



# jernbanen

2

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

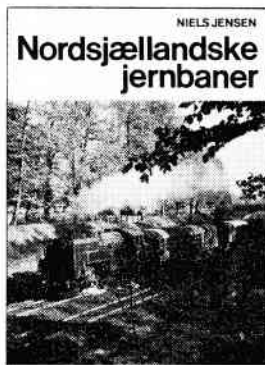
19. ÅRGANG

MAJ 1979

KR. 10,50



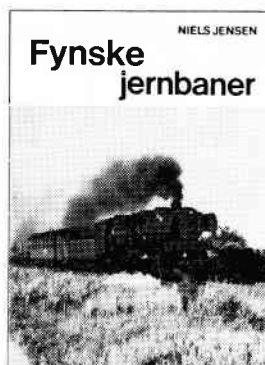




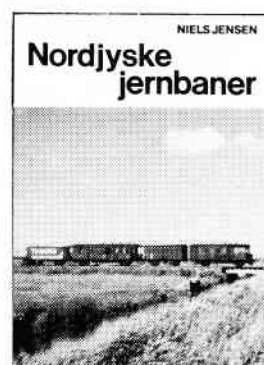
Nordsjællandske jernbaner  
80 s. Kr. 29,50



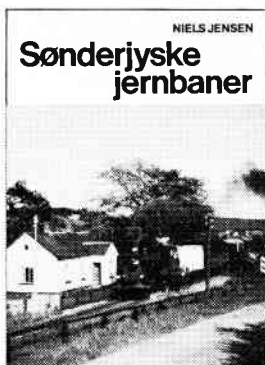
Vestsjællandske jernbaner  
103 s. Kr. 46,50



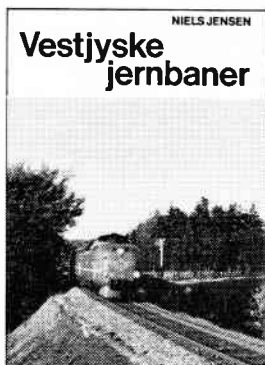
Fynske jernbaner  
112 s. Kr. 36,10



Nordjyske jernbaner  
120 s. Kr. 40,25



Sønderjyske jernbaner  
80 s. Kr. 29,50



Vestjyske jernbaner  
112 s. Kr. 40,25



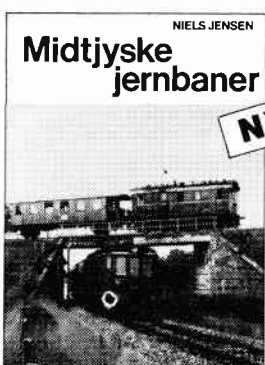
Østjyske jernbaner  
156 s. Kr. 58,60



Jernbaner på Lolland-Falster  
og Bornholm  
112 s. Kr. 39,70



Danske jernbanefærger  
96 s. Kr. 43,50



Midtjyske jernbaner  
116 s. Kr. 58,50



Farvel til dampen  
80 s. Kr. 59,05

**NYHED**

**Clausens jernbanebibliotek  
skrevet af Niels Jensen.**

### KUPON

Send mig pr. postopkrævning:

- Nordsjællandske jernbaner
- Vestsjællandske jernbaner
- Fynske jernbaner
- Nordjyske jernbaner

- Sønderjyske jernbaner
- Vestjyske jernbaner
- Østjyske jernbaner
- Jernbaner på Lolland-Falster og bornholm
- Danske jernbanefærger
- Midtjyske jernbaner
- Farvel til dampen

Navn \_\_\_\_\_

Adresse \_\_\_\_\_

Postnr./by \_\_\_\_\_

Gennem boghandler \_\_\_\_\_

Kuponen kan sendes til:

**Clausen Bøger**, Landemærket 11, 1119 København K.

**db clausen bøger - håndbøger De har brug for**



# 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 forfatters 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:**

Inden længe vil de første nye regionale S-tog begynde at køre på det københavnske S-banenet. FC 6005, der her ses på skydebroen på Scandia i Randers den 19. april 1979, samt MC 6505 leveredes til DSB den 21. april 1979.

Foto: Ole Kien.

19. årgang

Maj 1979

Nr. 2

## KULTRANSPORT PÅ JERNBANE – HVAD ELLERS?

Et 90 MW kulfyret kraft-varmeverk, der påtænkes opført syd for Herning, giver anledning til svære miljømæssige overvejelser om hvorvidt brændselstilførselen skal ske ad landevej med lastbiler eller med jernbane.

DSB og ELSAM har sammen søgt at klarlægge de tekniske og økonomiske forhold omkring vej- og jernbanetransport af brændsel. Med de nuværende prisforhold siges det, at landevejstransport af brændsel giver en lavere varmepris end ved jernbanetransport, hvorfor der regnes med landvejstransport ved værket start. Dette betyder, at værket årlige kulforbrug på 235.000 t skal transporteres i lastbiler fra Studstrup ved Århus til Herning. Hvert vogntog, bestående af vogn og anhænger, vil veje ca. 28,5 t.

I spidsbelastningsmånederne december, januar og februar vil dette betyde, at der mindst vil ankomme op til ét vogntog hvert 12. minut i tiden kl. 6 til 23.30.

ELSAM har planer om hertil at anskaffe 16 vogntog, men regner desuden med at lade en del af transporten udføre af vognmænd.

Den ca. 100 km lange transportstrækning vil passere tæt på boligområder i Århus og Silkeborg samt midt gennem byerne Hammerum og Ikast.

Vejstrækningen fra Århus til Herning hører i forvejen til en af de hårdest belastede vejstrækninger i Jylland.

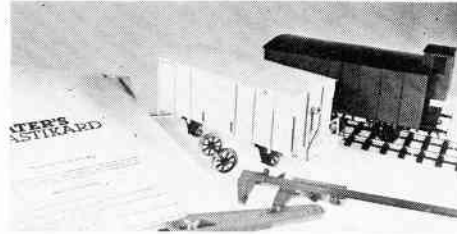
Jernbanetransport af brændsel vil i givet fald ske fra Esbjerg over Skjern. Der skulle således i specialbyggede vogne med side aflæsning transporteres ca. 2.100 t/døgn.

Jernbanetransport af brændsel betyder, at der skal ske forstærkning af sporstrækninger, der skal bygges en aflæsningsterminal med sidespor og et antal specialvogne skal anskaffes. ELSAM frygter for, at DSB hæver fragtpriisen, hvis der fra andre myndigheder peges på denne transportform som den mest rimelige.

Udgiften til jernbaneanlæg m.v. skal desuden tillægges værket anlægsudgift, medens udgiften til vejudvidelser, reparationer, nybelægnings som følge af nedslidning, for ikke at tale om de miljømæssige skader og ulemper ved vejtransport vil blive væltet over på det offentlige.

Fortsættes side 54

## Nyt fra UK - Modeller



Allerførst tak til de mange læsere, der har reflekteret på mine annoncer. På grundlag af disse henvendelser har jeg foretaget en udvidelse af sortimentet.

I skala HO har vi et stort udvalg af historiske og moderne lokomotivsamlæsæt; vi har også løse dele til selvbyggere – Hjulpar, gangtøj, motorer, motorbogeyer, samlede understel o.s.v. Til HO vogne har vi hjulpar (eger ell. massive), skruekoblinger, bremseklodser, vak. ledninger, fjederpuffer og understel til gods- og passagervogne.

I skala O kan vi tilbyde hjulpar (eger ell. massive), skruekoblinger, fjederpuffer, vak. ledninger som kan kobles, aksellejer med eller uden fjeder og bogeyer. Dele til lokomotiver kan skaffes.

Plastikard er allerede blevet populær og at det er velegnet til vognbygning (også i skala O) ses på billedet.

Kataloget er ved at blive genoptrykt (med billeder) og fås mod 5,00 kr. i frimærker.

## UK - Modeller

Postbox 32, 2620 Albertslund



DESIGN:  
BO BONFILS

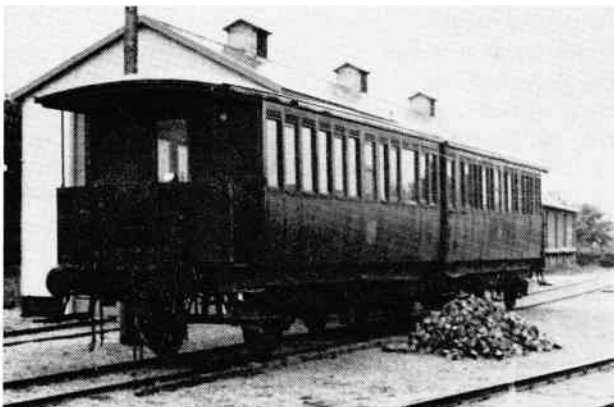


# Farvel til dobbeltvognene

af Eigil V. Christensen

De sidste dobbeltvogne i Danmark er nu forsvundet, omkring 50 år efter at de første blev indsat. En lidt speciel vogntype, idet der kun har eksisteret 8 egentlige dobbeltvogne herhjemme, nemlig DSB AD/AY 185/186-189/190, senere omlitret til Beh/Byh, HHJ C 30 og 31, LJ Cca 53/54 og 55/56 samt OHJ C 204/205. Også interessant teknisk set, da de bestod af to selvstændige vognhalvdele med fælles midterbogie og således ikke adskiltes under normal drift.

I 1927 indsatte Hads-Ning Herreders Jernbane Danmarks første dobbeltvogne, efter allerede i 1924 at have indhentet tilbudstegning fra Vognfabrikken Scandia. Vognen havde, ligesom den tilsvarende HHJ, bygget et år senere, fællesbogie i midten og enkeltaksler i enderne. Den første, C 30, blev sammenbygget af to gamle kupévogne A 4 og A 5, mens C 31 bestod af A 3 og C 26, ligeledes gamle kupévogne; alle fire oprindeligt bygget i 1890'erne. Bemærk iøvrigt, at hver dobbeltvogn ved HHJ kun havde et nummer, mens andre baner benyttede et nummer for hver vognhalvdel.

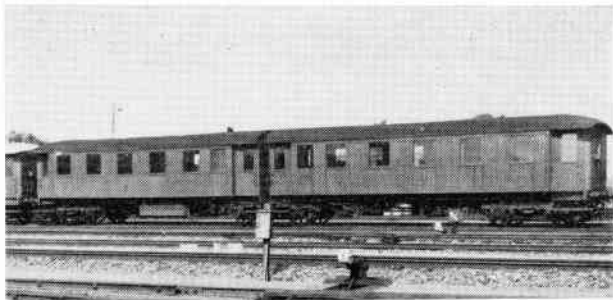


Dobbeltvognen HHJ C 30 i Odder, 1954.

Foto: BW/arkiv PT.

Vognkassernes udseende ændredes ikke ret meget, idet man bibeholdt de smalle vinduer og indadbuede vognsider, mens man naturligvis blændede kupédørene. Vognene havde 72 pladser på 3. klasse og var ca. 21 m lange. Ingen af dobbeltvognene var symmetriske omkring midterbogien: den ene dobbeltvogn havde en afstand mellem fast aksel og midterbogie på hhv. 7,3 og 6 m, altså en forskel på 1,3 m, mens forskellen i akselafstanden på den anden dobbeltvogns to halvdele var på ca. 1 m. Den ene vogn blev udrangeret kort efter 2. verdenskrig, mens den anden først blev hensat i 1950'erne og ophugget nogle år senere.

Nogenlunde samtidig med HHJ lod HJJ hos Vognfabrikken Scandia udarbejde en projekttegning til ombygning af to af banens gamle vogne til en slags dobbeltvogn. På daværende tidspunkt var banens personvogne i en meget



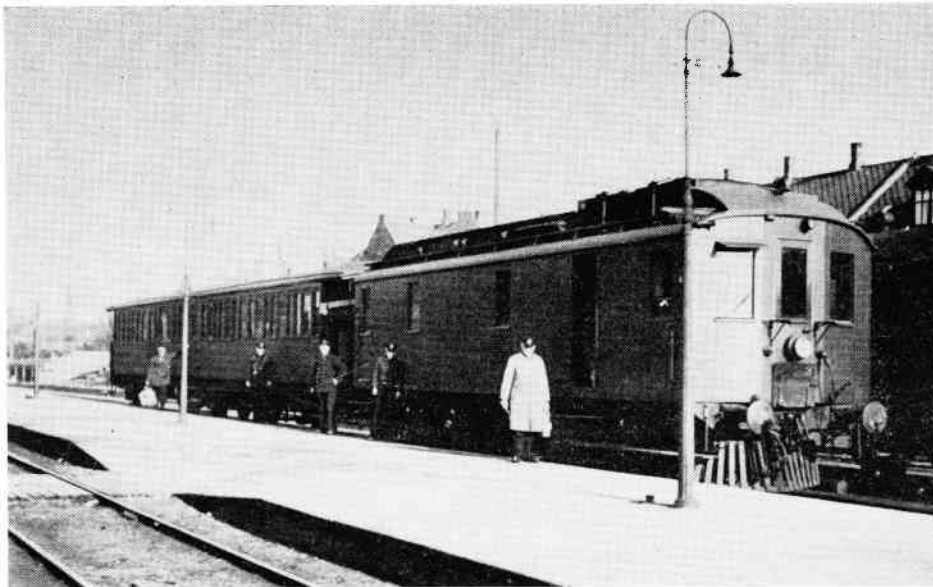
Lollandsbanens ene dobbeltvogn, LJ Cca 53-54, i Maribo, september 1958.  
Foto: P. Thomassen.

dårlig forfatning og en øjeblikkelig forbedring var nødvendig. Det foresloges så at sammenbygge to af banens gamle bænkevogne, således at de oprindelige fire enkeltaksler bibeholdtes, blot forsynedes vognene med harmonika og skulle være fast sammenkoblede, så en egentlig dobbeltvogn var der ikke tale om. Vognene skulle kun have gennemgang i den »sammenbyggede« ende, og smalle døre i de andre til ud- og indstigning. Der ville ifølge tegningen kun blive 26 pladser i hver vogn, da der var beregnet rigelig plads til de to toiletter og de rejsendes bagage. Vognene blev dog aldrig ombygget, da Scandias tilbud lød på ca. kr. 23.000,-, hvilket banens ledelse åbenbart har fundet for dyrt. Det kan heller ikke undre, da man på den tid kunne erhverve gode brugte personvogne med 50 pladser for 10-12.000 kr. stykket!

Ideen med dobbeltvogne kom sandsynligvis til Danmark fra Sverige, hvor man allerede kort efter første verdenskrig sammenbyggede en del toakslede vogne til to- og firevognsenheder med fællesbogie i de sammenbyggede ender og enkeltaksler i yderenderne, til anvendelse i Stockholms nærtrafik. Baggrunden for sammenbygningerne var anvendelsen af fælles midterbogie – kaldet Jacobsbogie efter opfinderen – hvor de to vognhalvdele havde fælles drejepunkt på samme bogie, hvilket skulle give de oprindeligt toakslede vogne bedre gang i sporet, samtidig med at man fik vognmateriel med stor kapacitet.

Lollandsbanen videreudviklede dette, da banen i 1943/44 sammenbyggede 4 toakslede vogne til to dobbeltvogne og – udover den fælles midterbogie – forsynede dem med bogier også i enderne.

Midterbogierne til de to vogne, som blev litreret Cca 53/54 og 55/56, var tilsyneladende – ligesom yderbogierne – nogle man havde gemt fra banens fire gamle kupébogievogne litra Ad 1-2 eller Cd 51-52, som blev udrangeret i 1934. Dobbeltvognene, hvis oprindelige byggeår var hhv. 1913, 1913, 1916 og 1917, havde en længde på ca. 25,5 m og midtergang. De blev udrangeret i forbindelse med anskaffelsen af Y-togs-materiel, Cca 53/54 dog først i 1969 med ophugning for øje.

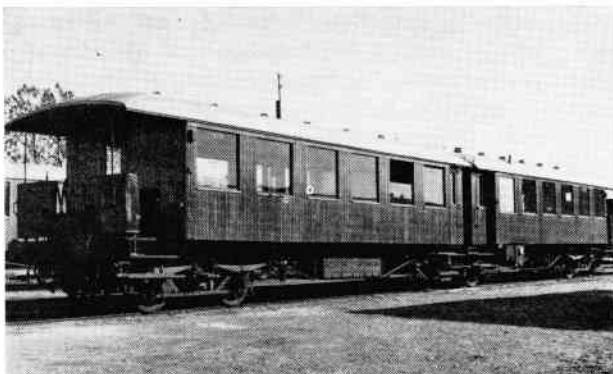


Diesellokomotivet HHJ M 1 og dobbeltvognen HHJ C 30 i Odder 1952.

Foto: Arkiv PT.

Efter samme princip ombyggede Odsherreds Jernbane 2 toakslede personvogne, der, med henblik på senere modernisering, var indkøbt fra Kolding Sydbaner, da disse lukkede i 1948. Fra Nordfyenske Jernbane indkøbtes to bogier fra en ophugget personvogn, C 32, og ved Hadsning Herreders Jernbane byttede man sig til en fællesbogier og harmonika m.v. fra deres ophuggede dobbeltvogn. Alt dette blev sammenbygget til Danmarks rummeligste personvogn med 112 siddepladser og to toiletter til en pris af kr. 60.000,00, hvilket var meget billigt for så stor en vogn.

I 1971 blev OHJ's dobbeltvogn skænket til Dansk Jernbane-Klub til bevaring for eftertiden. OHJ C 204/205 er således den eneste dobbeltvogn fra danske privatbaner der fortsat eksisterer.



Odsherreds Jernbanes og indtil dato Danmarks rummeligste personvogn OHJ C 204-205 i Nykøbing Sjælland, juni 1959. Foto: P. Thomassen.

DSB fik først i 1951 egentlige dobbeltvogne, selv om man tidligere havde anvendt princippet med Jacobsbogier i de gamle lyntog fra 30'erne, hvor trevognslyntogene MS-AA-MS havde to fællesbogier med banemotorer, mens firevognslyntogene MB-AB-FJ-MB egentlig bestod af to selvstændige halvtog med hver en fællesbogier med banemotorer.

Årsagen til at de gamle lyntog forsynedes med fællesbogier har været, udover den lettere færgerangering, togets vægt. Man sparede nemlig en bogies vægt, mellem 5 og 10 tons, samtidig med at man bevarede et rimeligt akseltryk, idet en fællesbogier bærer vægten af en hel vognkasse, hvilket giver en udmærket adhæsiionsvægt som modvægt til motoren i den anden ende af motorvognen.

Den før nævnte lettere færgerangering spillede netop en stor rolle ved anskaffelsen af AD/AY-vognene; de blev bygget til lyntoget »Englænderen«, som fra sommeren 1947 betjentes af MO-materiel og i sommeren 1951 fik en ny stamme (se artiklen om »Englænderen« i »Jernbanen« nr. 6/1978).

De to vognhalvdele i AD/AY-vognene svarede til hhv. en AC- og AV-vogn. I den sammenbyggede ende med fællesbogierne havde vognene fuld bredde helt frem til gavlen. Der var derfor her anbragt skydedøre til ind- og udstigning, i stedet for de almindelige udadåbnende døre der krævede førkrøbbede vognsider. Dermed opnåedes også en bred overgang mellem de to vognhalvdele. Fællesbogierne til i al fald to af vognene stammede fra de to B&W-byggede MO 251-252, der i 1940'erne fik nye motorer og bogier. To af disse MO-bogier forlængedes og anvendtes til dobbeltvognene.

Vognene anvendtes i »Englænderen« frem til omkring 1963, hvorefter vognene udelukkende blev anvendt i eksprestog på Sjælland, i de senere år hovedsagelig på Nordvest-banen. Med den stadig dalende anvendelse af 1. klasse var de tre vogne med hver 60 1. klasses pladser og kun 40 2. klasses pladser noget uflexible i driften, samtidig med at 1. klasses kupeerne ikke længere var helt tidssvarende, hvorfor man i 1973 nedklassificerede vognene til udelukkende 2. klasse, litra Beh, Byh.

I den seneste tid anvendtes 2 af vognene af Nordvest-banen og udrangeredes i foråret 1978.

Mens man i Danmark således er gået helt væk fra brugen af dobbeltvogne, har man i vore sydlige nabolande videreudviklet sådanne vogntyper, og i dag anvender både Polen og DDR meget moderne dobbeltvogne i to etager, både 2-, 4- og 5-vognsenheder, i nærtrafik og lokale persontog. Og et af Europas mest moderne togsæt, det britiske APT-E-tog (tidligere omtalt i Jernbanen nr. 3/1975) hviler udelukkende på fællesbogier, bl.a. af hensyn til kurvestyringen, så det kan da godt være, at vi engang igen kommer til at se dobbeltvogne i ordinær drift i Danmark uden for museumsbanerne.

## LYNGBY-NÆRUM JERNBANE

Telefon (02) 87 07 08

★

Tog hvert 20. minut  
mellem Jægersborg og Nærum

# Der er nu noget ved det

Af Povl Wind Skadhauge

Man måtte være et skarn, om man ikke nød at se, høre – og lugte – Museumsbanens damplokomotiver, selv om det unægtelig støder ens jernbanæstetiske sans (hvis der da er noget, der hedder sådan), at OHJ nr. 5 skal køre halvdelen af sin alderdoms kilometre baglæns, skønt ekvipagen ikke er udformet med dette for øje. For hvor er det dejligt hver gang. Bedst som man står der og prøver at se sig møet, overvældes man pludselig af en sær følelse: tidsfornemmelsen forflygtiges. Nogle strejf i sindet (som næppe bør forveksles med nostalgi i dette begrebs egentlige betydning) knytter for en stund forbindelser mellem utallige erindringer. Af dem går nogle helt tilbage til den tidlige barndom, hvor skrækken for de store sorte hvæsende væsener rummede en reel risiko for våde bukser i utide, men inden længe blev vendt til glæde – og afløst af den gennem en årrække stadigt tilbagevendende drøm om at tjene sit brød som lokomotivfører. Det var dengang, R-maskinen var den store stjerne på en jernbaneglad drengs himmel, hvor litra H, P og S for øvrigt lyste næsten lige så klart.

Ja, man måtte være et rigtigt skarn, hvis man ikke skønnede på mødet med Museumsbanens dampheste, hver gang lejligheden byder sig, selv om de er mere beskedne end de netop nævnte DSB-typer. (Sandt at sige er de også noget billigere at fyre op.) Men det kan med en vis ret hævdes, at den virkelige oplevelse ved Museumsbanen dog er at køre med som passager i de gamle vogne, og det er jo også det, publikum betaler for! Når alt kommer til alt, er der nu nok mest ved det, når man er flere sammen. Man kan vanskeligt forestille sig en tur med det gamle tog alene, med mindre nogen venter én i Bandholm – eller Maribo. Og allerhelst skal man have repræsentanter for yngste generation med. Men hvis man ikke selv for tiden kan mønstre børn eller børnebørn i passende alder, er der jo altid andre, der har været så forsynlige at medbringe nogle til at kaste glans over festen. Man bør gøre

sig den ulejlighed at prøve de forskellige vogne, og det er i og for sig en god grund til at gentage besøgene på Museumsbanen. Ikke bare varierer oprangeringen fra tid til anden, men man kan – hvis der skal være mening i det – også højst gøre sig fortrolig med to vogne pr. gang: en på udturen og en anden på tilbagevejen. Man opdager da, hvilke ret forskellige grader af komfort, der bydes på, hvad enten det skal føres tilbage til akselafstandene og bærefjedrenes beskaffenhed, eller det er benpladsen, der tæller. Også andre faktorer gør sig gældende; måske er disse afgørende for, at forfatterens favorit blandt Museumsbanens personvogne er KSB C 20, selv om dens indre i så høj grad er en rekonstruktion. I denne vogn med de velvoksne vinduer er det nemlig (på samme måde som i sin tid på vej til Slangerup gennem Hareskoven, Nørreskoven, Farum Lillevang og Uggeløse Skov) muligt under passagen af Merretskoven på bedste vis at opleve den særlige stemning, som kendetegner langsom jernbanekørsel mellem mange træer. Det er en fryd for øjet at følge det spil af lys og skygge over gulv, vægge, loft og inventar, som forårsages ved bladhangets filtrering af solskinnet. Tagrytterens højtsiddende vinduer bidrager (når de er smukt renvaskede som her) stærkt til virkningen, der er lige så levende som de af bølgerne styrede lysreflekser op ad en skibsside og lige så fascinerende som have i bevægelse og ild i en pejs.

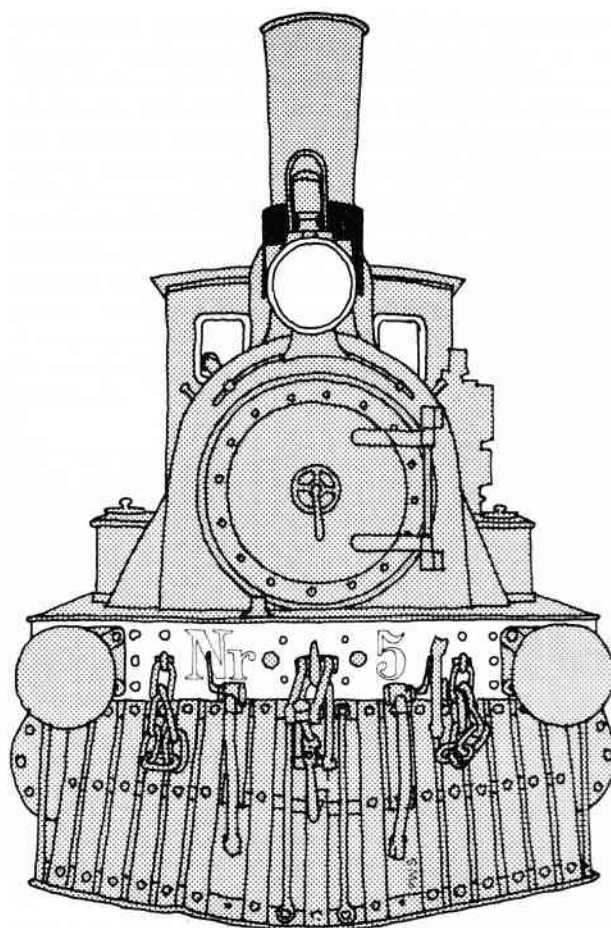
En stærk konkurrent til den store grønne vogn fra Slangerupbanen er dens måske mest udprægede modsætning på stedet, den henved 30 år ældre D 11 fra Østsjællandske Jernbane Selskab. Den er en veritabel olding, jævngammel med Museumsbanens to små tendermaskiner sammesteds fra Kiøge og Faxe, og i alder kun overgået af MBJ A 1. I kupévognen D 11 kan man på en yderst konkret – for ikke at sige korporlig – måde gøre sig fortrolig med det faktum, at der er sket en betydelig udvikling fra 1879 til nu. Man har virkelig været nøjsom i de såkaldt gode gamle



dage. Dette kan også konstateres andetsteds, og det skal uden videre indrømmes, at det er ganske uretfærdigt kun at omtale et par tilfældigt udvalgte vogne. De mange forskellige køretøjer, som Museumsbanen råder over, og af hvilke en del efter tur indgår i driften, har alle deres fortrin. Ingen af dem kan betegnes som »fyld«, og de kunne hver for sig fortjene en beskrivelse. Men det er ikke meningen, at disse linier skal fungere som katalog (et sådant er jo allerede udgivet flere gange), og derfor skal der ikke her fremdrages flere eksempler.

På Museumsbanen ruller toget som bekendt af sted med en særdeles moderat hastighed, men hvad var musikken egentlig uden de langsomme satser? Hvis der hele tiden spilles allegro, bliver både udøvende og tilhørere snart trætte. Helt bortset fra tanken om den krigsdans, flertallet af de gamle vogne i modsat fald ville opføre, har den langsomme kørsel absolut sin særlige charme. Lige frem tælle roerne på marken kan man selvfølgelig ikke, men der er en god chance for ellers at få alt med; toget kører jo næsten i folks baghaver og -gårde. Og skulle man i det lange løb blive træt af landskabet og hvad dertil hører, er der rig lejlighed til at studere folkelivet inden døre. De bemærkninger, der falder undervejs, vil næsten altid på et eller andet plan have en underholdende effekt, hvad enten de fremsættes på engelsk eller lollandsk. Hvis man ikke netop har lukket sig inde i ØSJS D 11 eller nyder rejsen i HJJ S 135, gør man for resten klogt i at placere sig i umiddelbar nærhed af døren ud til sin vogns endeperron. En større eller mindre flok drenge er nemlig konstant på opdagelsesrejse frem og tilbage gennem toget (sådanne ekspeditioner kan forfatteren ikke nægte i sin tid også at have deltaget i med betydeligt udbytte), og det er ingenlunde givet, at sidste mand lukker døren – faktisk sker det kun i undtagelsestilfælde. De mindre børn kan deles i to kategorier. Der tænkes her ikke just på m/k. Nej, det afgørende kriterium er, om de håbefulde små bliver pænt siddende, eller de kravler op at stå på bænkens med fodtøj på. I sidstnævnte tilfælde er der stadig flere muligheder. Den første er, at forældrene (eller tante eller bedstefar) påtaler forholdet, og at deres anstrengelser bærer frugt. Den anden er, at enten påtalen eller dens forventede resultat udebliver. Kommer et medlem af det i pæne gammeldags jernbaneuniformer påklædte togpersonale forbi, tager han så affære, men det er værd at notere sig, hvor høflig hans henstilling er affattet, og at han tager sig tid til at forklare, at det er et produkt af flittige menneskers ulønnede arbejdsindsats, der trampes på.

Her er sagens kærne næsten nået. Lad være, at Museumsbanetogets blandede sammensætning på flere måder betragtet er ganske urealistisk, for det er snarest ved dets anvendelse i historiske rekonstruktioner som fx fjernsynsudgaven af Herman Bangs Ludvígsbakke, dette forhold falder i øjnene. Og lad være, at Museumsbanen ikke er så heldigt placeret, at den kan være med til at opfylde et egentligt trafikbehov. Tilbage står den kendsgerning, at en række mennesker offer mange fritimer på at istandsætte, vedligeholde, rengøre og pudse det gamle materiel såvel som at klare selve driften og dens administration. Steder, hvor man som på Jernbanemuseet i Odense kan bese udrangerede, men restaurerede lokomotiver og vogne, er der bestemt ingen grund til at kimse ad. Men køretøjers fornemste opgave er jo at køre, og det er helt



Ingen bør tro, at de på dette imødekomende billede af museumsmaskinen OHJ nr. 5 ser en karrikaturtegning. For hvis man kommer nær nok, antager denne charmerende danskbyggede damphest nemlig et ganske gemytligt udseende, hvor virkningen måske især beror på kofangeren. Set under den aktuelle vinkel kan man selvfølgelig ikke opfatte, at lokomotivet fra Odsherreds Jernbane er et senfødt, men ægte og vel-skabt barn af long boiler familien. Men det er det - oven i købet kommet til verden i Maribo, hvor det nu gennem de seneste 15 år har haft sit hjem.

uvurderligt, at der drives levende museum, som tilfældet er. En tradition bæres videre på denne måde, og det vil, som årene går, få stadig større værdi.

Den vigtigste – og absolut ikke skumle – hensigt med at nedfælde foranstående indtryk fra Museumsbanen er derfor at bringe en hyldest til den kreds af mennesker, der er aktive i driften og alt det for denne nødvendige baggrundsarbejde. Ikke alene vi i bemeldte henseende ikke-aktive jernbaneentusiaster, men hele det danske samfund har mere end almindelig god grund til at være dem taknemlige. Det skal pointeres, at det sagte ikke bare angår Museumsbanen på Lolland. Når forfatteren har taget den som udgangspunkt, er det alene, fordi han i kraft af banale geografiske omstændigheder kender lidt mere til den end Mariager-Handest Veteranjernbane og Limfjordsbanen. Takken bør lige fuldt gå til de DJK-medlemmer, som gør disse navne til en håndgribelig virkelighed, og endvidere til de personer, der i andre klubbers regi rundt om i landet udfører et tilsvarende eller lignende arbejde. De præsterer alle en værdifuld indsats på et kulturhistorisk område, hvis betydning mærkeligt nok ikke synes at være rigtigt



officielt anerkendt. I hvert fald har Storebror (ham, der ellers har ord for at holde øje med os alle) ikke ofret mange ører på sagen, skønt han ustandselig giver penge ud til alt muligt. Men det kan måske også i det lange løb have sine fordele at være ret så uafhængig af statstilskud. Hvem ved?

Foruden at ære dem, som æres bør, skulle hensigten med det her skrevne være et forsøg på at stimulere andre, der ligesom forfatteren ikke selv er impliceret i museumsjernbanevæsenet, til dog at være flittige kunder på de etablerede veteranbaner. En solid tilvækst i de rejsendes antal er en bedre anerkendelse end nok så mange kønne ord. Hvis det er lykkedes med de små glimt fra ture på Maribo-Bandholm-ruten – veteranen blandt de danske veteranbaner – at skærpe appetitten til at lade besøgene på disse baner blive til mere end engangsforestillinger, er meget nået.

Men meget er for resten allerede nået i vort land, set i internationalt perspektiv. Det er overvældende at konstatere, hvad der findes af museer, veteranbanedrift, jernbanetidsskrifter o.s.v. i de større lande, ikke mindst England. Man taler jo ligefrem om The English Disease, altså den engelske syge, og baggrunden for at bruge dette udtryk er ikke blot, at den form for jernbaneinteresse, som blandt andet også knytter Dansk Jernbane-Klubs medlemmer sammen, startede i Storbritannien. (Det skete i 1951 med bevaringen af den smalsporede Talylyn Railway i Wales.) Men det hævdes også, at jernbaneentusiasmen er den største organiserede hobby på de britiske øer. Det er nu nok en sandhed med modifikationer, og en tilsvarende påstand holder i hvert fald ikke stik i Danmark. Alligevel er der absolut ingen grund til at hænge med næbbet. Efter et ganske vist meget hastigt skøn kan det nemlig godt se ud til, at summen af jernbanehistoriske aktiviteter

på dansk grund målt i forhold til befolkningstallet (som vel giver det rimeligste bedømmelsesgrundlag?) er fuldt på højde med tilsvarende størrelser fra de lande, vi – som det hedder på Christiansborg-målet – plejer at sammenligne os med. Men hvorfor lade det blive ved det?

### Efterskrift I

Man må oprigtigt håbe, at alle veteranbanernes »tjenestemænd« fuldt ud får den glæde af deres medvirken, som de selv venter, og vi andre meget gerne under dem.

### Efterskrift II

Til dem, der eventuelt står tøvende over for opfordringen til at være passager på de historiske tog gentagne gange, kan det anbefales »at tage det som en oplevelse«. Dette forslidte udtryk skal her forstås således, at man helst ikke bør møde frem med en fast forudfattet mening om, hvad man netop skal have ud af **den** tur. Med åbenhed både forhindres en mulig skuffelse, og chancen for i egentlig forstand at opleve noget øges væsentligt. Somme tider er det måske mere menneskeskæbner end jernbanehistorie, man er optaget af ved hjemkomsten. Det kan være tankevækkende at se en fraskilt faders vanskeligheder med at komme på bølgelængde med sit barn, selv om han både med togtur og rigelige mængder slik prøver at gøre dagen, hvor samkvemsretten effektueres, så festlig som muligt. Og det er da bogstaveligt talt rørende, når en ældre evnesvag mand løfter sin legetøjsbamse højt op, så den kan »se« Limfjordsbanens F-maskine – og udsigten fra kupévinduet. Men gør det noget, at det ikke altid er selve toget, der bliver hovedoplevelsen? Det var heller ikke tilfældet dengang, da dets lokomotiv og vogne var en del af hverdagen, og viser der sig mangler i så henseende, kan man jo tage dem som en god anledning til at komme snart igen!

---

# De rasler stadig videre

af Jens Larsen

»Dengang Mo-vognene kørte togene da...«, kan man snart sige mange steder vest for Storebælt, hvor kørslen med Mo netop i disse måneder mindskes drastisk, ligesom det i 1974 var tilfældet øst for Storebælt. Fra K 79 vil Mo-vognenes anvendelse vest for Storebælt stort set være begrænset til Vestjylland, og allerede nu er Mo'erne ganske forsvundet fra enkelte landsdele som f.eks. Fyn.

Situationen i vinterkøreplanen 1977–78 var den, at den i 1974 indførte struktur for Mo-kørslen vest for Storebælt i det store hele, dog med visse indskrænkninger, var beholdt. Fast Mo-drift fandtes på dette tidspunkt på følgende strækninger: Fredericia–Odense–Svendborg, Fredericia–Esbjerg, Fredericia–Vojens–(Sønderborg), Fredericia–

Thisted, Århus–Struer, Århus–Skjern, Århus–Grenå og Tønder–Struer, dog i meget varieret omfang: Lige fra ganske enkelte tog, som f.eks. på strækningen Fredericia–Struer, til så godt som alle lokaltog på Fyn. Alene på Fyn krævedes 6–7 Mo-vogne til at opretholde den planmæssige drift. Store Mo-stationer var Esbjerg, Fredericia, Struer og Århus. På bl.a. strækningerne Struer–Esbjerg og Fredericia–Struer fremførtes størsteparten af Mo-togene endda med almindeligt vognmateriel, altså uden brug af styrevogne af litra CIs/Bhs. Også for enkelte tog på de øvrige nævnte Mo-strækninger gjorde dette sig gældende.

Af Mo-godstog fandtes allerede dengang kun ganske få. Bedst kendt uden for den snævre kreds af Mo-fans er vel



DSB Mo 1847 og CIs i tog P 2913 ved Kipleve station, 13. august 1978.

Foto: Søren Larsen.

det tidlige godstog mellem Fredericia og Struer, tog 7711, men også Fyn-, Esbjerg- og Struerområderne kunne opvise sådanne rariteter.

Altså var Mo'erne i vinteren 1978 stadig af stor betydning i lokaltrafikken i meget store dele af Jylland og på Fyn. Som en enkelt statistisk oplysning kan nævnes, at af det samlede antal togkilometer ved DSB stod Mo-fremførte tog i 1977-78 for 15,49%, svarende til 6.871.000 km.

Men denne tingenes tilstand kunne naturligvis ikke vare ved; det måtte jo erkendes, at Mo'erne var ved at være nedslidte, og nedbrud og forsinkelser hørte da også til dagens orden, så mange DSB-medarbejdere drog et lettelsens suk, da de første MR-sæt, Mo'ernes afløser i lokaltrafikken, holdt deres indtog i marts måned 1978.

Det første MR-sæt blev imidlertid ikke sat i plandrift lige med det samme, først foretoges intensive prøvekørsler, som altid, når nye materieltyper leveres.



DSB Mo 1855 og CIs som tog 856 mellem Århus H. og Århus havne-station, 5. oktober 1978.

Foto: Jens Larsen.

MR 4001-4002 stationeredes således i første omgang i Århus og kørte mellem Århus og Aalborg/Fårup de første uger. Snart blev der dog leveret flere sæt fra Waggonfabrik Uerdingen i Vesttyskland, så i løbet af foråret 1978 sattes MR-togene i drift fra Fredericia og i første omgang udelukkende i lokaltogene til og fra Fyn. MR-togene blev bare sat ind i Mo-løbene, og de overtallige Mo-vogne stod så på maskindepotet i Fredericia, parat til at træde til igen, hvis de nye tog skulle lide nedbrud, for selvfølgelig var der også her tale om adskillige »børnesygdomme«. I takt med de fortsatte MR-leverancer, blev Mo'erne mere og mere overflødiggjorte i Fredericia, og i den sidste måneds tid før køreplansskiftet i foråret 1978 begyndte MR-togene også at køre en del førhen Mo-trukne tog til Vojens.

Ved dette køreplansskifte skete der forskellige ændringer i benyttelsen af Mo-vogne. Dels blev alle Mo-tog på strækningen Fredericia-Herning på nær tog 734 udraderet – også det tidligere omtalte tog 7711. Også på strækningen Herning-Struer skete der en indskrænkning af kørslen med Mo-vogne, dog kørte der stadig enkelte Mo-tog. En glædelig nyhed var der imidlertid også for Mo-venner: En Mo-Bhs/CIs skulle nu i week-enden køre størsteparten af togene mellem Sønderborg og Tinglev, hvor en Mo-vogn ellers i flere år havde været et sjældent syn. I de øvrige egne af Jylland forblev Mo-kørslen omtrent uændret; enkelte Mo-tog blev overtaget af litra Mx, bl.a. på strækningerne Esbjerg-Struer og Århus-Herning, men da modsatte – Mo udplacerede Mx – også forekom, forblev resultatet stort set den samme anvendelse af Mo-vogne.

Yderligere en væsentlig ting skete dog også: Mo-togene på Esbjerg-Struer blev, som følge af et overskud af styrevogne fra Fyn, i stor udstrækning nu oprangeret med styrevogn, således at det blev vanskeligere at finde et »rigtigt« Mo-tog – d.v.s. et Mo-tog uden styrevogn. En oprangering som Mo+2 CI kunne ofte ses i tog 650 Struer-

Esbjerg søndage før køreplansskiftet, men efter den 27. maj 1978 blev den i Jylland »klassiske« oprangering, Mo + Cl, et uhyre sjældent syn.

Bestanden af driftsklare Mo-vogne gik ned fra 78 til 60 stk. som følge af en udrangering af 18 Mo'ere i april 1978. Af de 60 resterende Mo var dog til stadighed 15–20 stk. hensat i Århus, hvorefter det reelle antal driftsklare Mo i hele landet pr. 27. maj 1978 var mindre end 40 stk.

I løbet af sommerkøreplansperioden foregik så en løbende »MRificering« af stort set alle fra Fredericia udgående Mo-tog, således at situationen i slutningen af september, ved overgangen til vinterkøreplanen, var, at MR-togene nu var enerådende på strækningerne på Fyn, i lokaltogene til Vojens og i stor stil havde erstattet Mo- og lokomotivtrukne lokaltog på strækningen Fredericia–Esbjerg. I Fredericia opretholdt DSB dog en Mo-reserve på 4 stk., dels til »Sønderborg-Mo'en« dels til erstatning for eventuelle nedbrud på MR-tog.

Pr. 30. september 1978 blev strækningen Fredericia–Herning Mo-løs, idet tog 734 – eneste Mo-tog på strækningen – overgik til at være lokomotivtrukket.

Ved køreplansskiftet blev MR-togene også indsat i lokaltogene mellem Esbjerg og Varde, og havde dermed holdt indtog på en del af den vestjyske længdebane.

MR-togenes overtagelse af trafikken fra Fredericia medførte naturligt nok, at et stadigt voksende antal Mo blev arbejdsløse. Dette resulterede i, at endnu en række gode, gamle veltjente Mo blev hensat i Århus, nogle efter mere end 40 år kontinuerlig drift, således at der fra efteråret 1978 f.eks. kun var én Mo i drift af de »nye 1900-Mo«, d.v.s. Mo 1973–1999, nemlig Mo 1986.

I september kørte for første gang et MR-tog til Grenå, og i løbet af efterårsmånederne fremførtes flere og flere

Grenå-tog med MR-materiel, idet det af hensyn til indøvelse af lokomotivførere var nødvendigt med MR-kørsel fra Århus. Denne udvikling medførte, at man snart kun kunne regne med at møde Mo på Grenå-banen i weekenden, og også dette blev efter kort tid usikkert. MR overtog også et enkelt togpar til Randers ved køreplansskiftet i september 1978.

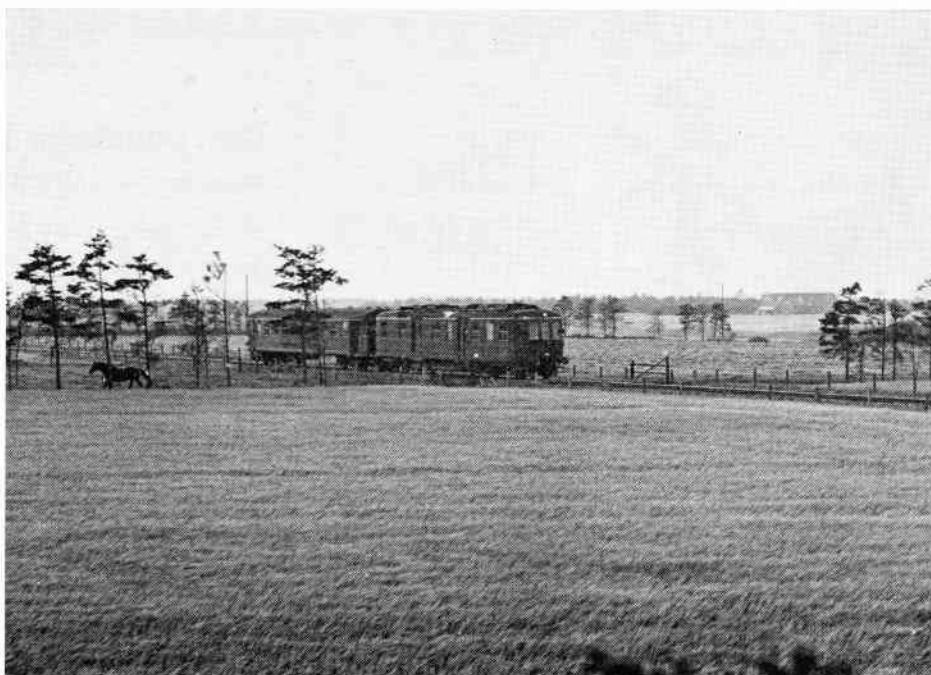


DSB Mo 1989 og Bgh i tog P 734 i Farre, 23. august 1978.

Foto: Jens Larsen.

Dette var situationen frem til ved juletid, hvor Mo'erne fik en ny renæssance – i den store juletrafik; alle køreklare Mo i Jylland kom i ilden, da talrige Mo-tog ekstraordinært var med forspand, og adskillige særposttog kørte med Mo. Op til julen skete det sjældne også, at Mo flere gange kunne ses så langt nordpå som i Aalborg, idet togene 929/974 blev fremført af 2 Mo som følge af mangel på diesellokomotiver.

Alt dette varede dog ikke længe. Knap var julen overstået, før den værste snevinter i mange år satte ind – med talrige tognedbrud som følge. Faktisk brød så mange Mo-vogne ned, at en del lokaltog måtte aflyses, og »frem-



Tog 790 bestående af DSB Mo 1885 og Cls »fanget« mellem Skjern og Borris, 15. august 1978.

Foto: Søren Larsen.

## SKAGENBANEN

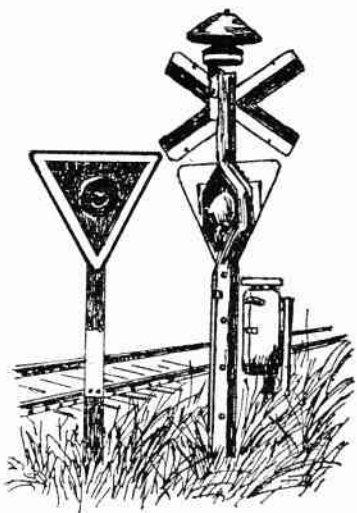
Skagen

Telefon (08) 44 10 15

Tag til Odsherred næste gang De skal på  
udflugt

### Odsherreds Jernbane Høng-Tølløse Jernbane

kører gennem Sjællands smukkeste egne  
(03) 43 20 80



Gribskovbanen og  
Hillerød-Frederiksværk-Hundested Jernbane

PRIVAT-  
BANERNE  
HILLERØD

## Tingstedets Leg & Hobby

Valby Langgade 63  
Tlf. (01) 16 43 26

Stort udvalg i modeltog, Märklin og  
Mini Trix

Broderier og meget andet i hobbyartikler

## Nyhed! i TRAFIKPLATTER



### Den populære Linie 8

er nu kommet på PORCELÆNSPLATTE KR. 79,50

Vi kan stadig levere de tidligere numre i køben-  
havnske busser og spovognsplatter, samt NESA -  
Århus og Odense TRAFIKPLATTER. Sender overalt,  
pr.stk. kr. 79,50 + omkostn.

N.B. Skriv eller ring - vi sender gerne brochurer.

**SKOTSMAN** Jensen

FREDERIKSSUNDSVEJ 323-325  
2700 BRH. KØBENHAVN  
TLF. (01) 60 20 01 & (01) 28 92 48





# DANSK JERNBANE-KLUB

## Foreningsnyt

FORENINGEN STIFTET 15. JANUAR 1961

NR. 2 . 1979

### 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 Christian Lind  
Bent Nathansen  
Egil Neergaard  
Politibetjent Finn Beyer Paulsen (sekretær)  
Viceskoleinspektør Ole-Christian M. Plum  
Georg Schmidt

### DJK's nordjyske afdeling:

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

### DJK's midtjyske afdeling:

Uffe Andersson,  
Murervej 9, 8900 Randers.

### DJK's afdeling Fyn/Syddjylland:

Niels Christian Lind,  
Aagade 50, 5270 Næsby.

### Museumsbanen Maribo-Bandholm:

Information og bestilling af særtog:  
John Krouel,  
Mønsvej 11, 4600 Køge. Tlf. (03) 66 15 85.

### Mariager-Handest Veteranjernbane:

H. J. Fredberg,  
Tyttebærvej 69, 9560 Hadsund. Tlf. (08) 57 35 67.

### Limfjordsbanen:

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

### Medlemskontingent for året 1979:

Ordinære medlemmer ..... kr. 75,00  
Juniormedlemmer (under 18 år 1.1.1979) kr. 50,00  
Optagelsesgebyr ..... kr. 10,00

Indmeldelsesformular kan rekvireres hos sekretariatet (se overst)  
- og kontingentindbetalinger sker på det under »Kassereren« angivne postgironummer.

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

**mandag den 28. maj 1979.**

### KOMMENDE UDFLUGTER

Søndag den 10. juni 1979: Udflugt på Høng-Tølløse Jernbane med damplokomotivet OHJ nr. 38 samt kørsel med OHJs nye diesellokomotiv nr. 45 eller 46 fra København H. til Tølløse.

Heldigvis er vinteren forbi, og OHJ nr. 38 skulle atter være klar til en udflugt gennem det skønne Vestsjælland, hvor lokomotivet i vinter gjorde sit til at holde sneen væk fra HTJs spor.

### Planen for udflugten ser således ud:

København H. (særtog med OHJ-materiel)	afg.	8.45
Tølløse .....	ank.	9.40
Tølløse (særtog med OHJ nr. 38) .....	afg.	10.10
Høng .....	ank.	12.05
Frokostpause		
Høng .....	afg.	14.15
Slagelse .....	ank.	14.50
Slagelse .....	afg.	15.50
Tølløse .....	ank.	17.50
Tølløse (ordinært tog) .....	afg.	18.19
København H. ....	ank.	19.06

Toget København H.-Tølløse oprangeres af OHJ lok - B 234 - B 235. På HTJ oprangeres toget af OHJ nr. 38 - B 234 - B 235 - 2 Ph-vogne. Der arrangeres fotostop på strækningen Tølløse-Slagelse-Tølløse. Under frokostholdet i Høng vil der være mulighed for at besøge DJKs filialværksted, hvor ØSJS nr. 6 er under revision.

Der arrangeres fællesspisning (frokostplatter til kr. 38,-) på Høng Hotel. De, der ønsker at deltage i fællesspisningen bedes mærke talon til modtageren med et »M« ved indbetaling af udflugtsprisen. Frokosten samt evt. drikkevarer betales direkte til tjeneren.

### Pris for deltagelse:

København-Tølløse-Slagelse-Tølløse-	
København .....	kr. 60,00
Tølløse-Slagelse-Tølløse .....	kr. 50,00
Børn under 12 år rejser for halv pris.	
Billetter, kort og fripas er ikke gyldige til særtogene.	

Tilmelding sker ved senest torsdag den 1. juni 1979 at indbetale ovennævnte beløb på postgirokonto 8 11 10 06, Dansk Jernbane-Klub, Opnæsgård 21, 2970 Hørsholm. Husk at anføre, hvad Deres betaling dækker.

Det skal bemærkes, at damptogskørslen på HTJ i tilfælde af en længere tørkeperiode i begyndelsen af juni måned vil blive erstattet af en anden form for særtog, da

banens ledelse ganske naturligt ikke vil tage ansvaret for eventuelle markbrande.

POR/PSR/OCMP

# Museumsbanen

## NYT FRA AFDELINGERNE

### DJKs afdeling på Lolland-Falster

Torsdag den 31. maj 1979 kl. 19.00: Medlemsmøde i DSBs mødelokaler, Jernbanestationen, Nykøbing Fl. (Indgang fra perron 1.).

Jørgen Halvorsen viser nogle af sine film fra privatbanerne.

P.S.

### Jubilæumsplatter for Østbanen og Vemb-Lemvig-Thyborøn Jernbane

Som det fremgår af det ene indlæg i dette nummer af Jernbanen, udsender Dansk Veteranjernbane Platte og Dansk Jernbane-Klub en jubilæumsplatte i Bing & Grøndahl porcelæn for hver af de nævnte baner i anledning af 100 års jubilæerne i juli måned.

Platterne, der fremstilles i Bing & Grøndahl's smukke blå design, udsendes kun i et meget begrænset oplag.

Motiverne på de to platter er henholdsvis damplokomotiverne ØSJS nr. 2 Kiøge, og VLTJ nr. 6.

OCMP

### Medlems- og interesseliste for DJK

Med Jernbanen nr. 2/79 medfølger også skema til medlems- og interesseliste 1979 for Dansk Jernbane-Klub. I medlemmernes egen interesse beder vi om, at så mange som muligt bliver optaget i denne liste. Udfyld skemaet og send det til: **Uffe Andersson, Murervej 9, 8900 Randers**, inden den 1. august 1979.

OCMP.

### Trafikplatter

Skotsman Jensen i København har – som det fremgår af annoncen andetsteds i tidsskriftet – udsendt en ny trafikplatte med den hedengange »linie 8«, der indtil nedlæggelsen i 1965 skrumpede sig vej fra Amager til Brønshøj og retur.

Trafikserien har været en stor succes i alle tre sporvognsbyer, København, Århus og Odense. Der er nu lavet ikke mindre end 21 trafikplatter fra Skotsman Jensen.

I Maribo er der nu travlt med at klargøre lokomotiver og vogne til sommerens trafik.

For lokomotivernes vedkommende arbejdes der specielt med ØSJS nr. 2, KIØGE, der ved festlighederne i forbindelse med Østbanens 100 års jubilæum skal trække festtoget. Næppe nogen anden jernbane er henholdsvis har været i stand til at fejre sit 100. år med et helt tog fra banens åbning, men til Østbanen kan Museumsbanen levere et togsæt af ØSJS nr. 2 – D 11 – E 26.

I midten af maj skal lokomotiv OHJ nr. 5 til Gedser med personvognen OMB B 5. Desuden kommer der materiel fra Jylland, nemlig personvognene DSB Cu 4011 og Cxm 4528 samt postvognen DSB Do 5604. Den sidstnævnte kommer fra Mariagerbanen, der tog denne vogn i brug i 1978 efter en meget omfattende istandsættelse. Toget skal anvendes i forbindelse med filmoptagelser til TV-serien »Matador«s næste 6 afsnit.

Foruden ovennævnte skal der klargøres materiel til den almindelige drift, istandsættes stationskontor i Bandholm og opholdslokalerne i Maribo skal forbedres, så der er arbejde nok til enhver, der måtte have lyst.

### Tilmelding til tjeneste ved Museumsbanen Maribo-Bandholm

Driftssæsonen 1979 nærmer sig, og foreningens medlemmer opfordres hermed til at melde sig til tjeneste i Maribo.

Vi skal i år køre plantog på søndage i juni, torsdage, lørdage og søndage i juli samt lørdage og søndage i august. Der skal på disse dage køres 3 dobbeltture Maribo-Bandholm.

Tilmelding kan ske til følgende personalekategorier: Lokomotivfører, lokomotivfyrbøder, togfører, bremsere og rangerleder (= stationskarl). Til disse 5 kategorier gøres opmærksom på, at der kræves bestået sikkerhedsprøve, og for lokomotivpersonalet gælder tillige, at de skal have gennemført den af Ministeriet for Offentlige Arbejder krævede uddannelse og have bestået de krævede prøver.

Desuden kan tilmelding foretages som lokomotivfyrbøderaspirant, togbetjent, stationsforvalter i Maribo og Bandholm samt postkortsælger.

Tilmelding foretages til **Stig Bohnstedt, Eskebjerggård 40, 1. th., 2760 Måløv** inden 25. maj 1979 og denne skal indeholde angivelse af navn, adresse, evt. telefonnummer, cpr-nr., hvad man kan tænke sig at gøre tjeneste som, hvilke datoer man kan gøre tjeneste eller hvilke man ikke kan. Nye medarbejdere bedes desuden oplyse om deres civile stilling.

Tjenestelister for første halvdel af sæsonen vil blive udsendt omkring 30. maj og for resten af sæsonen omkring 1. juli.

Oplysninger om billig rejsemulighed, overnatning, fællesspisning m.v. kan gives af undertegnede.

Stig Bohnstedt.

## SALGSafdelingen

### NYHEDER

**DJK-bog nr. 42: Østbanen 1879-1979** af Birger Wilcke. I forbindelse med Østbanens 100 års jubilæum den 1. juli 1979 udgiver DJK et jubilæumsskrift om banen. Jubilæumsbogen, der er skrevet af foreningens formand Birger Wilcke, bliver på ca. 210 sider med ca. 140 illustrationer. De kan virkelig glæde Dem til dette første jubilæumsskrift om Østbanen. Som introduktionstilbud til foreningens medlemmer kan Salgsafdelingen tilbyde Dem bogen om Østbanen til en forudbestilingspris på kr. 125,- (incl. forsendelse), såfremt De bestiller bogen ved forudbetaling inden den 15. juni 1979. Bogen vil blive udsendt ca. den 1. juli 1979. Den normale udsalgspris vil formentlig blive ca. 140 kr.

★

**Vandelgrisen** af Lars Rasmussen. Vejle Byhistoriske Arkiv har stået for udgivelsen af denne bog om Vejle-Vandel-Grindsted Jernbane, og den er på 103 sider med 72 illustrationer, hvoraf en del er tabeller over befolkningstallene på egnen fordelt efter erhvervsgrupper m.m. Endvidere dækker illustrationsmaterialet over gode fotos samt aftryk af billetter, formularer og køreplaner. Prisen for denne nydelige bog om Vandelbanen er kr. 35,- + 2,00 til porto.

★

**Tillæg til DRM I, april 1979.** For medlemmer, der har købt DRM I gennem Salgsafdelingen kan tillæg 1979 erhverves ved indsendelse af kr. 2,50 i frimærker.

★

**Tidligere rettelsesblade til DRM I og DRM II** kan fortsat leveres, men er De kommet bagud, beder vi Dem om snarest at efterbestille evt. manglende tillæg. Til DRM I udkommer der tillæg hvert år i april, mens der til DRM II normalt udkommer tillæg i både april og oktober måneder. Pris pr. tillæg til DRM I er kr. 2,50 og til DRM II kr. 2,00, idet disse beløb går til dækning af portoudgifter ved forsendelsen.

★

**Rettelsesblade til DSB SR 1975.** Så er rettelsesblad nr. 194 kommet, og som sædvanlig kan de medlemmer, der har købt SR 1975 gennem Salgsafdelingen få rettelsesbladene tilsendt mod at indsende kr. 2,50 i frimærker. Husk at anføre nummer på det sidst modtagne rettelsesblad.

**Dampkraft i vintervejr.** En beskrivelse af de problemer snevinteren 1978/79 gav Høng-Tølløse Jernbane. Ole-Chr. M. Plum har i billeder og tekst givet mulighed for, at andre kan leve sig ind i kampen mod snemasserne på HTJ, hvor damplokomotivet OHJ nr. 38 medvirkede som en ny »Holger Danske«. Kurlands Forlag har stået for udgivelsen af bogen, der er på 60 sider med 112 illustrationer. Pris: Kr. 35,- + 2,00 til forsendelse.

★

Ligesom P. Haase & Søn for et par år siden overtog opgaven med at levere Frank Stenvalls bøger til videresalg gennem de danske jernbaneklubber, deriblandt Dansk Jernbane-Klub's Salgsafdeling, har P. Haase & Søn nu også overtaget forhandlingen af P. Thomassens bøger. Det er fortsat muligt for Salgsafdelingen at sælge disse bøger, og medlemmerne støtter jo foreningens arbejde, når de handler i Salgsafdelingen. Imidlertid er der kommet nye priser på P. Thomassens bøger pr. 1. maj 1979, hvorfor de anføres nedenfor.

Tisvildebanen 1924-1974 .....	kr. 25,00
Lollandsbanen 1874-1974 (DJK-bog nr. 36) ....	kr. 135,00
Hirtshalsbanen 1925-1975 .....	kr. 70,00
Sorø-Vedde banen .....	kr. 51,00
Broagerbanen .....	kr. 39,00
Padborg-Tørsbøl banen .....	kr. 39,00
Midtbanen .....	kr. 87,00
Dampvogne og Løndevejslokomotiver .....	kr. 93,00

De ovennævnte priser er incl. moms (20,25%) og 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.

★

## BOGANMELDELSER

**Kirsten Helle Pedersen: Kampen om Kertemindebanen. Udgiven af Historisk Samfund for Fyns Stift. Pris 75 kr. + moms. Ekspedition: Landsarkivet for Fyn, Jernbanegade 36, Odense.**

★

**Hans Gerner Christiansen: Sådan husker jeg OKMJ. Dansk Jernbanearkiv's Forlag, Saksøbing. Pris 28 kr. incl. moms. Kan leveres gennem DJK's Salgsafdeling.**

★

En stor del af nærværende blads læsere vil nok synes, at titlen »Kampen om Kertemindebanen« er det mest dramatiske ved Kirsten Helle Pedersens historiske afhandling om OKMJ's forhistorie. For mange vil en afhandling uden billeder – højst nogle kortskitser – uden data om skinnevægt, lokomotiver, vogntyper og disses akselafstande m.m. forekomme verdensfjern og tør. Men der er nu tale om en dybtborende undersøgelse af de uendelige forhandlinger, det endeløse skrivi, alle de intriger og po-

litiske rævekager, som er gået forud for et jernbanebyggeri, der dog alt i alt var af beskedent omfang og som – i hvert fald set med historiens alen – fik en beskedent levetid. For kort levetid, som Wilcke har påpeget i en artikel omkring banens nedlæggelse i foråret 1966. Med større udsyn, mere tidssvarende køreplan, investering i en modernisering, afkortning med strækningen Kerteminde–Martofte og omlægning af en delstrækning, således at skibsværftet kunne få transporteret deres personale og en del materiel pr. bane, kunne den have været reddet. Det er alt passé.

Kirsten Helle Pedersen er i egentlig forstand gået til kilderne. Materialet til afhandlingen, der er i duplikeret A4 på ca. 180 sider, er hentet fra banens eget arkiv i landsarkivet, kommunearkiver, Indenrigsministeriets arkivmateriale i Rigsarkivet, ja, endog fra et privat godsarkiv, nemlig stamhuset Hverringes arkiv, avisartikler (om hvilke det siges, at de særlig omkring dramatiske højdepunkter i forhandlingerne er ganske upålidelige) og enkelte andre trykte kilder, blandt hvilke Niels Jensens bog *Danske Jernbaner 1847–1972* nævnes. Som en lille pudsighed oplyses, at Kerteminde byråds protokoller vedrørende en stor del af forhandlingerne ikke er anvendt, da protokollerne er forsvundet sporeløst.

De første bestræbelser for at få anlagt jernbane til Kerteminde opstod allerede i 1870'erne, men bestræbelserne var for spredte til, at der på det tidspunkt kunne komme realiteter ud af tankerne. Det er imidlertid forfatterindens fortjeneste, at hun grundigt har undersøgt de befolkningsmæssige og økonomiske forudsætninger for, at jernbanebyggeri i disse egne overhovedet kunne komme på tale. I 80-erne kom der fart i projekterne, men dermed også i modsætningsforholdene mellem dem, der ønskede en linie mellem Middelfart og et punkt på hovedbanen, lige langt fra Nyborg og Odense, f.eks. Langeskov eller Ullerslev, og dem, der ønskede banen ført til Odense, eller dog f.eks. til Marslev. Kerteminde by havde ikke interesse i at få en direkte forbindelse til Odense, man frygtede at blive «planetby» – uden at det begreb dog brugtes dengang. Man ville have banen næsten for enhver pris, men ikke direkte til Odense. Odense byråd og landboerne i det nordvestlige opland var derimod interesseret i direkte forbindelse til Odense, men enkeltheder i linieføringen blev genstand for uendelige diskussioner. Landboere og godsejere ville gerne have direkte jernbaneforbindelse for at få deres produkter transporteret til Odense, men ikke lige over deres respektive marker. Forfatterinden redegør også for, hvorledes jernbaneloven af 1894, der muliggjorde større indsats fra statens side, bevirkede det skred i forhandlingerne, som førte til, at banen blev bygget. Det er interessant at konstatere, hvorledes en embedsmand, stiftamtmand E. S. E. Heltzen, helt samlede trådene i sin hånd, gjorde en ende på det endeløse lokalpolitiske vrøvl, og var den, som med initiativ og snildt diplomati langt om længe fik alle løse ender til at samles. Man må her erindre, at amtmændene dengang var fødte formænd i amtsrådene og derved havde stor indflydelse på amtsrådenes beslutninger, men tillige takket være deres, således som det i reglen var tilfældet, tidligere beskæftigelse i Indenrigsministeriet, evt. et af de andre ministerier, havde de god kontakt til centraladministrationen og ofte til disses chefer, ministre, der, det var jo i Estrups tid, sad fast og længe.

Da baneanlægget omsider kom til praktisk udførelse, blev Heltzen også udnævnt til kgl. kommissarius ved baneanlægget.

Værket slutter lidt brat med banens anlæg frem til år 1900 som Odense–Kerteminde–Dalby Jernbane. I 1914 blev banen forlænget til Martofte og dermed skiftede den navn til det, vor generation kender den under, Odense–Kerteminde–Martofte Jernbane. Det er næppe gåt af uden en genoptagelse af rivningerne, men det kommer forfatterinden ikke ind på.

Den lidt tørre refererende stil bør ikke afskrække virkelig jernbanehistorisk interesserede fra at anskaffe og læse (eller i hvert fald læse i)bogen. Den giver et fortræffeligt billede af en interessant epoke i vor kommunalpolitiske historie, og forfatterindens flittige arbejde med kildematerialet fortjener, at bogen bliver læst også uden for faghistoriske kredse.



I modsætning hertil er Hans Gerner Christiansens bog »Sådan husker jeg OKMJ« næsten uden historisk baggrund. Men den gør heller ikke fordring på at være et historisk kildeskrift, alene på at være en billedbog med ledsagende tekst. Inden for den ramme er det en interessant bog. Nogle af billederne er fotografisk gode, omend det virker en lille smule ensformigt at se tog efter tog fotograferet skråt forfra, skråt fra venstre eller skråt fra højre. Enkelte af billederne er lidt for blege og uskarpe til at være egnede til reproduktion, men man forstår, at forfatteren gerne har villet have disse i og for sig enestående billeder med. Enten offentliggøres de nu, eller også er de glemt for stedse. DJKs tur med damploko den 27.2.1966 er også forevigt, som så ofte således at det skinner i øjnene, at der ikke er tale om et ordinært tog; godt med nedrullede vinduer i februar! Den lidet flatterende begivenhed med et daværende medlem, som trak i nødbremsen for at få taget nogle meget ivrige fotografier, der forventede et helt privat fotostop, op i utide, er også omtalt. Det gav en forsinkelse, der, hvis ikke DSB også havde været forsinket, kunne have været beklageligt for mange sjællændere; det var før intercity-togenes tid. Men det er ikke omtalt, at det ikke i og for sig var det ubehørlige træk i nødbremsen, som forsinkede mest, men derimod den omstændighed, at det totalt nedslidte materiel medførte, at bremseledningen ikke uden videre lod sig samle igen. Der gik nogen tid, inden synderen, som notorisk var i besiddelse af megen teknisk snille, fik skabt tryk på bremsesystemet på ny, men det lykkedes. Der er billeder fra banens hverdag og fra særlige transporter, f.eks. af roetransporterne og af et militært tog, af snerydning på banen, af lange særtog med udflugtsrejsende i DSB-vogne og meget andet. Der er billeder af damplokomotiver, diesel-do, motorvogne, rangertraktorer, sidde- og godsvogne, og alt hvad hjertet kan begære. Teksten er kortfattet, men velskrevet og inden for bogens rammer tilstrækkelig.

De to bøger ligner, som det vil fremgå, ikke hinanden, hverken i indhold eller udstyr, men de supplerer hinanden godt, og anskaffer man dem begge, har man på sin reel stående næsten alt, hvad der er værd at vide om afdøde OKMJ.

Jul. Paulsen.



føres« med rutebil. Det gjorde sig bl.a. gældende på strækningerne Herning-Skjern og Struer-Esbjerg-Tønder. (Retfærdigvis må det også huskes, at DSB's nyeste materiel ligeledes brød ned i stor stil).

I week-enden 13.-14. januar 1979 var det meningen, at en ny maskinplan skulle træde i kraft. Der skulle nu indsættes MR-tog i Mo-løbene på strækningerne Århus-Herning og Århus-Langå-Struer som en forsmag på K 79. Få dage for denne plans ikrafttræden blev den imidlertid trukket tilbage. Mo-kørslen skulle fortsætte i hidtidigt omfang.

Senere har det alligevel vist sig, at MR-togene har holdt deres indtog på de nævnte strækninger i takt med, at der leveres MR-tog fra Scandia i Randers. Men overgangen til MR-tog bliver trods alt ikke så pludselig som beregnet. »Den evige Mo-vogn« har fået endnu en stakket frist på det primære regionalnet.

Den uhyre anspændte trækraftsituation i de tidlige forårsmåneder her i 1979 har betydet, at en del af de nyligst henstillede Mo igen vil blive repareret, det drejer sig bl.a. om de fleste af de i vinterens løb hensatte enheder. Det er altså absolut ikke slut endnu med Mo'erne, og vil næppe blive det de første par år.

I K 79 vil Mo'erne endda overtage en endnu større del af trafikken på f.eks. strækningen Esbjerg-Struer, end det i øjeblikket er tilfældet. Stort set vil Mo blive enerådende som trækraft for persontog på strækningerne Thisted-Struer-Esbjerg-Tønder og Herning-Skjern. Det er så meningen, at der i Struer skal foretages almindelig driftsvedligeholdelse og mindre reparationer, mens Mo'erne kun



DSB Mo 1854 med den svenske målevogn SJ Oib 30 - 74985 - 0235 i tog 8443 i Hedensted den 17. november 1978. Foto: Jens Larsen.

i tilfælde af større nedbrud og reparation/revision skal sendes til Århus.

Konklusionen på denne artikel over Mo-kørslens udvikling i områderne vest for Storebælet de sidste par år må da blive, at lige som Mo'ernes tilværelse gennem de sidste 44 år har været et uafbrudt slid, vil deres endeligt også blive en sej omgang; det sidste Mo-tog har næppe kørt før et par år inde i næste årti.

---

# Amagerbanen i 1978

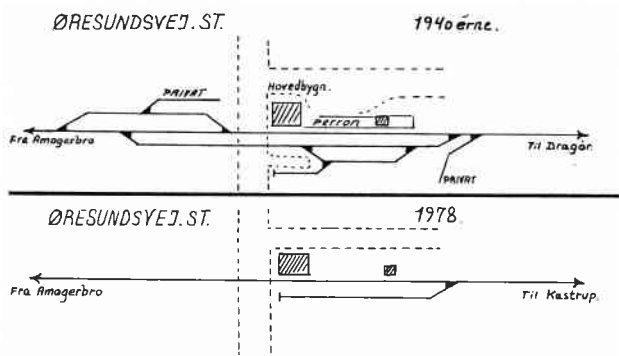
af Bruno H. Pedersen

I 1948 forsvandt den ene af Københavns privatbaner, da DSB overtog Slangerupbanens strækning fra København L. til Slangerup, og i 1974/75 blev også Amagerbanens skæbne fremover lagt i DSB-regi. Men hvad er der sket med Amagerbanen siden DSB overtog den for snart fem år siden?

Det, DSB fik ved overtagelsen af Amagerbanen, var i ordets bogstaveligste forstand en »nedslidt privatbane«, og samtidig forestod en større oprydning af såvel strækningssom stationsarealerne. På Amagerbro henstod endnu nogle gamle billetsalgs- og venteskure fra persondriftens tid samt mange andre minder fra Amagerbanens velmagtsdage. Nord for Øresundsvej var sporet næsten lukket af buskads, og ved Syrevej lignede skinnerne forvredent »ståltråd«, som man næppe skulle tro, at der kunne køres tog på.

DSB gik i gang med istandsættelsen af banestrækningen ved Amagerbro, hvor hele spornettet blev fornyet og forenklet (endnu ikke helt færdiggjort), og samtidig opsattes der stålmaster for belysning af baneterrænet. Endvidere blev indhegningen af stationsarealet fornyet. Mens dette arbejde stod på, begyndte man udskiftningen af hele hovedsporet samt Provstenssporet. Sporfornyelsen sker ved brug af brugte 37 km/m-skiner bl.a. fra Frederiksbundsbanen. De er blevet nedlagt på hele svellerammer i grusballast med almindelige skinnestød. Dette arbejde kunne tilendebringes i 1978 med undtagelse af enkelte sporskifter samt en stump spor ved Saltværksvej. Ved Amagerbro har man i slutningen af 1978 fjernet omløbsporet mellem Amagerbrogade og Vermelandsgade.

Går vi ud af strækningen fra Amagerbro, finder vi endnu sidesporet til Philips syd for Prags Boulevard, men det har



ikke været i brug i årevis, og bliver næppe taget i brug igen. Sporet er helt overgroet, og kun selve sporskiftet fortæller, at der ligger et sidespor.

Lidt længere mod syd har DSB anlagt en brolagt overgang for enden af Lergravsvej, og på hele strækningen er de gamle GIV AGT-skilte udskiftet med nye reflekterende. Så nås Øresundsvej station, og her er der ikke meget at se mere. Samtlige sidespor såvel nord som syd for vejskæringen er optaget og/eller afbrudt. Også dobbeltkrydsningen i vejen for overhalingsporet er fjernet nord for denne, således at det nu ender syd for vejen som et almindeligt sidespor for hensætning af godsvogne. Ved sporfornyelsen blev samtidig den gamle jordperron fjernet. Det var i øvrigt hensigten, at stationsbygningerne på såvel Øresundsvej station som Syrevej station skulle nedrives grundet deres brøstfældige tilstand, men dette er dog ikke sket endnu.

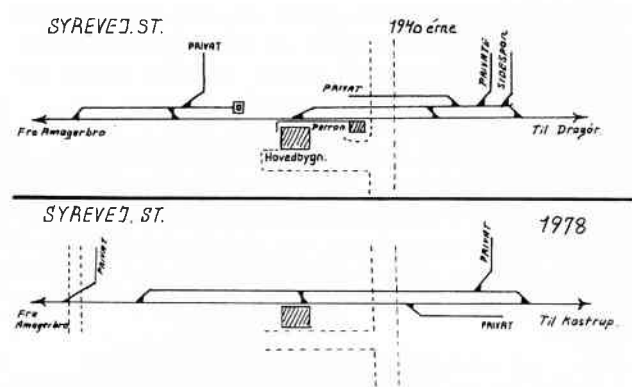


Øresundsvej station på Amagerbanen, efteråret 1977.

Foto: Finn Beyer Paulsen.

Så kommer vi til Engvej trinbræt. Her henlår endnu den gamle jordperron, men denne er også bortgravet ved sporudvekslingen.

Næste stop bliver Syrevej station, som nu spormæssigt er den største station efter Amagerbro. På Syrevej station er der kun sket mindre ændringer. Et privat sidespor fra AB's tid er fjernet. Krydsningsporet, der ikke havde været brugt i årevis, og hvor træerne var vokset ind over sporet, har DSB reetableret, således at der igen kan finde togkrydsninger sted på Syrevej station. Den gamle perron samt varehuset er fjernet i forbindelse med istandsættelsen af sporene på Syrevej station. For få år siden blev der anlagt en ny vejpassage nord for stationen, Hedegårds-

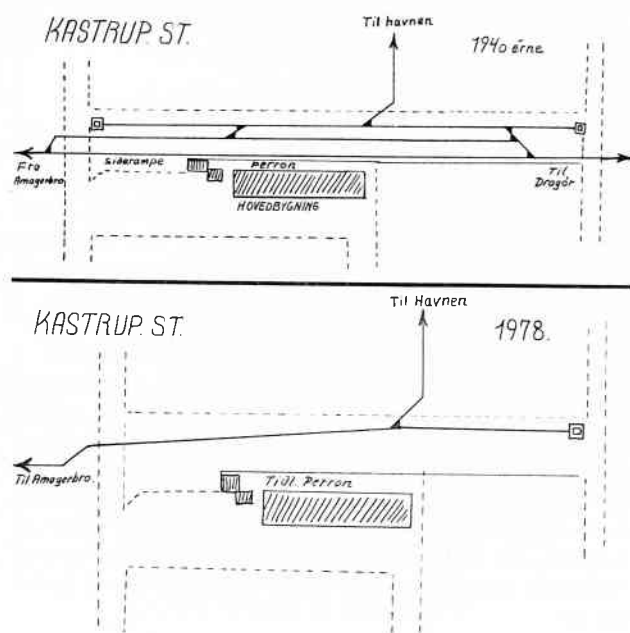


vej. Herfra udgår der stadig et sidespor til syrefabrikken, men det ser ikke ud til at blive brugt mere.

Banens endestation, Kastrup, har den største stationsbygning, men et skuffende syn møder én. Stationsbygningen står ensomt tilbage i et næsten sporløst terræn, idet samtlige spor, såvel hovedsporet (perronsporet), omløbspor og læssespor er fjernet. Det samme er tilfældet med dobbeltkrydsningen ved Alleen. Det nye sporplan for Kastedup er ganske enkel. Kort før indkørslen svinger banen i østlig retning, hvor det tidligere spor 2 lå, og det ender ved den gamle enderampe ved Skøjtevej. Denne rampe er endnu bevaret. Ud fra dette spor udgår havnesporet. Det er alt, hvad der er tilbage i Kastrup, og der kan altså ikke foretages omløb mere.

Indtil udskiftningen og sporoptagningen begyndte i Kastrup, lå endnu krydsningen i Skøjtevej. En stump af sporet fra den gamle udkørsel mod Dragør lå i en kurve, men også disse rester af fortiden blev fjernet. Stationsbygningen er overtaget af kommunen, og i denne er der nu posthus samt lokaler til diverse politiske ungdomsforeninger.

For få år siden sad de gamle stationsskilte endnu på stationsbygningerne, og det sidste – i Kastrup – blev først

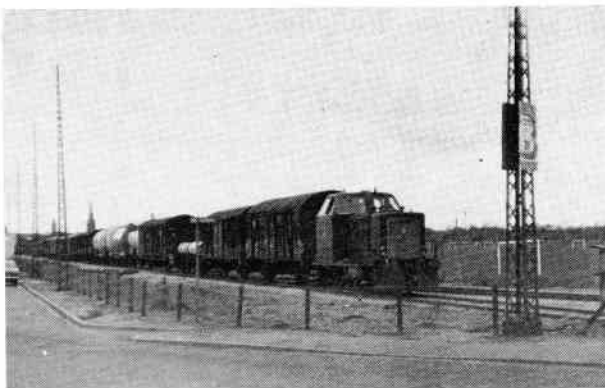


fjernet ved DSB's overtagelse af Amagerbanen. De gamle AB-busgarager er nu indhegnet og tilhører glasværket.

Havnesporet er ligesom selve strækningssporet blevet fornyet, og i tilknytning hermed blev det forlagt kort før skæringen med Kystvejen i sydlig retning. Havnesporet ligger således nu i højre side af havnevejen ned til BP-kemi. Det gamle sidespor til virksomheden efter vejpassagen er nu væk, og fabrikken er ligeledes nedrevet.

Den gamle Amagerbane har fået et nyt spor med mange forenklinger, men samtidig også en forhåbentlig ny og lang fremtid som godsbane under DSB's ledelse.

I 1978 forsvandt det sidste AB-materiel fra Amagerbanen, idet diesellokomotivet AB 1, som DSB også overtog i 1974/75, blev solgt til Lollandsbanen. Dermed sattes et punktum for Amagerbanens egen »private« historie.



Amagerbanens diesellokomotiv M 1 med godstog mod Kastrup ved Prags Boulevard, efteråret 1977. Foto: Finn Beyer Paulsen.

# Nye færger til Bornholm

af Jan Koed

Mandag den 18. december 1978 stævnedes den første af Bornholmstrafikkens nye bilfærger, »Povl Anker«, ud af Rønne havn med kurs mod Ystad på sin første ordinære rejse. Der var kun 38 passagerer om bord på denne jomfrurejse, som i øvrigt forløb i al ubemærket. Men i dagene forud havde den ny færge været genstand for den allerstørste opmærksomhed. I København, Ystad og Rønne, hvor »Povl Anker« blev præsenteret for offentligheden forud for dens indsættelse i trafikken var tilstrømningen overvældende. Især i Rønne blev åbent-skib-arrangementet en sand folkeforlystelse. 6500 mennesker myldrede om bord i de to timer, der var afsat til, at bornholmerne ved selvsyn kunne danne sig et førsteindtryk af deres ny »damper«. Den fremherskende stemning var en blanding af beundring og stolthed.

»Jens Kofoed«, som blev indsat i trafikken den 8. april, og søsterfærgerne »Povl Anker« betegner et virkeligt vendepunkt for Bornholms trafikale forbindelser med det øvrige land. I adskillige år har det statslige rederi Bornholmstrafikken og dets forgænger A/S Dampskibsselskabet paa Bornholm af 1866 måttet trækkes med en flåde af meget umage enheder. Man rådede dels over konventionelle skibe bestemt for natruten København-Rønne, der var uanvendelige til overførsel af lastvognstog, men havde rigelig køjekapacitet, og dels over bilfærger med for ringe kapacitet til at klare trafikpresset i højsæsonen. Det medførte en meget uøkonomisk drift med bl.a. faste dubleringer af afgang. Udviklingen i retning af stadig flere overførsler af lastvogne gjorde en gennemgribende fornyelse af flåden uomgængelig.

I 1976 lykkedes det at få bevilling på i alt ca. 300 mill. kr. vedtaget på finansloven til bygning af to ens færger.

Umiddelbart efter blev projekteringsarbejdet påbegyndt. Inden for de givne rammer søgte man på bedst mulige måde at tilgodese kravene til stor bildækskapacitet, tilstrækkeligt antal køjer og høj rejsekomfort. De besparelser på driften, der skulle blive følgen af flådens fornyelse, agter man at udnytte til at holde godstaksterne i ave til gavn for det bornholmske erhvervsliv.

Ved valget af navne til den ny generation bilfærger har man brudt med traditionerne. Mens de tidligere bornholmerbåde alle havde geografiske navne eller navne uden tilknytning til bestemte personer, er de nye færger opkaldt efter to fremtrædende skikkelser i den bornholmske historie. Jens Kofoed og Povl Anker var begge særdeles aktive, da en kreds af bornholmere gjorde oprør mod den svenske overtagelse af øen i 1658. Jens Kofoed med tilnavnet »Bornholms befrier« er nok den mest kendte af de to, idet han var den mest aktive og udfarende kraft, mens Povl Anker havde sin styrke som strategen og hjernen bag aktionerne. Godt at navnene på disse to bornholmske hædersmænd lever videre i de nye færger.

Det er to velvoksne fartøjer Aalborg Værft A/S har bygget. De har certifikat til at måtte medtage 1500 passagerer og med en længde på 121,00 m, en bredde på 21,50 m og en bruttotonnage på 8203 BRT kan de måle sig med DFDS' Oslo-både. Under bildækket ligger fire hovedmotorer fra B&W Alpha Diesel AS (type 16U28LU), der tilsammen yder 16960 BHK gennem to KaMeWa skruer med indstillelige blade. Denne maskinkraft giver færgerne den relativt høje maksimalfart på 20½ knob, hvilket der kan blive god brug for til at hale eventuelle forsinkelser hjem med i højsæsonen, hvor færgerne både skal betjene København-Rønneruten og gøre to dobbeltture på Rønne-Ystad. Til

**A/S P. HATTEN & CO.**  
**MARIBO – NAKSKOV**

---

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

---

**Rigtige sko til hele familien**  
**SKOKØB**  
Lollandscentret – Maribo  
Tlf (03) 88 17 27

---

**NORDISK BÅDHANDEL**  
Reersnæs Savværk  
4930 Maribo  
Tlf. (03) 88 80 69

---

**ØSTERGADES BRODERIMAGASIN**  
Ellen Rasmussen  
Østerbade – Maribo  
Tlf. (03) 88 01 06

---

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

---

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

---

**ANNE MARIES KIOSK**  
Vestergade 42 – Maribo – Tlf. (03) 88 30 23  
Alt i dagblade – ugeblade – tidsskrifter – kort –  
telegrammer  
Stort udvalg i tobaksvarer  
Vine og spirituosa

**BODEGA SPAR 2**

v/Bent Hansen  
Lodsvej 1 – Dalmose  
Telefon (03) 58 84 44

Stedet hvor man mødes  
og hygger sig med vennerne

---

**JØRNS AUTO**

v/ Jørn Jørgensen  
Nystedvej 32 – Maribo  
Tlf. (03) 88 34 29

Alle autoreparationer udføres  
Fagmæssigt arbejde – hurtig levering

---

**Maribo**  
**bremse- og koblings-**  
**service**

v/ Flemming Andersen  
Slagterivej  
Telefon (03) 88 30 67  
Hurtig levering  
Fagmæssig udførelse

---

Vil De have service –  
så kør til



**KJELD MORTENSEN**  
**Service**

Østre Landevej 46 – Maribo  
Telefon (03) 88 00 72  
Maskinvask og Quick Service





Pz trods af det brede skrog og den store overbygning er færgerne næsten elegante i linierne.

Foto: Bornholmstrafikken.

færgernes forsyning med lys og kraft er installeret tre hjælpemotorer af Frichs fabrikat. Til lindring for mange fremtidige passagerer er færgerne forsynet med finnestabilisatorer, således at det kun i ekstreme tilfælde skulle blive nødvendigt at gribe til de fremlagte poser med påskriften »hvis!«.

Dimensioneringen og udformningen af færgerne er foregået i et samarbejde mellem flere parter. Konsulentfirmaet Knud E. Hansen ApS udarbejdede det første skitseprojekt, som dannede grundlaget for det videre projekteringsarbejde, hvori deltog arbejdsgrupper fra de forskellige personalekategorier, teknikere fra DSB og i de senere faser Aalborg Værft A/S. Endvidere har arkitekt Niels Kryger været tilknyttet projektet.

De mange anstrengelser er resulteret i ganske harmoniske og velproportionerede fartøjer. På trods af de ubønhørlige krav til maksimal bildækskapacitet og rigelige passagerfaciliteter er det lykkedes at formgive færgerne, så de set fra visse vinkler virker næsten elegante. Man har øjnsynligt ikke ønsket at eksperimentere med utraditionelle løsninger, men har valgt et velkendt formsprog, som er en sympatisk videreførelse af danske skibsbygningstraditioner. Ved indretningen af færgerne har det været et mål at organisere de forskellige funktioner så overskueligt som muligt dels af hensyn til den rationelle interne arbejdsgang, og dels for at passagererne hurtigt skal kunne finde sig til rette om bord.

Passagererne har adgang til i alt seks dæk. Nederst ligger bildækket, som har plads til otte rækker personvogne eller seks rækker lastvogne. I højsæsonen er der mulighed for at øge kapaciteten for personbiler til i alt ca. 300 ved at tage et nedhejset platformdæk i brug. Midt ned gennem bildækket er der trapper og elevatorer, der giver adgang til de andre dæk.

Under bildækket ligger kamrene for bl.a. dæksbesætningen. Det må betegnes som noget af et tilbageskridt at placere opholdsrum for de ansatte i bunden af færgen langt fra dagslyset og nær de larmende maskiner. I andre rederiers moderne færger ligger alle besætningskamre over vandlinjen. Personalet har dog accepteret denne løsning mod at få større og mere komfortable kamre stillet til rådighed.

Over bildækket og platformdækket ligger kabinedækket, som er det dæk, man kommer ind på, når man går om bord over landgangen. Fra en indgangshall i midten af færgen kan man enten fortsætte videre op til salondækket eller få anvist sin køje af kahytjomfruen (eller stewardessen, som hun vist kaldes i dag). På nær 10 luksus-kamre, som ligger på bådendækket, er alle passagerkamre placeret på kabinedækket. Ved disponeringen og indretningen af kamrene har man brudt med traditionen på to punkter, hvilket har vakt megen diskussion. Der findes ikke længere enekamre, og samtlige kamre er udstyret med bad og toilet. Mange har givet udtryk for (at det er

en urimelig flothed at forsyne hvert kammer med bad, da mange mennesker formodes ikke at ville benytte det, men tilskyndelsen og nydelsen af en forfriskende morgendouche er unægtelig ulige større, når man ikke skal rende frem og tilbage på gangen. Mon ikke det trods alt er en rigtig disposition? At enekammeret er faldet væk er mere diskutabelt. Mange lægger afgørende vægt på at disponere over et kammer for sig selv, og for at gøre det på de nye færger må man betale en tillægspris, som ligger en del over den pris, som et enekammer kostede på de gamle skibe. Det turde være noget af en maskeret prisforhøjelse. I alt findes 136 kamre á to personer og 17 kamre á fire personer, især beregnet på unge mennesker. Kamrene er ikke ret store, til dels på grund af den plads den præfabrikerede toilet- og brusekabine optager, men man har egentlig ikke behov for mere råderum til det kortvarige ophold, der altid vil være tale om.

Fra hallen går man op ad en noget uheldigt udformet trappe af aluminiumsprofiler, der fører til salondækket. Undervejs passerer en kæmpeforstørrelse af et gammelt kort over Bornholm, hvis dekorative virkning desværre går noget tabt ved at blive skåret midt over af trappen. I det hele taget virker disse fordelingsrum og gangarealerne i øvrigt triste og forstemmende på én. Man mindes de gamle skibes smukke og indbydende haller med de svungne trapper og ædle materialer. I de nye færger træder man ind i et kælderagtigt rum med rødmelet vinylgulv, plastbeklædte skotter og diffus lysrøsbelysning. Først når man er ude i opholdsarealerne begynder velværet at indfinde sig.

På forparten ligger restauranten med plads til ca. 300 gæster. Det er et ganske storslået og flot rum, hvor man kan glæde sig over det smukke og gedigne inventar. Desværre brydes panoramavirkningen noget af en indelukket nødtrappe, som man har været tvunget til at acceptere efter krav fra skibstilsynet. Man bemærker gulvtæppet, som er udført specielt til Bornholmstrafikken, hvis bmærke er benyttet som mønster. Et stort maleri pryder bagvæggen i restauranten. På »Povl Anker« har den 85-årige bornholmske maler Helge Nielsen hædret mindet om fire personligheder med tilknytning til øen: Kr. Zartmann, Martin Andersen Nexø, Oluf Høst og Vilh. Grønbech. På »Jens Kofoed« har Henning Damgård-Sørensen skabt et abstrakt relief, som har den egenskab, at det skifter farve og motiv alt efter, hvorfra man betragter kunstværket.

I styrbords side midtskibs ligger kabys, pantries og mandskabsmesser, mens bagbords side rummer opholdsarealer for passagererne samt kiosker for såvel indenrigs- som udenrigsfarten. Hele agterparten optages af et stort cafeteria, der har plads til ca. 350 personer. Et legerum i midten af lokalet er helt omgivet af glasvægge, så børnene kan regere uforstyrret under forældrenes opsig. I cafeteriabordene er laminatpladerne prydet med gengivelse af fine gamle søkort, en virkelig fremragende idé.

Over salondækket ligger båddækket med den store frontsalon på forparten. Her er der mulighed for i hyggelige omgivelser at slappe af i hvilemøblerne, nyde en drink ved baren eller tage et slag kort ved bordene langs vinduerne. Her kan man igen glæde sig over den smukke ap-

tering og de smagfulde blå farver. Midtskibs på bådedækket ligger officers- og mandskabsmesserne samt de forømtalte 10 topersoners luksuskamre. Endnu en nyskabelse er salonen med hvilestole – eller rettere hvilesøfaer – agter. I stedet for de almindeligvis anvendte flystole har man her udviklet en særlig sofa, hvor ryglænet kan drejes rundt i vandret stilling, således at sofaen kan benyttes af to liggende personer. Det ser besnærende ud, men hvordan vil det fungere i praksis? Vil f.eks. fristelsen til at vippe hinanden på dørken ikke være for stor for kåde skoleelever? Salonen er udstyret med adskillige TV-apparater til adspredelse for kedsomme passagerer. Et virkeligt aktiv for agtersalonen er den flotte udsigt gennem glasvæggen bagest.

På bådedækket er det muligt at promenerer i det fri fra for til agter og nyde udsigten og den friske luft med albuerne hvilende på rigtige teaktræsløninger. Det er efterhånden ikke mange steder i et moderne fartøj, man støder på det traditionelle, gedigne skibskram. Træ er så godt som overalt afløst af plast og aluminium. Efter sigende skulle kaptajnen på »Povl Anker« have ønsket et plankedæk på bådedækket, hvilket desværre ikke kunne lade sig gøre af hensyn til færgernes stabilitet.

Det øverste dæk passagererne har adgang til er brodækket, hvor der findes et delvis overdækket soldæk med borde og bænke. Den øvrige del af brodækket optages af officerskamre og kommandobroen, som efter tidens skik er helt lukket og iøvrigt er udstyret med det nyeste elektroniske navigationsudstyr.

Som konklusion må man sige, at de nye bornholmsfærger virker tiltalende såvel i det ydre som indre. Forsøgene på at gøre færgerne så vibrationsfri som muligt under sejlads synes at have båret frugt. De støjgener, man har konstateret ved enkelte kamre, må skyldes et sammenfald af uheldige omstændigheder. Man fornemmer i det hele, at færgernes fædre har vist vilje til at gøre passagerernes velvære under rejsen størst muligt, idet de som hovedindtryk har undgået billige og nemme løsninger. Denne holdning, som har dybe rødder i dansk skibsbygningstradition, vil sikkert også manifestere sig i fremtidens færgebyggeri både til DSB og de private rederier.

Efter indsættelsen af de nye færger er tre ældre fartøjer blevet overflødige. Bilfærgeren »Rotna« er allerede afhændet og forlod de hjemlige farvande i januar med kurs mod Malta. Færgeren er overtaget af det maltesiske rederi Sea Malta og skal under navnet »Ghawdex« betjene overfarten mellem Malta og nabøen Gozo. I skrivende stund ser det ud til, at »Kongedybet« vil blive solgt til Den rejsende Højskole, der vil benytte skibet til efterskole i Nyborg havn. Om »Bornholm«s fremtidige skæbne vides endnu intet.

**STØT VORE ANNONCØRER!**

**– DE STØTTER OS**

# Jernbanenyt - kort fortalt



## Privatbanerne

### Høng-Tølløse Jernbane

Snevanskøelighederne på HTJ fortsatte faktisk det meste af februar måned. Allerede den 8. februar væltede sneen ned igen, og snart var to Y-tog kørt fast i sneen på strækningen. DI. 39 kørte til undsætning, men de to tog måtte efterlades ved Udstrup, og diesellokomotivet nåede kun med stort besvær tilbage til Tølløse først på aftenen.

Næste dag måtte nr. 38 atter i arbejde, og midt på formiddagen var de to Y-tog atter trukket fri. Foruden damplokomotivet OHJ nr. 38 og DI. 39 havde man hjælp fra en gummiged, som banen lejede i den følgende tid for at rydde de efterhånden ret høje snebjerge langs banen væk.

Alle fik nu lov til at sunde sig et par dage, men tirsdag den 13. februar gik det atter løs med snestorm og kraftig kulde. Uvejret fortsatte hele natten, og med DI. 39 forsøgte man at få de to Y-tog, der tirsdag aften endte i Slagelse, hjem til Tølløse. Man nåede kun til Sønderstrup mellem Kr. Eskildstrup og Tølløse, hvor de to lynettetog måtte efterlades tidligt onsdag formiddag.

De næste dages snestorme lukkede HTJ-strækningen tolt, og forgæves forsøgte man både torsdag den 15. og fredag den 16. februar at nå ud til de to Y-tog med OHJ nr. 38 og DI. 39. Først lørdag formiddag, hvor man fik yderligere hjælp fra en gummiged og en røndegraver, lykkedes det at komme de fastkørte tog til undsætning. Da stormvejret og den kraftige fygning fortsatte, udsatte man rydningen af strækningen til mandag.



### Hads-Ning Herreders Jernbane



Onsdag den 21. februar 1979 syntes damplokomotivet OHJ nr. 38, at det trængte til et »hvil« midt i »Slaget om HTJ«, hvor Kong Vinter var en hård fjende, og det væltede om på siden ved en afsporing mellem Ruds-Vedby og Kulby. Foto: Ole-Chr. M. Plum.

Mandag den 19. februar begyndte så det endelige »sne-slag« på HTJ. På 5 timer og efter et forbrug på ca. 10.000 l vand nåedes Kr. Eskildstrup. I løbet af eftermiddagen og det første af aftenen nåedes Stenlille.

Den følgende dag så alt ud til at skulle gå forholdsvis godt. Allerede ved middagstid nåede snerydningstoget frem til Ruds-Vedby. Mellem Ruds-Vedby og Kulby blev OHJ nr. 38 imidlertid afsporet i en ret stor, men skæv snedrive. Først omkring kl. 22 var lokomotivet atter sat på sporet.

Efter reparation af sporet ved uheldsstedet fra dagen før kunne sneplovstoget fortsætte onsdag middag. Endnu en gang skulle nr. 38 blive afsporet, og denne gang væltede lokomotivet. Heldigvis kom ingen mennesker til skade ved dette uheld.

I løbet af fredag blev nr. 38 atter sat på sporet af to mobilkraner fra BMS, og heldigvis var skaderne på lokomotivet ikke større, end at det lørdag den 24. februar kunne køre til værkstedet i Holbæk for egen damp.

Dette blev afslutningen på snerydningen på HTJ i vinteren 1978-79, idet den resterende del af banen blev ryddet med et par gummigeder, og DSB sørgede for rydning af strækningen Høng-Slagelse på lignende vis, således at normal drift på hele strækningen kunne genoptages fredag den 23. februar om aftenen.



Den 9. februar 1979 blev den sidste egentlige driftsdag for diesellokomotivet LJ M 10, idet det efter afsporingen ved Grimstrupvej på Bandholmbanen er blevet udrangeret.  
Foto: Poul Stolarczyk.

## Lollandsbanen

Som det fremgik af Jernbanen nr. 1/79, havde LJ også haft mange vanskeligheder på grund af vintervejret i hele januar og begyndelsen af februar måned. Disse var kulmineret den 4. februar, hvor LJ M 33 og sneplov nr. 44 blev afsporet ved Radsted. M33 blev sat på sporet af en af DSBs kraner i løbet af den 5. februar og derefter trukket til Maribo.

Indtil sidst i marts måned henstod LJ M 33 i Maribo, da man ikke kunne afgøre skadens omfang. Nu er lokomotivet sendt til byen Moers i Vesttyskland, hvor MaK har et reparationsværksted. Når lokomotivet er adskilt, vil der blive taget endelig stilling til reparation m.v.

Allerede den 9. februar skete den næste alvorlige afsporing på Lollandsbanens spor. Denne gang måtte LJ M 10 en tur i grøften ved Grimstrupvej på Bandholmbanen, og de næste dage var strækningen afspærret, hvilket var til gene for godstrafikken til Bandholm, som man var afhængig af, da Bandholm havn var lukket af is.

Fra Nakskov kranudlejning lånte man en kran for at få M 10 på sporet igen, og klargøringsarbejdet blev påbegyndt. Dette arbejde måtte stoppes efter et par dage, da endnu en kraftig snestorm rasede hen over Lolland. Alt var nu helt lukket, og toggangen var indstillet i ca. 8 dage. Man begyndte igen at køre lokaltog den 16. februar, da DSB endnu ikke var kommet igennem driverne.

Da DSB fik åbnet strækningen til Næstved, lånte man en Y-togstamme hos LJ til pendulkørsel mellem Næstved og Nykøbing som følge af mangel på trækraft.

Under snestormen blev også en styrevogn beskadiget, da den fik trukket koblingen af, da man forsøgte at trække Y-togget ud af en snedrive ved Maribo. Man havde ikke nogen trækraft til at hente dette Y-tog, hvorfor man

koblede MY'eren af det gennemgående tog. Det kostede en forsinkelse på ca. 5 timer.

Også DSBs sneplov måtte en tur til Nakskov, da man ikke havde nogen anden mulighed for at rydde strækningen.

Sneen lagde sig så højt, at selv gummigeder ikke kunne komme af med den, og man måtte bruge gravemaskiner. De kunne stå på snedriverne og grave sig ned til skinnerne. Snenæsen til M 14 blev også restaureret, det var nu det eneste snerydningsmateriel, som banen var i besiddelse af.

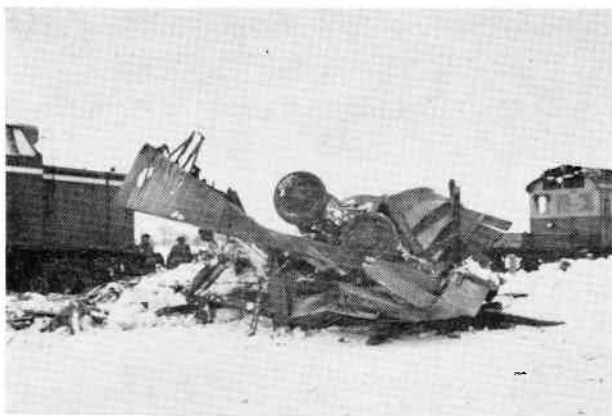
Da driften igen var normal, skulle man frem til M 10, som stadig lå i grøften. Og forberedelserne til rejsningen af M 10 kunne nu begynde forfra.

Den 28. februar kom Nakskov kranudlejning til uheldsstedet, næsten tre uger efter M 10 blev afsporet. Da man



LJ M 33 fremførte indtil afsporingen ved Radsted den 4. februar mange persontog på Lollandsbanen i vinterperioden. Her er M 33 med tog 607, der i øvrigt bestod af LJ Ev 93 - P 76 - DSB Bg, i Nykøbing Fl., den 12. januar 1979.  
Foto: Erik Buus.





Lollandsbanens udrangerede sneplov LJ 44 ved Radsted, den 5. februar 1979.  
Foto: Poul Stolarczyk.



Rationel snerydning på Maribo station den 12. januar 1979 med grave-maskine og LJ M 11.  
Foto: Erik Buus.

et par dage i forvejen havde sat et MZ-lokomotiv på sporet i Rødby Færge, var det ingen sag for kranudlejningen at få rejst M 10, hvilket kun tog nogle få timer, hvorefter M 9 trak M 10 til Maribo.

Dette uheld betød, at M 10 nu er udrangeret. Skaderne var så store, at det ikke kunne betale sig at reparere dette lokomotiv. Bl.a. var topstykket frostsprængt.

Tilbage er nu kun M9 som reserve. Så man må kun

håbe, at der ikke sker større uheld med dette lokomotiv, for så er det sket med »de firkantede« på LJ.

★

»Privatbanenyt« er redigeret af Ole-Chr. M. Plum. Visse informationer skyldes Poul Stolarczyk.

★

»Jernbanenyt – kort fortalt« er også afkortet i dette nummer af tidsskriftet, men i nr. 3/79 vender vi tilbage med både DSB-nyt og privatbane-nyt.

**S SCANDIA  
RANDERS**

– spændende togrejser:

## Frihedens Jernbane

En usædvanlig togrejse med den kinesiskbyggede jernbane fra Tanzania til Zambia. Kan kombineres med besøgsrejser. Rejsen kan forlænges op til 1 måned. Med fly til Dar es Salaam og hjem fra Lusaka. Pris ..... **kr. 4.955**

## Den transsibiriske jernbane

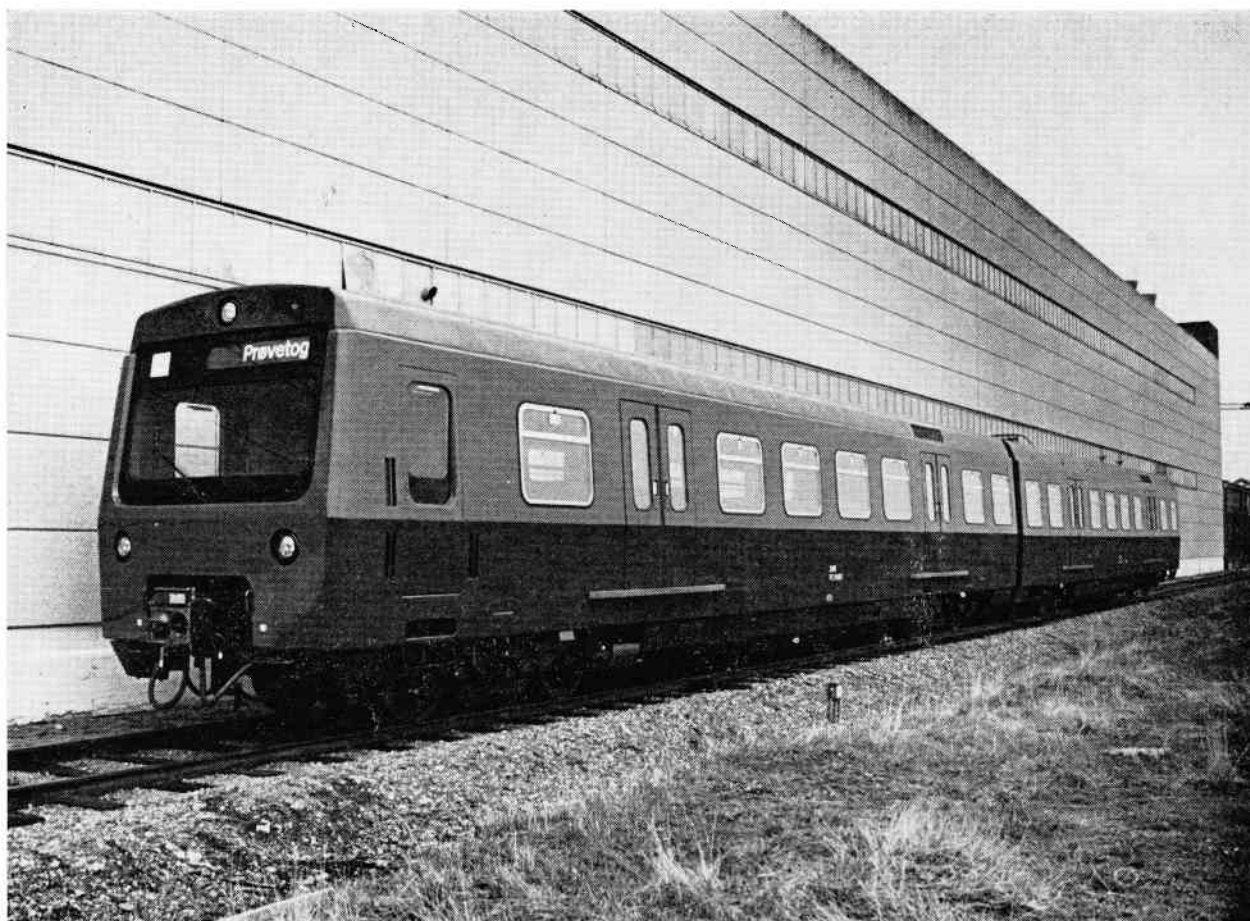
Man kan flyve til Japan på 18 timer, men man kan også tage toget og være 14 dage om turen – og en stor oplevelse rigere! 10.000 km med tog til Stillehavet og derfra med skib til Japan. Pris København-Yokohama (Japan), enkelt **kr. 3.050**

Ring, skriv eller kig ind  
efter specialprogram.

**DIS REJSER**  
Skindergade 28, 1159 København K  
Telefon (01) 11 00 44

REJSER Medlem af Danmarks Rejsebureauforening IATA agent

Det store DIS sommerprogram 1979 indeholder bl.a. fly- og togrejser for unge, feriestrækninger og et alsidigt udvalg af ferierejser for alle.



**DSB-nyt:** Den 21. april blev den første halvdel af et af de nye regional S-tog leveret til DSB fra Scandia i Randers. Der vil gå endnu et stykke tid inden de egentlige prøvekørsler med materiellet kan påbegyndes, idet der skal foretages visse justeringer på de nye tog på S-togsdepotet i Tåstrup. Her ses en toghalvdel bestående af FC 6005 og MC 6505 ved Scandia i Randers den 20. april 1979.

Foto: Ole Kien.

## KULTRANSPORT PÅ JERNBANE – HVAD ELLERS?

. . . fortsat fra side 35

Af disse grunde er det indlysende, at varmeprisen bliver større ved jernbanetransport end ved vejtransport. De samfundsmæssige meromkostninger ved vejtransport af kul er det jo samtidig så nemt at se bort fra.

Miljøstyrelsen har bedt ELSAM om at komme med en redegørelse for, hvordan kultransporten til værket skal ske. En sådan redegørelse har ELSAM endnu ikke afgivet, idet man ønsker at kunne spille på begge transportmuligheder. Får man ikke en prisaf tale med DSB, ønsker værket ikke at binde sig til at benytte jernbanetransport, idet man frygter, at DSB selv fastsætter prisen uden forhandling.

Denne aktuelle sag viser, at miljøpolitik også er et spørgsmål om trafikpolitik. Sagen må derfor i sidste ende afgøres politisk ved at miljø- og trafikministrene sætter sig sammen og når til en fornuftig afgørelse.

Det bliver interessant at se, om regeringen kan leve op til sine erklærede trafikpolitiske målsætninger i en sag som denne.

Skulle udfaldet blive det, at man bøjer sig for hensynet til ELSAM's kW-pris og opgiver at forlange kullene til Hering-værket transporteret pr. jernbane, vil det ikke alene være en kompromittering af væsentlige miljøhensyn men også betyde, at man helt har opgivet at føre en afbalanceret trafikpolitik.

I sin yderste konsekvens må et sådant udfald af sagen føre til overvejelser om, hvorvidt man overhovedet kan opretholde massegodstransport på jernbane her i landet.

**Bent Jacobsen.**

## **ASSENS KRO & CAFETERIA**

v/ Jørgen Lund Hansen

Tlf. (08) 58 32 48

Stort udvalg i grillstegte retter  
Hyggelige lokaler – Populære priser

---

## **»Gardenia«**

v/ Finn Andersen

Bredgade 41 – Langå

Tlf. (06) 46 11 65

Alt i årstidens friske frugt, grønt og  
blomster

Moderne binderi

---

## **VASEKØBMANDEN**

v/ K. E. Petersen

Vesterbrogade 33 – Fredericia

Tlf. (05) 92 27 00

Alt i kolonial – Konserves – Vine  
Spirituosa – Tobaksvarer

## **SUPERLAND**

v/ Niels H. Mortensen

Ølbyvej 41 – Struer

Tlf. (07) 85 01 55

Alt i fødevarer under eet tag

---

## **GRAND HOTEL**

Østergade 24 – Struer

Tlf. (07) 85 04 00

## **BYENS SPISESTED**

Moderniserede værelser med bad og toilet

Tlf. på alle værelser

Fjernsynstue med Farve-TV

---

Når De besøger Vrads Sande Jernbane,  
så husk

## **Veteranbanens Restauration**

Vrads Station – Tlf. (05) 75 62 20

Det gode spisested med de fornuftige priser  
Selskaber modtages indtil 100 kuverter

Velkommen hos Signe og Børge Sørensen

## **BANDHOLM MASKINFABRIK A/S**

BRDR. NIELSEN

STÅLKONSTRUKTIONER

RØR- og BEHOLDERARBEJDE

VVS

CERTIFIKATSVEJSNING

OPTISK SKÆRING

**BANDHOLM – TELEFON (03) 88 80 06**

## **KOM TIL SKELSTRUP OG LÆR VORT FIRMA AT KENDE**

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

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

## **BRDR. ALBRECHTSEN A/S**

Skelstrupvej 52 – 4930 Maribo

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

## **BANEGÅRDSRESTAURATIONEN**

v/ Sonja Overgaard

Ribe – Tlf. (05) 42 03 16

Et godt sted at mødes med vennerne

## **ØSTERGADES DØGNKIOSK**

v/ Joan og Niels P. Hansen

Østergade 47 – Middelfart

Tlf. (09) 41 45 37

Dag- og ugeblade – tobaksvarer – chokolade  
brød og mælk – alt i kødvarer og pålæg

Åbningstid: Kl. 8.00–24.00

## **CHEVRON SERVICE**

v/ Bo Johansson

Maribovej 134 – Nakskov

Tlf. (03) 92 23 21

Benzin – Olie – Smøring – Quick Service

Alle autoreparationer udføres

Salg af brugte biler