct.

Betalingsbalance

Ved vurdering af virkningerne på betalingsbalancen skal vi dels se på importen i forbindelse med anlægget og dels på importen i forbindelse med driften, især til energi. For så vidt angår importen i forbindelse med investeringen, er det fremgået af foredragene i dag, at el-drift har en meget lav importkvote. Importudgiften til energi vil blive 40-55 mio. kr. mindre end ved dieseldrift, fordi el-værksbrændsel er meget billigere end gasolien.

Beskæftigelsen

Virkningerne på beskæftigelsen må i dag indtage en fremtrædende plads ved vurderingen af projektet. Som vi har hørt, er der nogen usikkerhed om, hvor stor en del af investeringen, der kan udføres med dansk arbejdskraft. Men størrelsesordenen ligger på mellem 6.000 og 10.000 mandår, eller i gennemsnit 400-600 mand pr. år i en 16-årig periode. Selvfølgelig må man efter ibrugtagningen regne med en besparelse i DSBs personale. Denne besparelse bliver på 400-600 mand pr. år.

Miljø

For så vidt angår de miljømæssige aspekter er der overvejende fordele ved el-drift. Støj mæssigt vil el-drift betyde, at motorstøjen, især ved accelerationen formindskes. Endvidere bortfalder den forurening af luften på og ved banerne, som forbrændingsprodukter fra dieseldriften forårsager. Den eneste miljølempelse bliver master og køreledninger, som visse steder af visse mennesker måske kan anses som skæmmende i landskabet.

Regionale forhold

Den politiske målsætning om ligelig regional udvikling har ikke været omtalt meget i dag. Men jeg synes, det er vigtigt at pege på, at el-driften gennemføres over det meste af landet og hermed - i en vis udstrækning - vil give en ligelig regional udvikling.

Når jeg trækker lidt på det, er det dels fordi Jylland - som altid - kommer efter Sjælland, og fordi det vestjyske område ikke bliver elektrificeret. Det førstnævnte punkt kunne man afbøde ved at accelerere udbygningen, så elektrificering i det jyske område ikke kom lang tid bagefter den sjællandske udbygning. For så vidt angår udbygning

gen i Vestjylland må vi vel desværre erkende, at trafikunderlaget ikke er og ikke kan blive stort nok til at begrunde en elektrificering. Og materielt mæssigt bliver man også fint kørende med de nye MR-tog.

Ulykker

For så vidt angår ulykkerne er der ingen grund til at antage, at der sker flere ulykker ved el-drift. Så vidt vides er der kun sket ganske få el-ulykker på S-banenettet siden dets etablering.

Hastighed

Indførelsen af el-drift vil betyde en øget transporthastighed både for godstrafikken og for persontrafikken. Eksempelvis vil der i persontrafikken kunne spares 18 minutter mellem København og Århus.

Økonomi

Den økonomiske vurdering vil selvfølgelig altid være et af de centrale punkter. Men også ud fra såvel driftsøkonomiske som samfundsøkonomiske kriterier er el-driften åbenbart en god investering. Den interne driftsøkonomiske forrentning er beregnet til mellem 4 og 7 pct., og den samfundsøkonomiske, d.v.s. med trafikanternes tidsgevinster, til mellem 12 og 14 pct.

Sammenfattende vurdering

Som regel er den sammenfattende vurdering det store problem. Men om el-drift synes jeg ikke, der er nogen tvivl. Ud fra næsten alle kriterier er el-drift en hensigtsmæssig investering, og som politiker vil jeg derfor helt klart gå ind for en elektrificering af DSBs hovedstrækninger.

Det resterende politiske spørgsmål er nu at prioritere el-drift op imod de øvrige offentlige projekter og især op imod de øvrige offentlige trafikinvesteringer. Sammenlignes el-projektet med de øvrige store trafikprojekter er min vurdering, at el-drift ud fra en sammenvejning af de ovennævnte kriterier må prioriteres frem for en Storebæltsbro, en Saltholm lufthavn, motorvejsudbygningerne og de faste Øresundsforbindelser. Nu er det ikke altid et enten eller, men kan være et både og. Navnlig da nettoinvesteringen ved el-drift jo kun ligger i størrelsesordenen 1 mia. kr.

Fremskyndelse af projektet

Regeringen har allerede foretaget en vurdering af elprojektet i forbindelse med gennemgangen af Finansministeriets planredegørelse (»De offentlige investeringer 1978-1990«) i maj 1978. Regeringen fandt det vigtigt at styrke den kollektive trafik og afsatte 100 mio. kr. årligt fra 1981. Dette beløb forudsættes anvendt til en general forbedring af den kollektive trafik, hverunder begyndende elektrificering af de vigtigere dele af DSBs banenet. Denne beslutning blev imidlertid truffet under forudsætning af, at Storebæltsbroen skulle stå færdig i 1987. Som alle ved, er broen udskudt. Det er min opfattelse, at denne udskydelse åbner mulighed for at overveje en fremskyndelse af elektrificeringen.

Som det vist allerede tidligere i dag er blevet sagt, er det af hensyn til trækkraftsituationen væsentligt, at man så hurtigt som muligt får elektrificeret det sjællandske net til Helsingør, Korsør, Kalundborg og Næstved, således at man i videst mulig udstrækning undgår at anskaffe dieseltrækraft, der kort tid efter skal sælges og kun kan sælges med stort tab, da de fleste baner enten er elektrificeret eller er ved at blive det.

Hvis vi skal udnytte det nuværende gunstige investerings tidspunkt er det dels nødvendigt allerede i 1979 og 1980 at anvende 30-40 mio. kr. i alt til projektering og forberedende foranstaltninger, og dels nødvendigt at bruge noget mere end 100 mio. kr. til nettoinvesteringer i den kritiske periode i begyndelsen af 80'erne. Til gengæld ser det ud til at nettoinvesteringerne på 100 mio. kr. pr. år efter 1985 rent anlægsteknisk vil være et tilstrækkeligt beløb, hvis der skal opretholdes en hensigtsmæssig byggetempo. Med dette tempo vil det formentlig være muligt

at have afsluttet elektrificeringen i begyndelsen af 90'erne.

Hvis man imidlertid ikke kan nå til enighed om en total udvidelse af det afsatte beløb på 100 mio. kr. pr. år, er det min opfattelse, at vi af hensyn til trækkraftsituationen bør bevilge 30-40 mio. kr. i 1979 og 1980 og lidt mere end 100 mio. kr. pr. år i begyndelsen af 80'erne mod så til gengæld at reducere bevillingerne efter 1985 til under 100 mio. kr.

Afslutning

Min indflydelse på bevillingernes størrelse er jo ikke større end mit medlemskab af Folketinget berettiger til. Derimod kan jeg som formand for Folketingets trafikudvalg love, at jeg vil fremme lovforslagets behandling mest muligt, så vi forhåbentlig har en afgørelse inden dette års udgang.

OLDTIME EL-LOKOMOTIVER

- endnu hos vor sydlige nabo

Af Carsten Schwartz

Da jeg startede min »karriere« som »jernbanegal« var det kun damplokomotiverne, der havde bidt sig fast hos mig som noget interessant – det til trods for at jeg er opvokset i en jernbanefamilie, og at jeg havde »kørt med Märklintog« siden mit fyldte femte år. Mit »aktive« opsving fik jeg omkring 1968-69, og da jeg på dette tidspunkt gik i skole, var det så som så med penge til jernbaneudflugter og fotos, men et par enkelte Jyllandsture for at se på N-, E- og R-maskiner blev det dog til. Min interesse for »tog« steg dog hurtigt og sikkert til også at omfatte andet, end de – desværre – forsvundne dampheste, og den sidste »saltvandsindsprøjtning« på jernbaneområdet fik jeg først for nyligt, da en gammel ven af huset forærede mig Roco's dejlige model af DB's 144.5.

El-lokomotiver var noget jeg altid havde »rynket på næsen af«, men da jeg fik modellen i hånden, var jeg så godt som fortabt, og da ferien stod for døren, var det en naturlig ting for mig at undersøge, hvor man eventuelt kunne finde disse gamle elektriske lokomotiver. Jeg fik af venner fortalt, at Freilassing i Vesttyskland måske kunne blive mit »Mekka«, og da den egentlige sommerferie var planlagt til at gå til Østrig, var det mit held, at fornævnte by kun befinder sig ca. 7 km fra Salzburg.

Vi (min kone og jeg) ankom til banegården hen på eftermiddagen og mine forventninger til det, jeg havde håbet at opleve, gik hurtigt i opfyldelse, idet vort første syn var en gammel rødfalmet rangermaskine af serie 160. Denne og en tilsvarende søstermaskine havde sit daglige arbejde med oprangering af togstammer på den – i forhold til byen – store station.

Da den første spænding var udløst – og de første billeder »var i kassen«, steg min glæde dog hurtigt igen, da et



El-lokomotiv af type 144.5 på banegården i Freilassing.

Foto: Carsten Schwartz.

lokaltog fra Berchtesgarden rullede ind på stationen, med vogne som vil få en modeljernbanemand til at stivne af glæde, hvis han anlæg er epoke II. Disse var intet mindre trukket af en 144.5 – modellen som havde sat det hele igang, – og straks kom der gang i kameraet igen.

Senere faldt jeg i snak med en tysk jernbaneentusiast, og da han spurgte mig, om jeg skulle overnatte i byen, svarede jeg bekræftende. Han fortalte mig så, at stationen også var et besøg værd om formiddagen, idet der mellem 8 og 12 blev kørt lokaltog til Salzburg med serie 116. Forventningsfuld ankom jeg til stationen næste morgen, og jeg blev da ej heller skuffet. Vi kørte nu ind i Østrig og vort næste mål var Achenseebahn, som starter i byen Jenbach.



Achenseeabahn - en usikker fremtid efter 1980!

Foto: Carsten Schwartz.

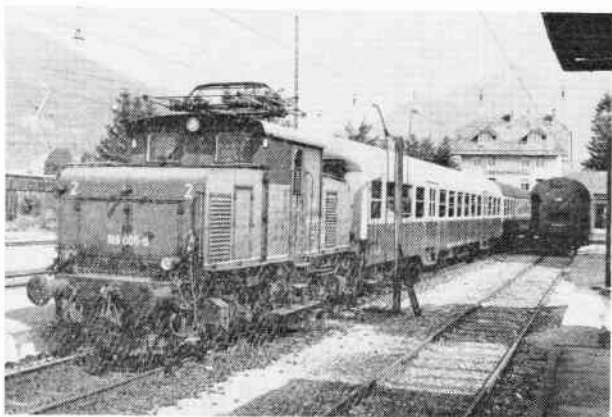
Denne bane vil jeg her ikke kom ind på, men jeg kan dog oplyse, at jeg fra ansatte ved banen fik at vide, at dens fremtid efter 1980 er uklar, idet der er store udgifter forbundet med at holde banens damplokomotiver køreklare.

I Jenbach faldt jeg igen i snak med en »ligesindet«, og da han forstod på mig, at gamle el-lokomotiver havde min udsøgte interesse, foreslog han mig at køre over Garmish og Oberammergau hjem. Det gjorde jeg så. Mit første møde var et ældre ÖBB el-lok og senere stodte et DB lokomotiv af serie 144 til. (Lokomotiver af serie 144 betjener også strækningen Rheine – Osnabrück).

Fra Garmish gik det så videre til Oberammergau, og her var turens »perle«. Serie 169 (af tyske jernbaneentusiaster kaldet ADOLFINE) forspændt nærtrafikvogne af rustfrit stål – det var pragtfuldt – det havde jeg ikke ventet, og igen kom der gang i kameraet.

Serie 169 blev for mig det sidste jeg så til oldtimerne, idet jeg af tidsmæssige årsager blev nødt til at stikke næsen hjemad, men jeg kan dog oplyse, at der i området omkring Stuttgart stadig køres elektriske lokomotiver af serie 119.

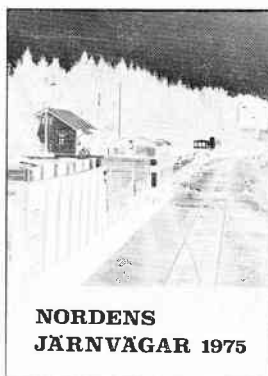
De gamle elektriske lokomotiver står for udrangering, og som jernbaneentusiast må man gøre sig klart, at hvis man også ønsker at forevige lokomotivtyper fra eldriftens barndom, så er det snart sidste udkald!



DB el-lokomotiv af type 169 i Oberammergau.

Foto: Carsten Schwartz.

Nyt fra Frank Stenvalls Förlag

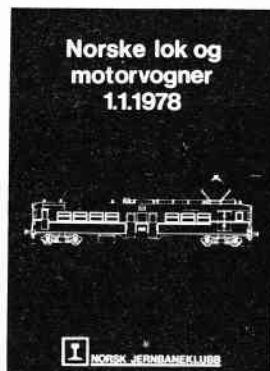


Danske Damplokomotiver – som jeg så dem

Den kendte damplokomotiv-fotograf, Kai Mose Nielsens, billeder, redigeret og kommenteret af Hans Gerner Christiansen og Thue Simon Boertmann. Et nyt, interessant billedværk, med motiver fra bl.a. Struer og Sjælland; det er en udmærket parallel til bogen: »Kulrøg og Dampslag«. 128 s. Kr. 75,00.

Nordens Järnvägar 1975

Endelig er den blevet færdig, den ellevte årbog om stats-, privat-, industri- og museumsbanerne i Norden. Som sædvanlig er omfanget på 120 sider, og den indeholder ca. 240 billeder med uddybende billedtekster fra det år, hvor vi fik Mu/Fu og sovevogne, hvor DSB og SJ prøvekørte italienske og tyske motorvogne, VR udrangerede de sidste damplok og NSB indsatte Piggy-back-tog til Åndalsnes. Kr. 63,35.



NLM/78 – Norske lok og motorvogne 1.1.1978

Denne nemme lommebog gør det let at orientere sig om trækraften ved NSB, Rjukanbanen, Oslo og Trondheim sporveje. Den rummer foto og tekniske data for hver type, plus nummerlister og linienetkort. 176 s. med ca. 120 fotos. Kr. 49,60.

Deutsche Eisenbahnen im Bild 1976

Aktuel og interessant reportage fra DB, DR, privat-, industri- og museumsbaner i 1976 er indholdet i dette tyske modstykke til Nordens Järnvägar. Her fastholdes nedlæggelsen af mange sidebaner og udrangeringen af mange damplok. 112 s. 220 fot. Kr. 75,00.

Französische Dampflokomotiven in den sechziger Jahren – fotografiert von Marc Dahlström

Kraftige damplok af mange slags, spændt for tunge hurtig- og godstog, med fantastisk natur som baggrund, er kendetegnende for indholdet i bogen. 128 s. ca. 180 fotos. Kr. 75,00.

H&SE

Dansk og Udenlandsk
Boghandel

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

Lidt mere om damplokomotivernes egennavne

Artiklen HVAD HED LOKOMOTIVERNE har (udover en formodet latter rundt omkring over trykfejlen i 2. dels overskrift) til forfatterens glæde affødt nogle reaktioner fra læsere, og de giver anledning til følgende supplerende bemærkninger.

Klassekamp af en anden slags

Jakob Stilling har været så venlig at gøre opmærksom på, at lokomotivet BIGGIN HILL ikke som anført side 34 hørte til WEST COUNTRY klassen, men havde hjemme i BATTLE OF BRITAIN klassen, idet Biggin Hill sydøst for London var en af de vigtigste flyvepladser under kampene i 1940. Det, som er årsagen til fejltagelsen, er imidlertid interessant. Som ligeledes nævnt side 34 var de to klasser i tek-

nisk henseende identiske. Og til tider har man altså af denne grund henregnet samtlige 110 ensbyggede maskiner til WEST COUNTRY klassen, selv om 44 af dem havde navne fra BATTLE OF BRITAIN. Derved brydes desværre den ellers så logiske tankegang, men i virkeligheden er der jo tale om en overgangsform til det princip, hvor navnet på det første lokomotiv i en klasse også blev hele klassens navn.

. . . og rangerheste af en særlig slags

P. Thomassen har fundet løsningen på det side 76 opka-stede spørgsmål, om hvem ALSVED og ARVAK var. – P. Thomassen har desuden været så elskværdig at meddele forskellige detaljer vedr. stedsnavne anvendt på danske lokomotiver samt fremsat formodningen om, at der meget vel kan vise sig mere om navngivning af privatbanernes lokomotiver, end man i øjeblikket har klarhed over. Der er altså noget at se frem til.

PWS

Jernbanenyt - kort fortalt DSB

I april kvartal er sket nedenstående til- og afgang m.v. af rullende materiel:

Fra »Waggonfabrik Uerdingen A.G.«, Krefeld-Uerdingen er leveret 6 stk. (3 sæt) diesel-hydrauliske motorvogne, litra MR 4005-4010.

Fra »A/S Frichs« og »Scandia-Randers A/S« er leveret 4 stk. elektriske motorvogne (uden førerrum), litra MU 8557-8560 og 4 stk. elektriske mellemvogne, litra FU 8057-8060.

Diesellokomotiverne MX 1003 og MY 1111 er overflyttet fra Maskinområde København til Maskinområde Århus.

Følgende 18 stk. diesel-elektriske motorvogne, litra MO er udrangeret: 1823, 1830, 1833, 1834, 1845, 1858, 1862, 1866, 1867, 1871, 1961, 1973, 1974, 1976, 1978, 1987, 1990, 1992.

Fra »Scandia-Randers A/S« er leveret 6 stk. personvogne (2. klasse), litra Bn 20-84 875 - 20-84 880 (Værkstedsområde øst (København)). Fra Sverige er indkøbt (brugte) 6 stk. beholdervogne (privatejet: »Kommunekemi A/S«): 070 1, 077, 079-081, 083, 085.

I forbindelse med installation af elektrisk varmeanlæg (1500 volt - 50 hertz) er 5.-8. ciffer i »cifferlitreringen« ændret således på følgende vogne: A 18-84 008 til »18-83«, ABg 38-61, 244-246, 251, 253, 254, 297, 302, 305-308, 310-312 til »38-44«, B 20-84, 089, 127, 132, 151 til »20-83« og BD 82-84, 005, 016 til »82-83«.

Følgende 5 stk. personvogne er udrangeret: ABHl 38-21 261 - BDh 82-24 262 - Cle 82-25, 683, 696 - CII 29-26 500.

Oversigten »DSB person-, post- og bagagevogne 1977« (»Jernbanen«, nr. 1/78 - side 21/22) kan ajourføres efter ovenstående.



Pr. 30. juni 1978 bestod vognparken af:

881 stk. personvogne (styre- og bivogne for lyn- og S-tog ikke medregnet) (samt 3 stk. personvogne (sovevogne) lejet hos CIWLT). I april kvartal er der tilgået driften 6 vogne - og der er udrangeret 5 vogne.



18 udrangerede Mo-vogne i spor 500 på Århus H., 24. juli 1978.

Foto: Simon Boertmann.

Den 5. juli foretoges prøve kørsel med Y-togsmateriel fra GDS/HFHJ på strækningen Hillerød-Helsingør. Provekørslerne fandt sted i forbindelse med DSB's overvejelser om udskiftning af Mo-vognene på denne strækning.

(Se i øvrigt Jernbanen 4/78, side 99).

Foto: Mikael Christensen.



105 stk. post- og bagagevogne. Vognantallet er uforandret i forhold til det foregående kvartal.

5381 stk. lukkede godsvogne. I april kvartal er sket en tilgang på 1 vogn (tjenestevogn overført til tjenestegodsvognparken) – og en afgang på 88 vogne.

2819 stk. åbne godsvogne. I april kvartal er sket en afgang på 21 vogne.

560 stk. tjenestevogne. I april kvartal er sket en tilgang på 1 vogn: Nr. 363 »Transportvogn for hjulsæt« (Mafd.) – og en afgang på 5 vogne: Nr. 313 (Bafd.), nr. 346 (Mafd.), nr. 480 (Apafd.) (overført til tjenestegodsvognparken: 947 0 015), nr. 954 og 964 (begge Bafd.).

567 stk. privatejede godsvogne (samt 9 stk. godsvogne lejet hos DSB). I april kvartal er sket en tilgang på 7 vogne: 022 1 202 (»Fyns Andelsfoderstofforretning«) (tidl. Hks-x-vogn, se »Jernbanen«, nr. 1/77 – side 13), 070 1, 077, 079–081, 083, 085 (»Kommunekemi A/S«) – og en afgang på 6 vogne: 022 1, 000, 001 (»Nissen & Petersen A/S«), 070 0, 811–813 (»Dansk Shell A/S«) og 095 0 996 (»Jydsk Teknologisk Institut«).



DSB har den 3. august 1978 skrevet kontrakt med »Scandia-Randers A/S« om levering af to lyntogssæt på hver fem vogne. Ordren er på i alt ca. 30 mio. kr. De to lyntogssæt bliver prototype for serieleverancen af de lyntog, der fra 1984 skal udgøre rygraden i DSB's fjerntrafiksystem. Med dette materiel skrives et nyt kapitel i jernbanehistorien, idet der udvikles et togsæt i ren dansk design gennem tæt samarbejde mellem DSB og »Scandia-Randers A/S«. Samtidig har det i 1974 nedsatte »Materialeudviklingsprojekt« afsluttet sine hovedopgaver, idet regionaltrafikmotorvogne (litra MR) er under levering, og levering af de regionale S-togs prototyper på ialt 4 togsæt á 4 vogne (litra MC/FC) sker i foråret 1979.

Lyntogssættene indrettes til fremførelse af diesel eller elektrisk lokomotiv i »push-pull« drift (160 km/h). De danner hver en fast sammensat togstamme (der normalt kun vil blive adskilt i værksted) opbygget af fem vogne, som er letbyggede bogievogne (26,4 m) beregnet for indenrigstrafik (dansk konstruktionsprofil) i følgende oprangering:

- 1) Styrevogn, litra Bfs; 1 storrum, 2 toiletrum, førerplads, 2) Mellemvogn, litra Af; 10 kupeer, 1 toiletrum, 1 indgangsvestibule, 3) Servicevogn, litra Cf; kiosk, pantry, lager, tjenesterum, flex-kupeer (konferencerejsende o.lign.), handicap-toiletrum, 2 indgangsvestibuler, heraf 1 med lift eller rampe for kørestole, 4) Mellemvogn, litra Af (som 2), 5) Styrevogn, litra Bfs (som 1).



GDS/HFHJ Y-tog krydser DSB Mo-Bhs i Snekersten, 5. juli 1978.

Foto: Mikael Christensen.

Vognene er fast sammenkoblede med brede, isolerede overgange uden mellemdøre. I samtlige vogne anvendes samme siddepladsmodul, d.v.s. sofaafstand i længderetningen. Denne er fastsat til 2100 mm, hvilket giver passende

komfort, også med hensyn til benplads m.v. I storrums-vognene bliver der 2x2 siddepladser i bredden, hvor kupé-vognene tilsvarende får 3 siddepladser. Alle pladser anbringes således, at man sidder overfor hinanden. Med 72 siddepladser i storrumsvognene og 60 pladser i kupévognene opnås ialt 264 pladser i et togsæt, hvortil kan lægges 24 pladser i servicevognens flex-kupeer, når disse udnyttes på normal vis. En fastlæggelse af opdeling i 1. og 2. klasse vil først ske på et senere tidspunkt, efter en nærmere markedsmæssig vurdering.

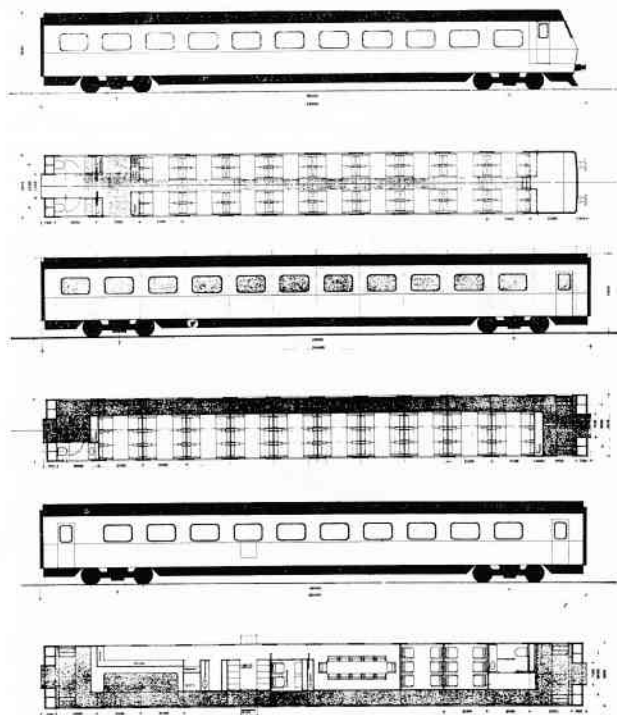
Levering af vognene indledes i slutningen af 1980, og de to togsæt vil være klar til drift omkring den 1. februar 1981. I de følgende måneder derefter foretages tekniske afprøvninger m.v., inden de sættes i daglig drift, og inden beslutning af serieleverancen (på antagelig 15 togsæt) træffes.

Vognene literes og nummereres som personvognsmateriel i overensstemmelse med det internationale literingssystem, dog med følgende let ændrede begreber, idet litra A er kupévogn (se ovenfor), litra B er storrumsvogn og litra C er servicevogn (catering). (Der vil således forekomme tre Bf-vognsvarianter, der ikke har megen ydre lighed (Bf, Bfh og Bfs)). Der fremkommer derefter nedenstående litering og nummerering af de ti vogne:

- 4 stk. kupévogne, litra Af 10-74 000 – 10-74 003,
- 4 stk. storrumsvogne med førerrum, litra Bfs 29-74 100 – 29-74 103,
- 2 stk. servicevogne, litra Cf 84-74 200 – 84-74 201.



I en periode i september (begyndende den 5. september) afvikledes en række prøvekørsler med MZ-lokomotiv på



Skitsetegninger af nyt lyntogsmateriel; øverst styrevogn, litra Bfs - i midten mellemvogn, litra Af - nederst servicevogn, litra Cf.
Tegninger: DSB (Mafd.).

strækningen Middelfart-Tommerup og v.v. med det formål at fastlægge størrelsen af sporkræfterne ved hastigheder i området 120-180 km/h. Prøvetoget var oprangeret af MZ 1453 - DB målevogn (Versuchsamit Minden) - Bn 20-84 826 - Bns 29-84 536; lokomotivet og vognene var rigget til i Tyskland og forblev sammenkoblede under hele forsøgsperioden. Højeste hastigheden (180 km/h) kunne opnås mellem Bred (km 50,0) og AM-signal 2752 (km 75,2) hhv. mellem km 77,7 og Årup U-signal (km 52,3). Der var under forsøgskørslerne opstillet sikkerhedsvagter adskillige steder, bl.a. ved overkørsler og perroner, idet der ved kørsel over 140 km/h regnes med, at området indenfor en afstand af 3,0 m fra spormidte (til begge sider) må betragtes som fareområde for personer. Der henvises i øvrigt til vedstående fotos.



Det ovenfor nævnte DSB-prøvetog i Gelsted, 20. september 1978.

Foto: Erik Buus.

Det første helt dansk-byggede MR-togsæt (4031/4032) afleveredes af »Scandia-Randers A/S« den 30. august. Indtil nytår 1978/79 vil der følge et nyt togsæt hver måned. Efter nytår leveres to om måneden, så DSB vil have alle 15 tog inden overgangen til sommerkøreplanen, den 27. maj. **Desuden bestilles et togsæt nr. 16** hos »Scandia-Randers A/S«, hvilket skyldes det ekstra materielbehov, som følge af beslutningen om at videreføre togene fra Struer-Herning til Fredericia i stedet for at have Vejle som endestation. Af de 15 MR-tog fra »Waggonfabrik Uerdingen« er der pr. 1. oktober modtaget i alt 11 stk. Leverancen vil være afsluttet inden nytår. I programmet for indsættelsen af MR-togene er sket en ændring, idet de allerede nu indsættes på Århus-Grenå strækningen i den eksisterende køreplan. Motiveringen er, at man har brug for strækningskørsel med det nye materiel ud fra Århus af hensyn til indøvelse af lokomotivførere. Et MR-togsæt var i øvrigt på et kort gæstespil på Sjælland den 20./21. september af hensyn til prøvekørsler mellem Vigerslev og Ringsted.

Det store moderniseringsprogram for personvogne sluttede også for »Centralværkstedet Århus«s vedkommende ved udgangen af marts måned med afleveringen af BD-vognene 82-80 022 og 82-83 018. (Rettelse af meddelelse i »Jernbanen«, nr. 4/78 - side 98).



Anlægsarbejderne i forbindelse med etablering af Århus nærbane er i fuld gang. Nærbanens standsningssteder vil i princippet blive placeret omkring en vejoverkørsel, således at tog mod Hornslet standser nord for vejen, og tog mod Århus standser syd for vejen. **Århus Ø. og Torsovej** (km 5,3) er under etablering som krydsningsstationer,



DSB Mz 1453 med forsøgsstammen, der anvendtes til kørsler med indtil 180 km/t mellem Middelfart og Tommerup. Her ses toget i Gelsted, 20. september 1978. Foto: Erik Buus.

sporskifter indlagdes i slutningen af september og begyndelsen af oktober). **Lystrup** nedlagdes som togfølgestation den 12. september (se endvidere »Jernbanen« nr. 2/78 – side 45); stationsbygningen nedrives, sidespor til brug for Banetjenesten vil blive etableret øst for hovedsporet, og stationen vil atter blive retableret som togfølgestation, når nærbanedriften indledes. Den tidligere stationsbygning i **Hjortshøj** nedrives ligeledes, og det nye trinbræt anlægges ved Virupvej. I **Skodstrup** er etableringen af nyt krydsningsspor i gang, trinbrættet anlægges ved Stationsstien. I **Løgten** anlægges trinbrættet ved Hjelmagervej, idet den tidligere stationsbygning nedrives. På strækningen Århus–Hornslet udveksles sporet med ældre brugelige skinner sammensvejet til langskinnespor på betonsveller. Sporforstærkningen ventes fuldført her i efteråret. De nye sikringsanlæg i Århus Ø., Torsøvej, Lystrup, Skødsstrup og Hornslet vil blive fjernstyret fra post 6 i Århus H. Der etableres ikke kabelanlæg langs banen, idet der i stedet er lejet et antal korepar hos »Jydsk Telefon A/S«.



På **Hellerup** station flyttedes udkørslen fra spor 8 og 9 mod Svanemøllen til nye spor på broanlægget over Tuborgvej, den 16. september; se »Jernbanen«, nr. 4/77 – side 94/95.



Strækningsradio-anlægget på prøvestrækningen Vigerslev-Ringsted blev sat i drift den 11. september. Radiocentralen er anbragt i FC Roskilde. Tog med trækraftenhed/styrevogn, hvori der er installeret mobilt radioanlæg, skal have dette indkoblet under kørslen mellem de nævnte stationer. (Pr. 1. oktober er mobile anlæg installeret i: MA 460, MO 1977, MX 1016, MZ 1428, Bns 29–84 532 og BS 484. Der er foreløbig kun etableret talested for **togpersonale** i Bns-vognen). En nærmere omtale af anlægget bringes i et kommende nummer af »Jernbanen« – der kan dog henvises til nr. 4/75 – side 17.

På Valby station (nær) blev et nyt (ændret) relæsikringsanlæg taget i brug den 30. september i forbindelse med ibrugtagning af nye transversaler (nødborbindelser) mellem S-togssporene i alle tre køreretninger. Samtidig er der foretaget mindre ændringer i signalopstillingen, bl.a. er SI-signalet i stationens østende fjernet.

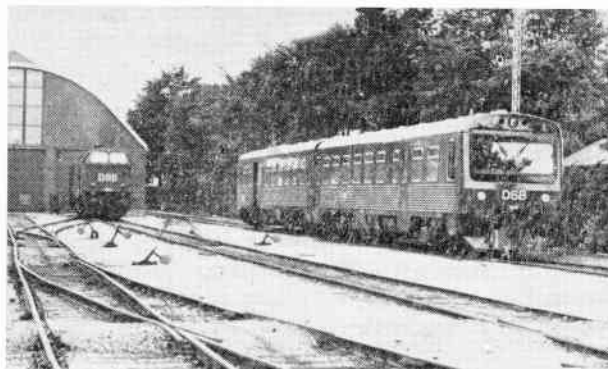
I september er foretaget omfattende prøvekørsler med HKT-blokafstand på strækningen København H.–Svanemøllen–Farum. Efter tilfredsstillende prøvekørsler kunne kørsel med »Betinget stop« på nævnte strækning indføres fr.o.m. den 9. oktober. (Svanemøllen er overgangsstation for kørsel på ydre signaler for tog mod/fra Hellerup). Når der køres med HKT-blokafstand (S-togveje) vil I-, U- og AM-signaler normalt vise »Betinget stop« (to brandgule lys skråt over hinanden), og signalerne har ingen betydning for tog med virksomt førerrumssignal (grønt lys i HKT-lampen). PU- og DV-signaler vil normalt vise hvidt lys, disse signalers udvisende har ligeledes ingen betydning for tog med virksomt førerrumssignal. Den fulde udnyttelse af HKT-anlæggene følger i de kommende måneder på strækningsafsnittene København H.–Valby og v.v. samt Skelbæk–Åmarken. (Fuld HKT-drift er allerede indført på strækningsafsnittene Åmarken–Hundige hhv. Hundige–København H.). Senere følger strækningerne mod Tåstrup og Ballerup.



Enmandsbetjening på Frederiksbergliniens S-tog (linie F og Fx) indledes den 1. oktober. Der er etableret TV-anlæg på stationerne Vanløse (spor 4), Godthåbsvej (tog mod Hellerup), Fuglebakken (tog mod Vanløse), Nørrebro (tog mod Hellerup) og Klampenborg (spor 7). Togene medgives herefter ikke mere fører.



»DSB« redigeres af Erik B. Jonsen.



DSB MR 4021-4022 på Centralværkstedet i København, 20. september 1978. MR-toget fik monteret strækningsradio med henblik på prøvekørsler mellem Vigerslev og Ringsted.

Foto: Jakob Stilling.



Toget med den jubilerende HV 3 ved Århus Ø., den 3. september 1978.
Foto: Jørgen H. Bendixen.

EN LYKØNSKNING TIL EN SJÆLDEN FØDSELAR!

Tid: Søndag den 3. september 1978.

Sted: Århus Østbanegård.

Festugen er startet og dermed også veteranogskørslen mellem Århus Ø. og Lystrup. Det er en tradition, der vender op og ned på passagerantallet på Grenåbanen, i hvert tilfælde for denne lille delstræknings vedkommende. Mariager-Handest Veteranjernbane transporterer nemlig ca. 10.000 mennesker i de to week-ends, der køres her hvert år.

Togstammen, der i år består af syv smukt restaurerede vogne, bliver som sædvanlig fremført af damplokomotivet HV 3, der med sin særlige charme sørger for den rette stemning blandt de rejsende. Og den rette stemning er til stede i dag, for HV 3 skal fejre sin 50 års fødselsdag.

Dagens første tur er netop overstået, og frisk hjemvendt fra Lystrup triller HV 3 nu togstammen over i spor 2, for selv at køre videre til »depotet«.

Her får lokomotivet som sædvanlig kul og vand samt et check på, at alt er i orden. Samtidig med alt dette udstyres lokomotivet – denne gang – i dagens anledning skjolde, flag og grønne grene.

Således smukt pyntet kører HV 3 til perron med sin togstamme, klar til afgang; men først klar til at blive hyldest. Der er mødt mange folk frem på perronen for at køre en tur med veteranetoget, og de samles nu alle omkring lokomotivet for at være med i denne hyldest.

Fra en position ved siden af luftpumpen, og i konkurrence med denne, taler Leif Gamel (fyrbøder ved MHVJ) om HV 3's »løbebane«.

Han fortæller, hvordan HV 3 flittigt deltog i Horsens Vestbaners daglige drift, og hvordan lokomotivet meget nær havde endt sine dage i Odense, – fortæret af skærbændere.

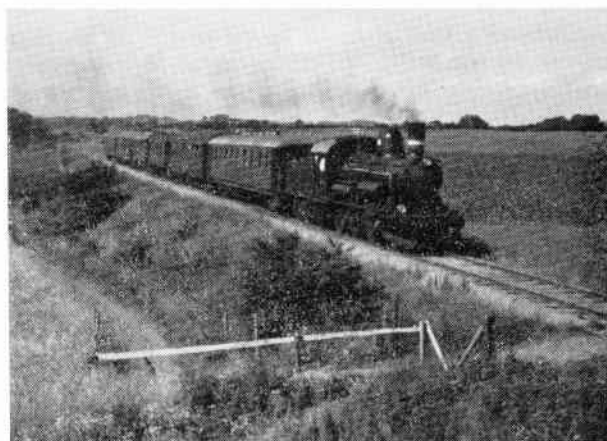
Heldigvis ville skæbnen noget andet, og flittige, udholdende hænder arbejder herefter i lang tid med at bringe HV 3 på fode igen, og i dag er helbredet det bedst tænkelige. Det er nok et hurra værd, ja tre, og disse bliver da også udråbt med iver af publikum, og HV 3 deltager selv med et par glade fløjt ind imellem.

Stationsmester Frede Larsen – Århus Ø. – har taget initiativet til oprettelsen af et »fond«, der skulle sikre lokomotivpersonalet et antal sodavand pr. tur, hvilket naturligvis vækker begejstring. Afgangstidspunktet nærmer sig, folk tager plads i vognene, HV 3 skal til at arbejde, og med et festligt fløjt starter turen. Vi hører de velkendte faste dampslag, mens toget forlader stationen – en lyd vi alle ønsker at måtte høre mange år frem i tiden – måske yderligere 50 år.

Til lykke HV 3!

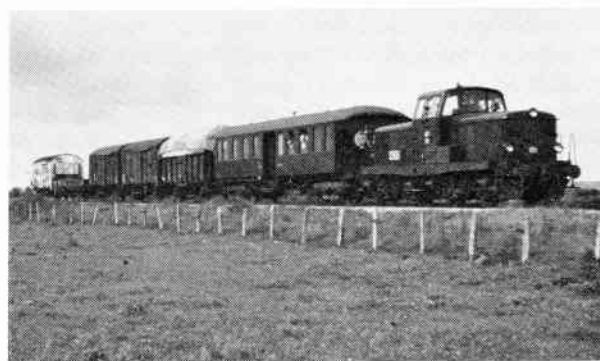
Ole Ottosen.

DJK-aktiviteter på Fyn og i Jylland



D 826 under udkørsel fra Assens, 12. august 1978.

Foto: Vagn Westerblaa.



Udflugtstoget med MT 151 ved Uggehus, 16. september 1978.

Foto: Uffe Anderson.

M.M. Miljø Møbler

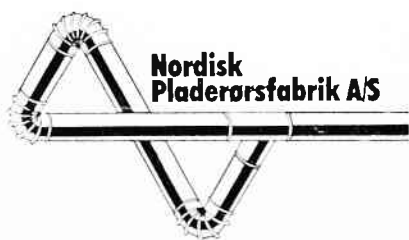
v/ Alex Schmidt

Industrivej

Assens

Telefon (08) 58 34 54

Stort udvalg i moderne møbler og tæpper



Industrigade – Assens

9550 Mariager

Tlf. (08) 58 34 22

BANEGÅRDSRESTAURANTEN

Nørrevold – Nakskov

Tlf. (03) 92 54 77

Et godt sted at gæste

Velkommen hos
IRENE STENSTRUP

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

MARIAGER

BESØG

Mariagers specialforretning

når det gælder

**CYKLER – KNALLERTER
TELTE og CAMPINGARTIKLER**

Førende mærker

ANDRE JAMET, franske kvalitetstelte

CHRYSLER påhængsmotor

**MARIAGER CYKLE-
og CAMPINGCENTER**

Rosengade 9 – Tlf. (08) 54 16 20



**HOBBY
MAGASINET**

Vester Strandsbjerg 3 – 6950 Ringkøbing

Tlf. 07 – 32 26 99

 **LERVAD** væve,

rokke, råuld, garn

Kemikalier til plantefarvning

Stoftryk- og batikfarve

Pensler, perler, ler m.m.

Prisliste fremsendes på forlangende

Materialer til **HOBBY – TERAPI – FRITID**

RINGKIOSKEN

v/ J. Svenning

Indre Ringvej 49 – Fredericia

Tlf. (05) 92 24 80

Alt i Dag- og Ugeblade

Tobaksvarer – Konfektur

Tipsforhandling

RESTAURANT BØRSSEN

v/ Karen og Roland Burmølle

Østergade 19 – Kolding

Tlf. (05) 53 32 18

Stedet hvor man mødes og hygger sig
med vennerne

JERNBANEHOTELLET

v/ Rosa og Peter Schultz

Rødekro – Tlf. (04) 66 21 42

Det gode spisested

Både VARMT og KOLDT leveres
også ud af huset

Nyrestaurerede værelser

Selskaber modtages indtil 110 kuverter
i nye moderne lokaler med air kondition

EXCELLENT

v/ Arne Broch Hansen

Rådhuspladsen 5 – Slagelse

Tlf. (03) 52 51 96

Stort udvalg i tobaksvarer

Piber og Lightere

Vine og Spirituosa

Tipsforhandling

MAX STILSVIG ERIKSEN

Autofirma

Chevron Service

Mølmarksvej 159 – Svendborg

Tlf. (09) 21 59 39

Tobaksforretningen Lars Peter

v/ Lise og Lars Ole Andersen

Kongensgade 69 – Odense

Tlf. (09) 12 49 41

Alt i tobaksvarer

Stort udvalg i piber og lightere