

ISSN 0107-3702



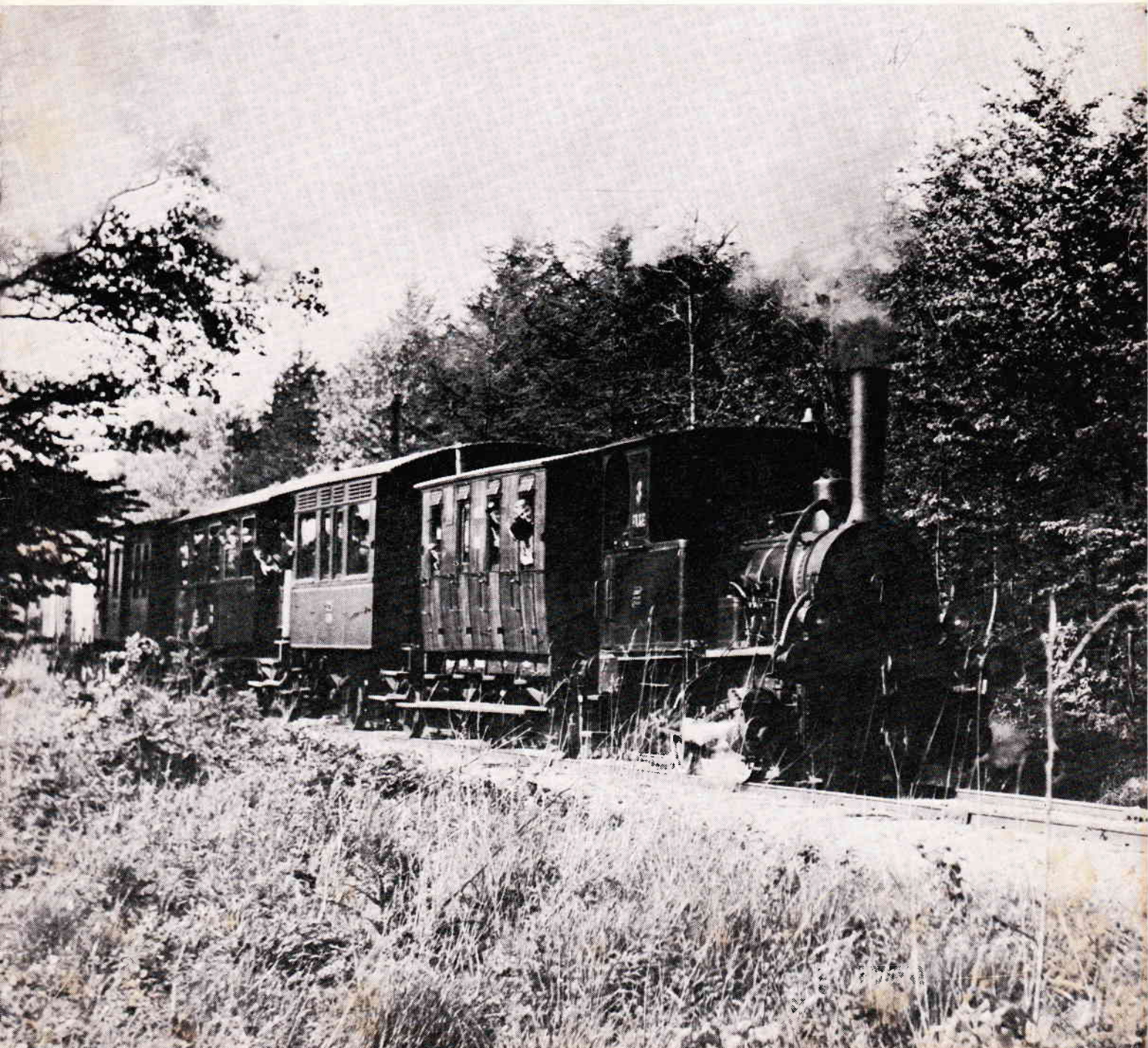
# jernbanen 2

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

22. ÅRGANG

APRIL/MAJ 1982

KR. 20,00





## TRE NYE SPORVOGNSPLATTER

fremstillet i 10-året for sporvognsepokens afslutning i 1972



Platte nr. 10

Toetages sporvogn på Fælledvej omkring 1910. De første vogne byggedes år 1900 som akkumulatorvogne og ombyggedes efterhånden til LUFTLEDNINGSDRIFT.



Platte nr. 304

Ledbus på Hurtigruten København-Kokkedal, Linie 75-E, 1982.



Platte nr. 11

De toetages busser fik i 1924 fjernet øverste etage og fortsatte som almindelige sporvogne til 1951, hvor de ud-rangeredes.

**SKOTSMAN** Jensen  
AKTIESELSKAB

Frederikssundsvej 325 - 2700 Brønshøj  
Tlf. (01) 60 20 01 - (01) 28 92 48

PR. STK. KR. 110,00

Sendes overalt + porto og omkostninger

# København Malmø...



# FLYVEBÅDENE

-det er sjovt og det går stærkt

**S** SCANDIA  
RANDERS



# jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

## Ansvarshavende redaktør:

Ole Linå Jørgensen  
Tværvænget 8  
Hammerum  
7400 Herning

## Redaktør af Forenings-nyt:

Bent Jacobsen  
Maj Allé 62  
2730 Herlev

## 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 10. 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 3. omslagsside.

**Tryk:** Herfølge Bogtrykkeri, Herfølge.

## Forsidebilledet:

**Sol – sommer – søndag – masser af glade mennesker på udflugt – kort sagt som vi alle forestiller os en normal driftsdag på en af landets veteranbaner. I år har Museumsbanen 20 års jubilæum, og på billedet er det Faxe, der leverer trækraft.**

Foto: Museumsbanen.

22. årgang

Maj 1982

Nr. 2

## OLJedråben

I forrige nummer af Jernbane sluttede formanden denne spalte med at byde den nye redaktør velkommen, så som en naturlig fortsættelse heraf vil jeg takke for velkomsten.

Da givetvis den største del af foreningens medlemmer ikke kender mig, vil jeg kort præsentere mig: Ole Linå Jørgensen, 32 år, overmekaniker ved Jydsk Telefon og medlem af Dansk Jernbane-Klub siden 1967. Fra omkring 1969 til jeg for 4 år siden flyttede fra Århus til Hammerum var jeg aktiv ved Mariager-Handest Veteranjernbane.

Først lidt om, hvilke muligheder de beløbsrammer, jeg skal arbejde indenfor, giver. Inden for rammerne af dette års budget kan der laves 4 numre á 16 sider plus 4 sider omslag samt to numre á 24 sider plus 4 sider omslag. Skulle et enkelt nummer blive mindre end lovet, kompenseres der herfor i et senere nummer.

De offset-trykte billedsider har været en torn i øjet på mange af bladets læsere og ikke mindst den forrige redaktør. Foreningen har fået en ny og billigere leverandør af klicheer, så det ikke længere kan betale sig at fremstille de omstridte billedsider. Fremover vil illustrationerne blive placeret, hvor de hører til i teksten.

Jernbanens format er blevet en smule mindre, da der på den måde kan spares udgifter til papir. Til gengæld er afstanden mellem linierne blevet formindsket, så der i en given spaltelængde nu står 10% mere, end der gjorde førhen.

Derefter lidt om efter hvilke retningslinier jeg har tænkt mig at redigere Jernbanen. Linien i valget af artikler vil stort set forblive den samme som hidtil. E. B. Jonsen har lovet forsat at være hovedleverandør af stoffet om DSB i nutid og fremtid; men jeg har aftalt med ham, at vi ved en klarere opdeling skal gøre stoffet mere overskueligt. Ole-Chr. M. Plum har givet tilsagn om fremover at levere det stof, han kan samle sammen om privatbanerne, og det vil blive redigeret sammen med stof, jeg henter fra egne kilder samt tidsskriftets mange årvågne læsere.

De fire sider foreningsmeddelelser redigeres af Bent Jacobsen. Disse sider er fremover hvide, da det er billigere at producere dem i den farve. På disse sider vil som noget nyt også blive bragt oplysninger om andre jernbaneklubbers udflugter og særlige mødearrangementer, såfremt de andre klubber måtte ønske det.

Til slut vil jeg vende tilbage til bladets indhold. Jernbanen er medlemmernes blad, og det er medlemmerne, der skal skrive bladet, ikke redaktøren. Derfor, kære læser, skriv, hvis der er noget interessant at berette og tænk samtidig på illustrationer til artiklerne. I den forbindelse lige en praktisk bemærkning. Hvis tilsendte billeder eller andet materiale ønskes retur, bedes dette angivet, idet billederne ellers vil blive overdraget til DJKs arkiv. På baggrund af alt dette vil jeg udtrykke ønsket om et godt samarbejde med læserne.

OLJ

# Museumsbanen i 20 år

## Af Carsten Buhl

Danmarks første veteranbane blev indviet den 9. juni 1962, da et festsmykket tog rullede ud på strækningen Maribo-Bandholm. Det var Lollandsbanen, der stillede strækningen til rådighed for den nystiftede Dansk Jernbane-Klub (DJK). Lollandsbanen benyttede strækningen til godstrafik på hverdage, så der var plads til at køre museumstog på sommersøndage.

Kørslen på Museumsbanen gav DJK mulighed for at bevare historisk jernbanemateriel i levende live. Måske kan et par tilfældige glimt give et indtryk af, hvor stærkt udviklingen er gået på de danske jernbaner i Museumsbanens levetid.

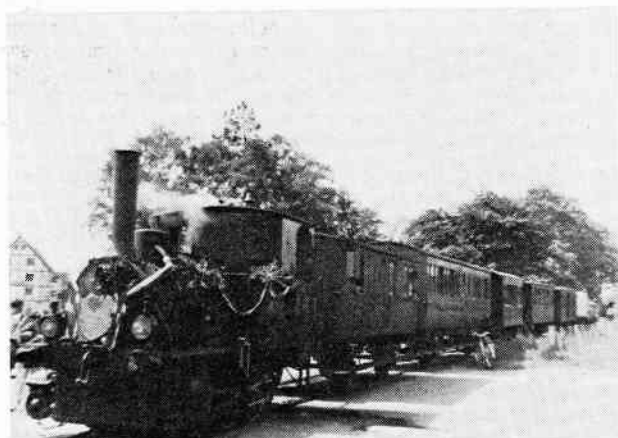
I 1962 havde DSB 122 F-maskiner tilbage. Flere privatbaner havde periodevis dampkørsel, og Lemvigbanen havde endog daglig dampkørsel. Der var 35 privatbaner. Hovedparten af Lollandsbanens tog var Scandia-skinnebusser.

I 1962 var Fugleflugtslinien ikke åbnet. Den sidste serie MY-lokomotiver var ikke bygget. MA-lyntogene var ikke leveret. Privatbanernes Y-tog og DSBs B-vogne var kun på tegnebrættet. Fjernstyring og togradio fandtes ikke på privatbanerne.

Det er lige før, at man kan betegne 1962 som »gamle dage«.

## Driften

Dengang indledte MBJ driften med 1 damplokomotiv (det var FAXE), 4 personvogne og 4 pak-, post- og godsvogne. Desuden var Stubbekøbingbanens lokomotiv nr. 5 lejet som reservelokomotiv. En returbillet kostede 3 kroner, og der blev befordret 4295 rejsende i 1962. På udgiftssiden noteres det, at 1 ton kul kostede 150 kr.



ØSJS 3 FAXE med indvielsestog i Bandholm, pinsedag, 10. juni 1962.  
Foto: Bent Jacobsen.



SNNB 5 som reservemaskine i Bandholm, pinsedag 1962.  
Foto: Bent Jacobsen.

I de følgende år blev privatbaner i stort tal nedlagt. DJK indkøbte lokomotiver, motorvogne, vogne med og uden hjul, troljer, signaler og trinbrætskure – kort sagt alt muligt og umuligt, der hørte til på en privatbane. En del af tingene fik klubben også forærende. Driftsklart materiel blev sendt direkte til Maribo, mens andre enheder først kom under kyndig behandling af lokale arbejdshold i Klampenborg og mange andre steder. I løbet af 5 år – i 1966 – anskaffede DJK 9 damplokomotiver, 1 diesellokomotiv, 3 motorvogne og 38 vogne.

Der var ikke bare tilgang af materiel. Passagertallet blev mere end fordoblet, da den berømte trekantroute blev etableret i 1964. Ved et samarbejde mellem DJK, Dansk Veteranskibsklub og Maribo Turistforening kunne man rejse rundt mellem Maribo, Bandholm og Saksøbing. Mellem Maribo og Bandholm kørte veterantog, mellem Bandholm og Saksøbing sejlede S/S Skjelskør 2 dobbeltture, og mellem Saksøbing og Maribo kørte todækkerbussen Victoria indkøbt i London.

Af økonomiske grunde måtte veteranskibsklubben trække sig ud af samarbejdet i 1966, og da sejlads med andet skib i 1967 heller ikke viste sig rentabel, måtte trekant-ruten desværre indstilles.

Strækningen mellem Maribo og Bandholm havde 100 års jubilæum den 2. november 1969, og det blev fejret. Det var en regnfuld novemberdag, og der blev kørt med damp-tog fra Nykøbing F. for at bringe jubilæumsgæsterne frem til middag på Bandholm hotel.

I 1970 begyndte MBJ at køre både lørdag og søndag, og passagertallet nåede op på 12.600.

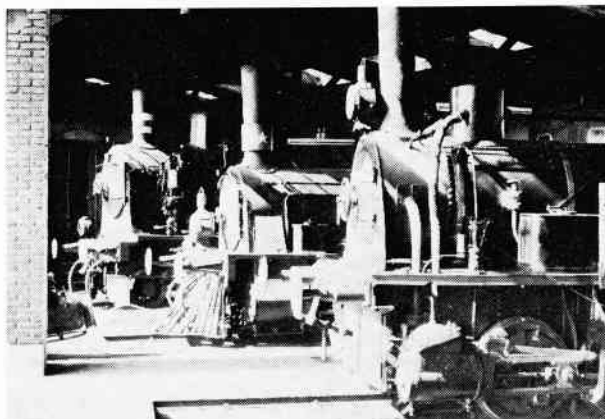
Et nedbrud på lokomotivet LJ 19 ved juletræstoget i 1972 fik uventede konsekvenser. Skaden lod sig ikke umiddelbart reparere, hvorfor klubben besluttede at købe D 826 af DSB. Den blev stationeret i Nykøbing F., og lokomotivet indledte sin æra i DJKs tjeneste ved at fremføre juletræstoget til Maribo i 1973.

Kørslen med D 826 tog fra 1975 en eksplosiv udvikling med arrangementer så langt væk som i Skive. Derfor blev det besluttet at adskille administrationen af Museumsbanens og D-maskinens aktiviteter fra slutningen af 1977. D 826 har ikke kørt mellem Maribo og Bandholm.

Oliekrisen i 1973 og derefter de stigende benzinpriser forandrede folks udflugtsvaner, og det kunne mærkes på antallet af rejsende på MBJ. Køreplanen blev ændret, trafiksvage køredage i maj og september undgik, og fra 1976 blev kørslen i højsæsonen intensiveret, idet der indførtes kørsel på onsdage i juli. Disse hverdagstog fik stor søgning, og har det fortsat, selvom de nu er flyttet til torsdag.

Indtil 1977 foregik al publikumsekspedition i togene, men fra dette år åbnede MBJ billetsalg m.v. i en ombygget personvogn, der i nymalet stand blev parkeret foran Maribo station. Samme år blev det muligt at leje lokaler og pakhus på Bandholm station. I de lejede lokaler indrettedes et historisk stationskontor, der blev taget i brug i 1978. Ved en mindre ombygning i 1980 kom der en dør ud til perronen.

Med udgangen af den 20. driftsperiode – i 1981 – kan vi drage følgende sammenligning med åbningen i 1962: 3 damplokomotiver, 10 personvogne og 8 andre vogne stod til rådighed for driften. En returbillet kostede 14 kroner, og der blev befordret 15.673 rejsende. Prisen for 1 ton kul er steget til 1300 kr. Udover driftsmateriellet afventer omtrent lige så mange enheder reparation i Maribo, mens resten af DJKs materiel henstår andre steder eller anvendes af klubbens andre baner.



Det klassiske remisefoto. Maribo.

Foto: Mikael Christensen.

## Personale og organisation

Det er vigtigt at tænke på, at alt arbejde ved Museumsbanen udføres af frivilligt og ulønnet personale. En gruppe på 50–70 personer ofrer her fritid og knofedt på at holde hjulene i gang. Motivationen er nostalgi, galskab, fællesskab og faglige udfordringer i en broget sammensætning.

Grundlaget for MBJs aktiviteter er det arbejde, der udføres i Maribo remise og kørslen med plantog mellem Maribo og Bandholm. I remisen opnår personalet en helt speciel teknisk indsigt, når lokomotiver og vogne reparerer. Hvor kan man ellers finde ud af, hvad en dampsamle-kasse er? Ved plantogstrafikken indøves nyt personale i fyring, rangering, billetsalg og sikkerhedstjeneste, mens det gamle personale vedligeholder rutinen. Hovedparten af personalet er nemlig ikke beskæftiget med jernbane-drift til daglig, og rutinen er en nødvendig forudsætning for en god publikumsbetjening.

I den forbindelse må det også nævnes, at såvel personale som materiel skal opfylde bestemte sikkerhedskrav, der er fastsat af myndighederne.



Tungen lige i munden - ikke klatte.  
Bandholm, juli 1981.

Foto: Ole-Chr. M. Plum.

Personalet vælger ved et årligt møde et driftsudvalg på 7 personer. Dette driftsudvalg varetager den daglige ledelse af Museumsbanen. Organisatorisk refererer driftsudvalget til bestyrelsen i Dansk Jernbane-Klub, der ejer det rullende materiel og koordinerer aktiviteterne i klubbens forskellige afdelinger.

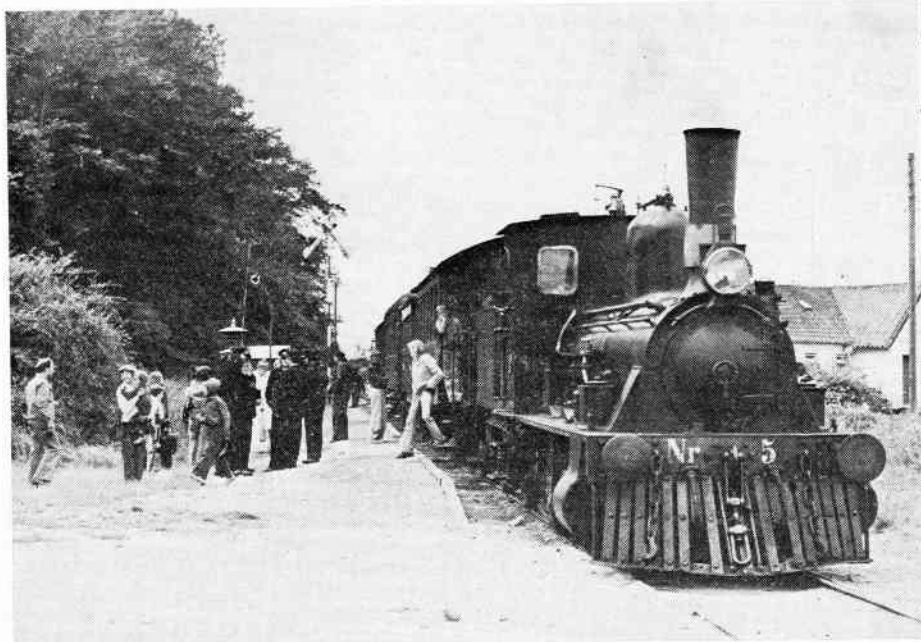
### Særlige begivenheder

I det foregående er MBJs hverdag beskrevet, men herudover anvendes det gamle materiel i de mest forskellige anledninger. Mest almindeligt er kørsel med særtog på Bandholmbanen, hvor vi befører skoleudflugter, firmaskovture, tyske 1-dagsturister, sydøstasiatiske handelsdelegationer, grupper af jernbaneentusiaster og mange andre.

Såvel på Bandholmbanen som andre steder har MBJ udlejet tog til filmoptagelser. Det startede allerede i 1962 med optagelser til »Den kære familie« og som et spredt udpluk kan nævnes senere optagelser til »Sytten« på Københavns hovedbanegård, »Hurra for de blå husarer« i Bandholm, »Matador« i Gedser og »Thorvald og Linda« i Nørre-Nebel.

Desuden har MBJ stillet tog ved en række jernbanejubilæer, bl.a. på Sydbanen (1970), Lollandsbanen (1974), Tølløsebanen (1976) og Østbanen (1979). Her må Østbanens 100 års jubilæum nok fremhæves. Dels var der her kørsel med 2 damptog, dels var det ene lokomotiv KLØGE det samme, som fremførte indvielsestoget i 1879. Da de lokale postkontorer havde 200 års jubilæum, kørte MBJ et særligt veteranposttog fra Nakskov til Vordingborg.

Opremsningen kunne fortsætte meget længere, men her til sidst skal juletræstogene fremhæves som et helt specielt dansk fænomen. MBJs første juletræstog kørte i 1967 i samarbejde med Lions Club i Nykøbing F., og turen gik fra Nykøbing F. til »Juletræsskoven«, hvor deltagerne kunne vælge det juletræ, de hver for sig skulle have med hjem i togets godsvogn. Det hidtil største juletræstog kørte i december 1977 med 2 lokomotiver, 12 personvogne, 2 godsvogne og 570 rejsende.



OHJ 5 på Bandholm Havn.  
Foto: Ole-Chr. M. Plum.

### NYE BØGER

**Nordens Järnvägar 1978.** Udkommer ca. 1. maj.

Pris ca. kr. 124,00.

**Die Halberstadt-Blankenburger-Eisenbahn:**

W. Steinke. 208 s. 227 fot., ill. og sporplaner. 27 tab.

Kr. 120,00.

### BOGHUSET



**ROSENKILDE OG BAGGER A/S**

forlag - boghandel - antikvariat

KRON-PRINSENS-GADE 3 - POSTBOKS 2184

1017 KØBENHAVN K - (01) 15 70 44

### Afsluttende bemærkninger

Her i 1982 råder MBJ over en enestående samling af historisk jernbanemateriel, hvor hundredårige lokomotiver og vogne indgår i regulær drift. Desuden vedligeholdes originale jernbanemiljøer omkring Maribo remise og Bandholm station. Som tidligere beskrevet bliver tingene også brugt. Vedligeholdelse og restaurering af lokomotiver og vogne er i god gænge.

Der er opnået store resultater i de forløbne 20 år, men disse resultater var ikke opnået uden velvilje fra institutioner, firmaer og enkeltpersoner. Der skal her lyde en dybfølt tak til de pågældende for praktisk hjælp og milde gaver. Det har samtidig virket som en opmuntring i arbejdet. Blandt alle skal Lollandsbanen have en særlig tak for en stadig interesse for MBJ, imødekommenhed for vore vildeste planer og praktisk hjælp til de umuligste problemer.

Yderligere oplysninger kan findes i:

- JERNBANEN
- MBJs driftsberetninger 1962-1966, 1971, 1972, 1975-1981
- Museumsbanen, Beskrivelse af museumsmateriellet (1977)
- Et heldigt lokomotivs historie (1981)

## BOGANMELDELSER

Rolf Löttgers: »Schienenbusse in Deutschland – Die Serienwagen von Henschel, Wismar, Uerdingen und MAN«

160 sider, format 16 x 20 cm, ca. 150 illustrationer, ca. DM 20,-. Udgivet af Franckh'sche Verlagshandlung, Stuttgart. 1982.

Rolf Löttgers, som er en af Vesttysklands førende motor-materielspecialister, har skrevet en særdeles interessant og læseværdig bog om udviklingen af skinnebusser i (Vest-)Tyskland. Den fremstiller – som undertitlen antyder – hele udviklingen fra bl.a. 30'ernes berømte »snude-vogne« fra Wismar til de mangfoldige toakslede skinnebusser af VT 95 og 98-typerne. Denne udvikling er i realiteten en væsentlig del af vore egne Y-togs forhistorie, og den skildres i en vekselvirkning mellem det historisk/tekniske og oplysninger om driften. Billedstoffet er righoldigt og velvalgt; der er gengivet såvel reklamemateriale fra fabrikker som gode, varierede sidebaneoptagelser. Ikke kun i grundighed og billedvalg, men også m.h.t. lay-out og tilrettelæggelse er bogen forbilledlig.

John Poulsen.

JMJK: »Randers-Hadsund Jernbane« (tegningshæfte), 90 sider A4 tværformat kr. 38,-. Udgivet af Jydsk Model Jernbane Klub 1982.

I serien af tegningshæfter om danske privatbaner har MJJK nu udsendt bind 5, som behandler RHJ. Der er tegninger af det meste af banens rullende materiel, lige fra Rowan-vognene til draisiner og sneplove. Endvidere er der tegninger af stationsbygninger, venteskure, signaler og meget mere – bl.a. det specielle broskinne-spor. De fleste tegninger er nedfotograferede originaltegninger, men hvor sådanne har manglet, har Asger Christiansen lavet nogle meget smukt udførte tegninger.

Hæftet indeholder også en skematisk oversigt over RHJs rullende materiel med oplysninger om byggeår, senere skæbne m.v., samt – som noget nyt – en kortfattet oversigt over banens historie. Der ligger tydeligvis et stort arbejde bag netop dette afsnit, som lover godt for den bog om banen, som Asger Christiansen m.fl. efter sigende arbejder på.

Med dette hæfte har MJJK hævet standarden yderligere, og fundet en glimrende form for supplerende af egentlige bane-monografier. At prisen for det hele kan holdes på kr. 38,- forstås man næsten ikke, når man kender vore dages trykpriser.

John Poulsen

### Rettelser til »Poljarni«

Matz Lonnedahl Risbergs artikel »Poljarni« i Jernbanen nr. 1/1982 var sprogligt bearbejdet af Bent Jacobsen. Herved var der opstået et par misforståelser, som M. L. Risberg ønsker rettet.

Det er selvsagt grænsen mellem Norge og Sovjet, der normalt er umulig at passere og ikke den mellem Norge og Sverige. (Tværtimod er den grænse måske den statsgrænse på hele kloden, der er lettest at passere.)

Kola ligger ikke i Øst-Karelen, men nord for Øst-Karelen, og det var således landskabet på Kola og i Øst-Karelen, der lignede Nordsverige og Finland.

Det er ikke personvognenes puffer, der fører til ryk i togsættene, men netop lokomotivernes mangel på slige.

Redaktionen beklager fejlene.

## Efterlysning

Til planlagte artikler efterlyses:

Billeder/tegninger af Københavns første lokomotivværksted fra 1847 samt det senere værksted i Korsør. Eventuelt oplysninger om, hvor illustrationer kan findes. Oplysning om, hvad det var for et tidssignal, der i forrige århundrede nogle ugedage blev udsendt fra Rundetårn.

Tog med stammer overvejende bestående af CP-vogne. Helst ikke jernbaneklubbers udflugtstog. Billeder af enkelte CP-vogne.

Billeder fra ombygningen af Hareskovbanen i årene 1963–1977. Specielt ønskes foto af Buddinge station med hævet perron.

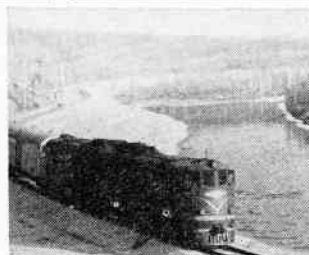
Billeder af MO og MO-tog, mindst 10 år gamle.

Billeder af sporvognene på Southend's Pier Railway.

Billeder af Brighton & Rottingdean Seashore Electric Tramroad.

Noter venligst navn og adresse på billederne samt en bemærkning, om de ønskes retur. I modsat fald tilgår billederne DJKs arkiv.

## Trans-sibiriske jernbane



TA' MED PÅ DEN UTROLIGE TOGREJSE  
Særpris for »Jernbanen«s læsere: 29.5.

KUN KR. 4995,00

Afrejser: 29.5., 26.6., 10.7., 31.7.,  
16.10. og 18.12. PRIS FRA KR. 5195,00

★ HANSA arrangerer alle former for specialrejser for grupper – stor erfaring med jernbaneture

**HANSA** (01)39 62 24  
Åboulev. 80, 2200 Kbh. N

# Kandertalbahn

Af Ole Edvard Mogensen

Kandern er en lille by i det sydlige Schwarzwald, hvorfra den lille privatbane, Kandertalbahn, udgår. Banen løber gennem Kanderdalen til Haltingen, hvor den er tilsluttet til DB.

Kandertalbahn blev åbnet den 1. maj 1895 og har en driftslængde på 12,9 km. Tidligere har banen tilhørt Deutsche Eisenbahn Betriebs Gesellschaft, DEBG. Siden 1963 har banen tilhørt Südwestdeutschen Eisenbahn Gesellschaft, SWEG, der er et aktieselskab med delstaten Baden-Württemberg som eneaktionær. Foruden Kandertalbahn har SWEG i 1981 seks baner med persontrafik, hvoraf nogle kom til, da SWEG i 1971 blev fusioneret med Mittelbadischen Eisenbahnen Aktiengesellschaft, MEG. Hertil kommer så kørsel på nogle godsbaner. Koncentrationen af flere og flere baner under et selskab er et resultat af bestræbelserne på at rationalisere banernes drift.

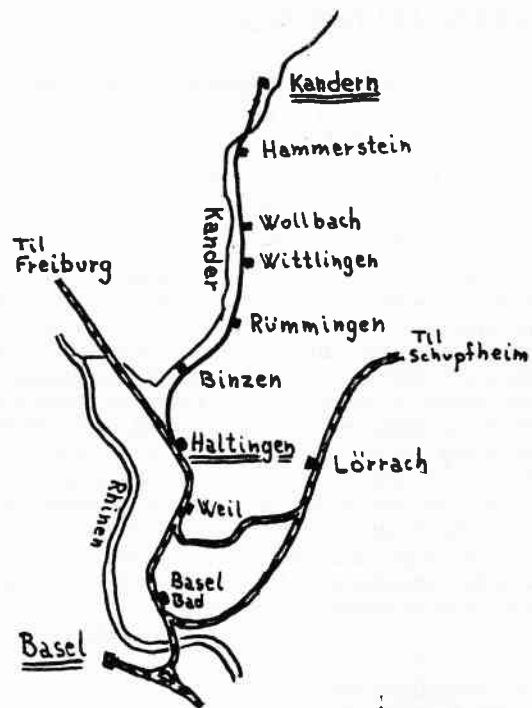
SWEG har ved overgangen til vinterkøreplanen 1981 yderligere styrket sin position som en betydelig privatbane med persontrafik på flere strækninger, idet selskabet fra dette tidspunkt har overtaget DB strækningen Meckensheim – Aglasterhausen.

SWEG driver endvidere en omfattende busstrafik, dels på rene busruter og dels på strækninger, hvor en del svagt benyttede tog er erstattet af busser.

På Kandertalbahn kørte der i 1981 fire togpar dagligt, hvilket er en halvering siden 1965; som erstatning er der indlagt nogle busture i køreplanen. Alle tog er personførende og fremføres af SWEG VT 109, en fireakslet motorvogn med 96 siddepladser bygget i Esslingen i 1955. Motorvognen blev købt af SWEG i 1961 og har tidligere tilhørt Eisenbahn Altona Kaltenkirchen Neumünster, AKN. Vognladningstrafikken er så beskeden, at det ikke er nødvendigt at køre egentlige godstog, eventuelle godsvogne medtages af motorvognen.

Driftsledelse med togradio samt banens remise findes i Kandern. En del af togene gennemførtes til og fra Basel Bad. Denne kørsel på DB strækning blev påbegyndt i 1958. Foreningen Eurovapor's veteran tog på Kandertalbahn, der har kørt siden sommeren 1970, gennemføres også til og fra Basel Bad tilbagelagt med damptrækkraft, men siden DB i 1977 nedlagde forbud mod dampkørsel på DB strækninger, køres der kun med damp på Kandertalbahn. I Haltingen er der så maskinskitse, hvilket ikke gør turen mindre spændende.

Mellem Haltingen og Basel Bad fremføres veteran toget af motorvognen SWEG VT 3 bygget i Werdau i 1928. Motorvognen, der er toakslet og har 40 siddepladser, har tidli-



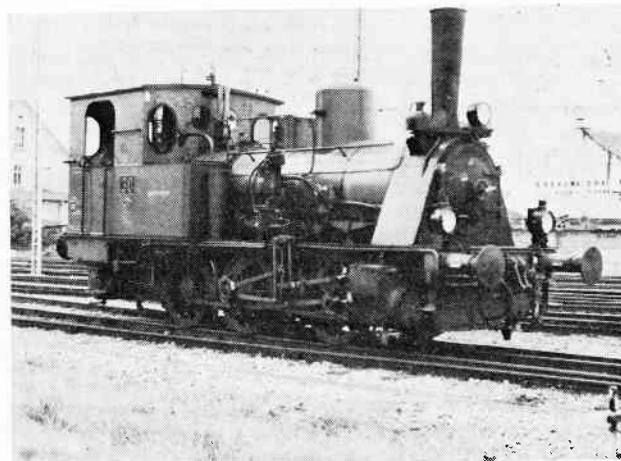
Kortskitse: OLU

gere kort på de øvrige SWEG strækninger og er overtaget fra DEBG, som købte den af DR i 1935.

På Kandertalbahn trækkes veteran toget af damplokomotivet SWEG 30, der er købt af foreningen Eurovapor i 1968. Lokomotivet, der er trekoblet og bygget hos Borsig i 1904, har tidligere tilhørt DEBG.

Vognene i veteran toget tilhører Eurovapor og er en blanding af tyske og schweiziske vogne. Foreningen Eurovapor har hjemsted i Zürich og driver veteran togkørsel i både Vesttyskland og Schweiz.

Køreplanen for »Chanderli«, som er det populære tilnavn for såvel Kandertalbahn som veteran toget, findes i DBs sommerkøreplan som plan nr. 731. På flere af SWEGs øvrige strækninger er der også kørsel med damp tog.



Eurovapor's damplokomotiv i Haltingen 1981. Foto: Ole Edvard Mogensen.



# FORENINGS-NYT

## KOMMENDE MØDER OG UDFLUGTER

**Søndag den 23. maj 1982:** Udflugt med DSBs nye lyntog over strækningen København H. – Odense.

Ved overgangen til sommerkøreplanen (K 82) søndag den 23. maj påbegyndes den ordinære kørsel med DSBs nye lyntogsstammer mellem København H. og Århus. For medlemmer af Dansk Jernbane-Klub er der i det første ordinære tog med det nye materiel sikret et antal pladser mellem København H. og Odense. Benyt chancen til at komme ud og se DSBs nye flotte vogne, og vær samtidig med til at markere indsættelsen af de nye tog. Der vil sikkert være flere overraskelser.

**Planen for udflugten ser således ud:**

|              |      |       |
|--------------|------|-------|
| København H. | afg. | 9.10  |
| Odense       | ank. | 11.49 |

Der bliver valgfri hjemrejse med »Intercitytog« fra Odense til København med tog, der afgår fra Odense inden kl. 16.00.

Under opholdet i Odense vil der være mulighed for at besøge Jernbanemuseet, hvor der altid er nok at se på for jernbaneentusiaster. Måske kan der også blive tid til at besøge andre af byen Odenses seværdigheder.

En af overraskelserne i arrangementet er prisen. Takket være velvilje fra DSBs side kan vi tilbyde Dem denne rejse for kun kr. 85,- pr. deltager (børn under 12 år rejser til halv pris). Heri er inkluderet pladsbillet i det nye lyntog København H. – Odense.

**Tilmelding** sker ved snarest og **senest lørdag den 15. maj 1982** at indbetale ovennævnte beløb på **postgirokonto nr. 8 11 10 06, Udflugtsafdelingen, Opnæsgård 21, 2970 Hørsholm.**

Giroalonen bedes medbragt og vil i toget blive ombyttet med særlig førstedagsbillet til de nye lyntog.

Turledere: Oscar G. Meyer og Ole-Chr. M. Plum.

**OGM/OCP.**

### Søndag den 6. juni 1982

I anledning af Maribo-Bandholm Jernbanes 20 års jubilæum arrangerer DJK udflugt med E-maskine fra Roskilde til Maribo og tilbage igen.

Planen for udflugten vil se således ud:

Roskilde afg. ca. 8.00 som eksprestog med stop i Ringsted, Næstved og Nykøbing F, ank. Maribo ca. 10.15.

På Maribo-Bandholm Jernbanen bliver den ordinære toggang forstærket med ekstratog, så det bliver muligt at opleve alle lokomotiver og vogne i drift. Desuden vil der

blive nogle festlige jubilæumsindslag i tilslutning til togene, og der gøres rundvisning i remisen i Maribo. Der udleveres særkøreplan for kørslen på MBJ. Der arrangeres ikke spisning, men der er flere muligheder for frokost på lokalt spisested eller fra medbragt madkurv/madpakke. Øl og vand kan købes.

Hjemturen starter fra Maribo kl. ca. 16.15, hvor der vil blive kørt arbejdstog mellem Orehoved og Vordingborg og Næstved og Roskilde. Ankomst ca. 19.45.

Oprangeringen vil bestå af ældre DSB vogne, Cp, Ax og evt. Eco.

Tilrejse arrangeres individuelt fra Aalborg og Århus, men ikke fra København. Pris for returrejse fra Aalborg vil være 187 kr. og fra Århus 163 kr. uden pladsbillet. Tilrejse kan ske med tog 594 den 5. juni og hjemrejsen kan ske med 191 eller 1593 den 6. juni.

Prisen for udflugten vil være 125 kr. pr. person, børn halv pris, frikort og friplads er ikke gyldige. Prisen dækker damptog Roskilde-Maribo-Roskilde og 2 ture på MBJ – uanset påstigningssted.

Tilmelding til denne udflugt sker ved at indsætte ovenstående beløb til DJK, Udflugtsafdelingen, Opnæsgård 21, 2970 Hørsholm, postgiro 8 11 10 06, senest torsdag den 27. maj 1982 med angivelse af, hvad beløbet dækker.

Talonen medbringes i toget og ombyttes med billet og særtogsplan.

Der serveres morgenkaffe i toget fra Roskilde for 15 kr., som betales i toget, men skal bestilles med et K. Der kan også købes øl og vand samt en »Lille en til halsen«.

Nærmere oplysninger om udflugten kan fås fra den 10. maj hos MBJ og undertegnede pr. tlf., se sidste omslagsside.

**P. Clausen.**

### Udflugt til Harzen september 1982

Efterårets store udlandstur går til Harzen i DDR, hvor vi besøger Harzquerbahn og Selketalbahn; to interessante metersporede baner med ren dampdrift.

Harzquerbahn går fra Wernigerode til Nordhausen og har to kortere sidebaner. Undervejs overvindes store stigninger og banen trafikeres med store 1-E-1 t lok af enhedstype og er udbygget således, at normalsporsvogne kan medtages på transportører.

Selketalbahn er en gaffelbane, som udgår fra Gernrode med grene til Alexisbad og Strassberg. Den trafikeres af ældre Malletlok (B'B't) og forløber med snævre kurver gennem den meget smukke dal langs en lille flod.

Turen finder sted onsdag den 1. september – lørdag den 4. september efter følgende program:

1. september: Afrejse fra København med bus ca. kl. 6.30 (påstigningsmulighed i Gedser).

Via Gedser-Warnemünde (frokost på færge for egen regning). Til Quedlinburg, ank. ca. 18.00. Aftensmad på hotellet.

2. september: Morgenmad kl. 8.00. – Fra hotel med bus kl. 9.00. – Ank. Gernrode kl. 9.30. – Med tog fra Gernrode kl. 10.05. – Ank. Alexisbad kl. 10.56 (krydsning mellem 3 tog). – Afg. Alexisbad kl. 11.44. – Ank. Strassberg kl. 12.07. – Afg. Strassberg kl. 12.41. – Ank. Alexisbad kl. 13.18 (krydsning). – Afg. Alexisbad kl. 13.37. – Ank. Harzgerode kl. 13.46. – (Frokost for egen regning i omegnen). – Med bus fra Harzgerode til Quedlinburg.

3. september: Morgenmad kl. 7.00.

Med bussen til Wernigerode; besøg ved remiserne i Wernigerode (smalsporsbanegård). – Med tog af. 9.50 med Harzquerbahn til Nordhausen kl. 13.00. Frokost for egen regning. – Tog ank. 15.00 fotograferes, linesiding med bus af tog afg. 15.30, ank. Quedlinburg ca. 19.00. Aftensmad på hotellet.

4. september: Morgenmad kl. 8.00. Afrejse fra hotellet kl. 9.00 med bus. Ca. 2 timers ophold i Magdeburg til tidlig frokost for egen regning. Via Warnemünde – Gedser til København, ank. ca. kl. 22.30.

Antal deltagere: Minimum 25, max. 30.

Pris pr. deltager: kr. 1025,-.

Prisen inkluderer: Ovennævnte program med halvpension, overnatning på turistklassehotel i dobbeltværelser (tillæg for enkeltværelse kr. 300,-). Rejselederass. fra Reisebüro DDR, og fra Deutsche Reichbahn i forbindelse med banebesøg, visum til DDR. – Der tages forbehold for mindre programændringer. – Teknisk arrangør: HANSA STUDIE-REJSER.

Bindende tilmelding sker ved at indsætte kr. 500,- på postgirokonto 8 11 10 06, Dansk Jernbane-Klub, Udflugtsafdelingen, Opnæsgård 21, 2970 Hørsholm **senest 9. juli**. Restbeløbet skal være indbetalt inden 6. august 1982.

John Poulsen.

## Andre foreningers udflugter

**Søndag den 9. maj 1982** arrangerer TRIANGEL-klubben udflugt med Helsingør Jernbaneklubs skinnebus LNJ Sm 13 fra Frederiksberg via Hillerød til Hundested og tilbage. Der bliver afgang fra Frederiksberg station kl. 8.45 og man er tilbage igen ca. 16.30. Pris for deltagelse kr. 100,-, der betales i toget.

OCF.

## Med MO på forårstur

**Lørdag den 22. maj 1982** arrangerer BLOKPOSTENS udflugtsafdeling udflugt med DSB motorvogn litra MO + 2 brune vogne fra København H til Gedser over Køge. På turen afholdes talrige fotostop på fri bane, ved armsignaler og på stationer – der vil blive mulighed for at få et sidste foto på de 4 standsningssteder – Lov, Ring, Klarskov og Orehoved – der samme dag bliver nedlagt.

Forventet afgangstid fra København H omkring 9.00, forventet tilbagekomst omkring 19.50. I Roskilde kan udflugtsdeltagere fra Fyn og Jylland opnå forbindelse til udflugtstoget ved at benytte tog Ic 108 afg. Århus H 5.15. Forbindelse over Kalundborg med færgeren 5.00 fra Århus. Endvidere vil der være påstigningsmulighed i Næstved. Særtogsanmeldelse vil blive uddelt.

Pris for deltagelse:

fra/til København/Roskilde: 95,- kr.

fra/til Næstved: 65,- kr.

»Biljægere«: 25,- kr. pr. deltager i bilen.

Beløbet for turen bedes forudindbetalt på postgirokonto 7 03 96 03, Thue Simon Boertmann, Almevej 7, 2900 Hellerup.

Tag madpakken med, idet der ikke bliver arrangeret nogen form for fælles spisning. Mulighed for køb af drikkevarer undervejs.

Vi ses !!!

MD, PL, SL, SCN, BL, TSB, JL.

# Museumsbanen

Den ny perron ved Merritskov trinbræt blev næsten færdig i efteråret. Her i foråret mangler enkelte justeringer af jordarbejdet samt opsætning af skilt og trinbrætsignal. Den højtidelige indvielse er planlagt til 6. maj, hvor der udsendes et særtog med indbudte gæster.

Nu vil jeg ikke prøve på at konkurrere med P. Thomassens trinbræt-kroniker, men jeg føler alligevel trang til at fremdrage et par oplysninger om stedet. Her var det, at Lollandsbanens Esslingenlokomotiv nr. 10 blev afsporet efter en påkørsel i 1950. Siden er der ikke indtruffet så dramatiske begivenheder, men i de senere år er det dog gentagne gange sket, at en ølbil er gået i stå her, så det kommende særtog har været nødt til at standse. Man kan selv forestille sig, hvad der så er sket med lasten på den »nedbrudte« ølbil.

Benyttelsen af trinbrættet har ikke været helt ringe, selv om perronen tidligere har manglet. Ved juletrafikken i 1977 var der således 1907 af- og påstigende rejsende.

Nå, det var et sidespor. Som det fremgår andetsteds i bladet fejres Museumsbanens 20 års jubilæum ved sæsonstarten den 6. juni. Der er stor travlhed i Maribo med de mange praktiske forberedelser, og nu håber vi, at der kommer mange jubilæumsgæster.

Carsten Buhl.

## Nyt fra andre nordiske museumsbaneforeninger

En af Sveriges mange jernbaneforeninger, »Bergslagernes Jernvägssällskap«, driver ikke nogen museumsbane, men anvender sit rullende materiel, som overvejende er fra de to tidligere privatbaneselskaber »Bergslagernes Järnvägar« og »Göteborg-Dala-Gävle Järnväg«, ved jernbanejubilæer og andre festlige arrangementer.

## Midnight Sun Special

Under dette navn køres i samarbejde med andre foreninger en dampogsrejse Göteborg-Narvik-Göteborg på ca. 1700 km hver vej.

Udturen sker i dagene 18.-24. juni og hjemrejsen 25. juni – 2. juli 1982. Toget består af 10 vogne og 2 lokomotiver, men lokomotiverne skiftes flere gange, så ialt 8 store damplokomotiver kommer i sving.

Enkeltrejse (nordpå eller sydpå) koster 5000 sv.kr. og omfatter helpension, hotelovernatning samt bl.a. besøg i Kiruna malmgruberne og en dampskibstur på Storsjön ved Østersund.

Delrejse kan ske - når der er plads i toget - for 130 sv.kr. for en dagsrejse, men denne pris er uden service eller forplejning.

På udturen er dagsetaperne sådan: Göteborg-Grythyttan-Mora-Østersund-Storuman-Jokkmokk-Kiruna-Narvik. Program for turen kan bestilles hos Bergslagerens Järnvägs-sällskap, Box 269, S-40124 Göteborg, Sverige, telefon 00946 31 233190 Morgan Claesson.

Enkelte oplysninger kan fås hos undertegnede:  
**Mogens Bruun, tlf. (02) 17 88 04 (bedst kl. 18-19).**

## Salgsafdelingen

### Nyheder:

**Nordens Järnvägar 1978** vil udkomme omkring den 1. juni 1982. Der kan endnu ikke siges noget om den endelige pris, men formentlig bliver den ca. 100-120 kr. Glæd Dem til denne nye udgave af Frank Stenvalls populære serie. Bestil den allerede nu ved at skrive til **Dansk Jernbane-Klub, Salgsafdelingen, Holmevej 8, 4340 Tølløse**. Bogen vil da blive fremsendt sammen med regning, når den udkommer.

**Salg af arkivalier:** Vort arkiv skal flyttes, og vi rydder op. Derfor udarbejder vi en ny salgsliste over arkivalier med faste priser, samt en liste med arkivalier fra danske jernbaner, der kan købes for højeste bud. Listerne vil ligge færdige til udsendelse omkring 1. juni. Send kr. 2,50 i frimærker til Salgsafdelingen (se adressen ovenfor), og De vil da få listerne tilsendt.

OCP.

**Tillæg til DSBs driftsmaterieltegnelse, bind 1 og 2, 1981-82.** Disse tillæg, der nu er udkommet, kan af personer, der har købt DSBs driftsmaterieltegnelse gennem DJKs Salgsafdeling, rekvireres ved indsendelse af kr. 5,- i frimærker. Tillæg fra tidligere år kan fortsat fås, hvis man ikke har fået disse. For ekstra porto ved bestilling af ældre tillæg, må der medsendes kr. 2,50 pr. tillæg. Husk at anføre hvilke tillæg, der ønskes, såfremt ældre tillæg indgår i Deres bestilling. (Salgsafdelingens adresse findes ovenfor).

**Foreningen Dalmose-Skælskør banen** arrangerer jubilæums-kørsel den 15. og 16. maj 1982 mellem Slagelse og Næstved med DSB P 917 og mellem Dalmose og Skælskør med DSB F 441.

Ring eller skriv efter program på adressen: Foreningen Dalmose-Skælskør banen, postbox 40, 4230 Skælskør, tlf. (03) 59 47 41.

A/S **P. HATTEN & CO.**

**MARIBO - NAKSKOV**

## SØLLESTED KRO

Jernbanegade 1

Telefon (03) 94 14 67

Et 1. kl. spisested - Hyggelige lokaler

Fornuftige priser

Selskaber modtages indtil 175 kuverter

Diner Transportable

De er altid velkommen hos

IDA og SVEND CHRISTENSEN

## Oplev Rusland på tværs

14 dages spændende oplevelser. Med fly til Moskva. 5000 km med Den Transsibiriske Jernbane - verdens længste - til Irkutsk. Med fly til Bratsk.

Og sidst nogle dage til at opleve Moskvas seværdigheder før flyveturen hjem.

Med fly, tog, hotelophold, udflugter og helpension inkl. i prisen.

Afrejse 20.5: **5.215 kr**

Afrejse 14.8: **5.585 kr**

Få programmet og bestil rejsen nu hos

## DSB rejsebureau

Terminus, tlf (01) 14 11 26  
Hovedbanegården, tlf (01) 12 41 22  
City, tlf (01) 13 19 83

Norre, tlf (01) 13 34 42  
Lyngby, tlf (02) 88 08 22  
Helsingør, tlf (02) 21 25 10

# Restaurant Paletten

v/ Lyng Jensen

Vestergade 4

Maribo

Telefon (03) 88 13 66

## **Et 1. kl. spisested**

Hyggelige lokaler

Rimelige priser

Billardstue

---

## **Ismejeriet VITA**

v/ Ruth Jensen

Lunddahlsvænget 2 – Maribo

Telefon (03) 88 26 60

Alt i friske mejeriprodukter

Brød – Chokolade – Kolonial

---

## **NORDISK BÅDHANDEL**

Reersnæs Savværk

4930 Maribo

Tif. (03) 88 80 69

Se gardiner og væg-til-væg tæpper i

Lolland-Falsters største tæppehal

Vestre Landevej 11 – Maribo – Tif. (03) 88 21 40

**LOLLANDS GARDIN- OG TÆPPECENTER**

## **BANDHOLM MASKINFABRIK A/S**

BRDR. NIELSEN

STÅLKONSTRUKTIONER

RØR- og BEHOLDERARBEJDE

VVS

CERTIFIKATSVEJSNING

OPTISK SKÆRING

**BANDHOLM – TELEFON (03) 88 80 06**

---

## **Restaurant Lysemose**

Lysemose

Telefon (03) 88 02 14

Et 1. kl.s spisested

Hyggelige lokaler

Smuk udsigt

Velkommen hos IDA og MAX

---

## **HOLEBY BLOMSTERFORRETNING**

V. S. Roerholt

Østervej 14 – Holeby

Tif. (03) 90 61 19



# Selketalbahn & Harzquerbahn

Lidt om de to metersporsbaner i Harzen, som er målet for DJKs efterårstur

af John Poulsen

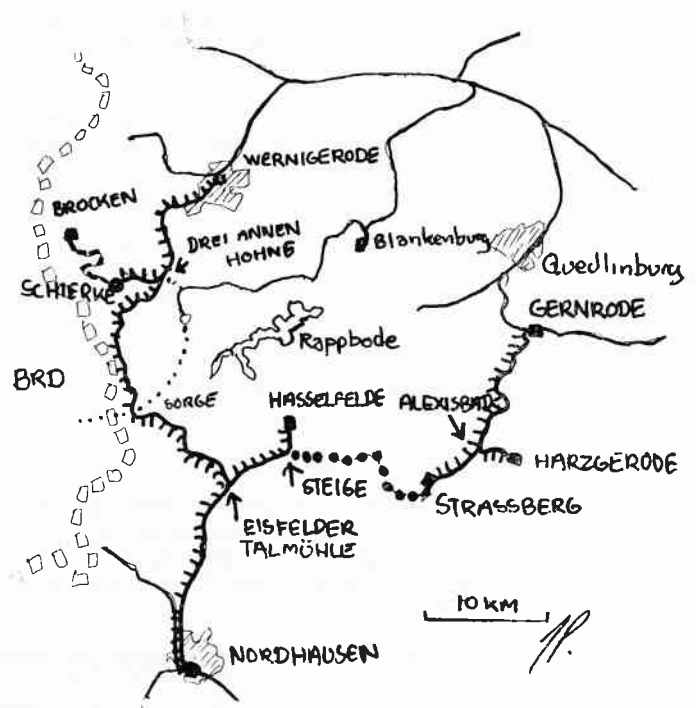
**Selketalbahn** er den ældste af banerne i Harzen. Den idag 22 km lange bane åbnedes som privatbanen Gernrode-Harzgerode Eisenbahn (overtaget af DR 1949) i etapper: 1897 Gernrode-Magdesprung), 1888 (Magdesprung-Harzgerode) og 1892 (Alexisbad-Strassberg-Steige-Hasselfelde).

I 1899 etableredes forbindelsen Steige-Eisfelder Talmühle som tilslutning til Harzquerbahn, men i 1946 demonteredes afsnittet Strassberg-Steige, og resten indlemmedes i Harzquerbahn. Den manglende forbindelsesstrækning bliver imidlertid i de kommende år genetableret, for at man kan sende normalsporsvogne på rollwagen fra industrierne på Selketalbahns øvre del ad Harzquerbahn til Nordhausen.

Det er nemlig ikke muligt at køre med Rollwagen på den nedre, meget kurverige del af Selketalbahn, for profilet her lader sig ikke udvide p.gr.a. de vanskelige terrænforhold. Al godstrafikken på banen foregår derfor med smalsporsgodsvogne og omlæsning i Gernrode, hvilket er enestående ved smalsporsbaner i DDR i dag. De vigtigste godsarter er træprodukter fra egnens mange savværker og flodspat fra en grube ved Strassberg, og der køres et par godstog på hverdage. Persontrafikken er om sommeren ret stor, og der løber 5-6 personførende tog dagligt.

Trækraften på banen er ren damp, med fire lok stationeret - tre B'B't malletlok og et 1'C1't, alle tidl. Harzquerbahnmaskiner.

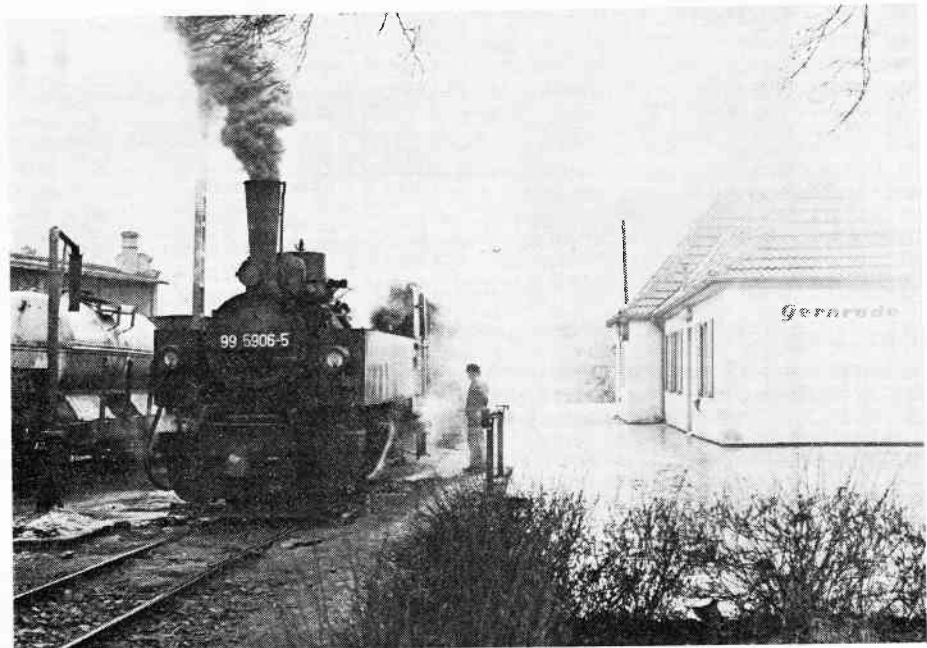
**Harzquerbahn** anlagdes som privatbane (Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn) i årene 1897-99. Hovedstrækningen er hele 60 km lang og overvinder store højdeforskelle på turen gennem den smukkeste del af Harzen: fra Wernigerode (234 m.o.h.) op over Drei Annen Hohne (543 m.o.h.) ned til Nordhausen (184 m.o.h.). Den største højde når



imidlertid sidebanen til Brocken (1126 m.o.h.) (kun åben for alm. trafik til Schierke).

Anlægget af banen var p.gr.a. terrænforholdene meget vanskeligt; der måtte således anlægges ikke mindre end 400 broer, stenkister og overgange samt en enkelt tunnel (mellem Steinnener Renne og Drei Anne Hohne) på 70 meters længde.

I 1963 blev banen indrettet til rollwagen-trafik, som idag udgør næsten hele godstrafikken, som hovedsagelig omfatter træprodukter og udføres af to godstog på hverdage.



Malletlok i Gernrode på Selketalbahn  
3. april 1980.

Foto: Jens Larsen.

Persontrafikken er omfattende om sommeren og udføres af 6-7 tog på hovedstrækningen, suppleret med tre tog Wernigerode-Schierke og lokale tog Eisfelder Talmühle-Hasselfelde. Oprindeligt anvendtes næsten udelukkende malletok (B'B't), hvoraf de sidste i dag kører på Selketalbahn. 1952-53 anskaffede DR, som overtog banen i 1949, imidlertid nye, store enhedslok type 1'E 1't til banen. I 30'erne anskaffede Harzquerbahn også nogle kraftige diesel-elektriske motorvogne, hvoraf kun en (185.025, Wismar 1936) eksisterer i dag. I Nordhausen og især Wernigerode anvendes særlige rangerlok, desværre idag normalt ikke damp, men en enkelt trekoblet maskine anvendes stadig af og til.

Landskabeligt er begge baner utroligt smukke, da de forløber gennem de allersukkeste dele af Harzen, som ellers - desværre - af mange danske kun forbindes med Vest-tyskland.

★

Et lille hefte på ca. 20 sider med optryk af artikler på tysk om begge baner (med grundig liniebeskrivelse) og deres materiel, kort m.v. kan bestilles ved at indsætte kr. 15,- (inkl. porto) på postgiro 7 18 24 57, John Poulsen, Valmuens kvarter 7 A, 2620 Albertslund.

## POTTEMAGEREN

v/ Børge Christensen

Teglgade 5 - Mariager

Telefon (08) 54 12 16

Åbent alle hverdage kl. 8.30-17

Fredag kl. 8.30-19 - Lørdag kl. 8.30-13

Søndag kl. 10-17

Tirsdag lukket

# Jernbanenyt - kort fortalt

## DSB

### Oktober kvartal 1981

#### Nyt materiel

##### Dieseletriske motorlokomotiver

ME 1502-1505 »Thyssen Industrie AG Henschel«  
 ME 1501 \*)  
 ME 1506 overleveret til DSB 17/10\*)  
 ME 1507 overleveret til DSB 9/11\*)  
 ME 1508 overleveret til DSB 21/11\*)  
 ME 1509 overleveret til DSB 5/12\*)

\*) Ikke formelt optaget i driftsmaterielbeholdningen pr. 31/12 1981. Se iøvrigt Jernbanen 6/81.

##### Dieselhydrauliske motorvogne

2. klasse/rejsegodsrum  
 MRD 4201, 4202 »Scandia-Randers A/S«

##### Personvogne

2. klasse  
 B 20-83 155 - 20-83 170 »Scandia-Randers A/S« Vest  
 Bn 20-84 919 - 20-84 920 »Scandia-Randers A/S« Øst

##### Postvogne

P 90-83 815 90-83 817 »Scandia-Randers A/S« Øst

##### Godsvogne

Lukkede, isolerede for øltransport, litra Hios-v  
 230 7, 000-005, 033, »Waggon Union G.m.b.H.«  
 043, 049, 050, 060, Nepthen og »Central-  
 062-094, 096-099 værkstedet i Århus«

##### Tjenestevogne

950 1 534, 535 svellertransportvogne (Bafd.)  
 980 3, 137-142 sneplove (Bafd.)  
 980 1 410 skinnertransportvogn (Bafd.)  
 982 0 013 mandskabsvogn (APafd.)  
 982 2 452 lagervogn (APafd.)  
 13 stk. af godsvognstype.

#### Udrangeringer

##### Dieseletriske motorvogne

|         |         |         |         |
|---------|---------|---------|---------|
| MO 1802 | MO 1819 | MO 1854 | MO 1977 |
| MO 1805 | MO 1821 | MO 1859 | MO 1979 |
| MO 1807 | MO 1822 | MO 1865 | MO 1981 |
| MO 1808 | MO 1826 | MO 1869 | MO 1989 |
| MO 1812 | MO 1843 | MO 1956 | MO 1995 |
| MO 1817 | MO 1853 | MO 1976 |         |

##### Personvogne

BDh 82-20 278  
 Cls 29-29 708

##### Tjenestevogne

Sneplov 125, 126 (APafd.) 901, 906 (Mafd.)  
 470 (APafd.) 967, 968, 983 (Bafd.)  
 680 (Bafd.) 5 stk. af godsvognstype  
 788-790 (APafd.)

##### Privatejede vogne

097 0 000 - 004 (»Ikea A/S«)  
 720 3 570 (»Dansk Sojakagefabrik A/S«)

## Status

### Trækraft

Pr. 31. december 1981 rådede DSB over følgende (antal) trækraftenheder (og påhængsmateriel):

### Damplokomotiver

Toglokomotiver Rangerlokomotiver

C 708 F 658  
E 991  
P 917  
R 967  
S 736

### Motormateriel

Toglokomotiver

ME 4 stk.  
MV 4 stk.  
MX 45 stk.  
MY 55 stk.  
MZ 61 stk.

### Traktorer

Frichs – Ardelt og 46 stk.  
M.A.N. – Ardelt  
Frichs (Köf-type) 40 stk.

### Lyntogsmotorvogne

MA 11 stk.

### Motorvogne

MO 37 stk.  
MR 62 stk.  
MRD 2 stk.

Et mindre antal MH-lokomotiver, Ardelt-traktorer, »småtraktorer« og MO-vogne er hensatte ureparerede (reservedelsslagre) og må betragtes som »papir-lokomotiver«, da de ikke kommer i drift igen.

## Elektrisk materiel

### Motorvogne

MC 8 stk.  
MM 212 stk.  
MU 65 stk.

### Bivogne

FC 8 stk.  
FS 212 stk.  
FU 65 stk.

## Vognparken

Pr. 31. december 1981 bestod vognparken af:

**901 stk. personvogne** (styre- og bivogne for lyn- og S-tog ikke medregnet). Tilgang okt. kv. 18 vogne – afgang 2.

**106 stk. post- og bagagevogne.** Tilgang okt. kv. 3 vogne.

**4443 stk. lukkede godsvogne.** I oktober kvartal er sket en tilgang på 48 vogne – og en afgang på 60 vogne.

**1908 stk. åbne godsvogne.** I oktober kvartal er sket en afgang på 18 vogne.

**1842 stk. tjenestevogne.** I oktober kvartal er sket en tilgang på 24 vogne og en afgang på 17 vogne. (Af de 1842 tjenestevogne er de 577 af specialtype.)

**584 stk. privatejede godsvogne** (samt 9 stk. godsvogne lejet hos DSB). Afgang okt. kv. 6 vogne.

## I ordre pr. 1. januar 1982

### Diesel-elektriske motorlokomotiver

ME 1501, 1506–1530

### Diesel-hydrauliske motorvogne

MRD 4203–4262 (2. klasse/rejsegodsrum).

### Lyntogsmateriel

Afm 10–74 000, 10–74 001 (personvogn 1. klasse)

Bfm 29–74 300, 29–74 301 (personvogn 2. klasse)

Bfs 29–74 100 – 29–74 103 (styrevogn/personvogn 2. kl.)

Cfm 84–74 200 – 84–74 201 (personvogn 2. klasse/specialkupeer/serviceafd.).

De ovennævnte vogne af litra Afm, Bfs og Cfm var leveret pr. 31. december 1981, men ikke formelt optaget i driftsmaterielbeholdningen.



Det nye lyntog i klimakammeret i Wien Arsenal.

Foto: Konrad Pfeiffer, Wien.

## Personvogne

B 20-83 171 - 20-83 187 (2. klasse)  
Bn 20-84 921 - 20-84 938 (2. klasse)

## Postvogne

P 90-83 818, 90-83 819

## Godsvogne

Hios-v 230 7 006 - 230 7 095 (lukkede, isolerede)  
Hbikk-tt 237 2 000 - 237 2 049 (lukkede)



En række læsere har påpeget, at vognstatus pr. 30. september 1981 i »Jernbanen«, nr. 6/81 - side 143 (overflytning af lukkede og åbne godsvogne til intern brug til tjenestevognparken) var for summarisk - derfor følger herunder en mere detaljeret udgave:

**4455 stk. lukkede godsvogne.** I april/juli kvartaler er sket en tilgang på 8 vogne (atter i drift) - og en afgang på 405 vogne (overført til tjenestevognparken).

**1926 stk. åbne godsvogne.** I april/juli kvartaler er sket en tilgang på 20 vogne - og en afgang på 855 vogne (25 stk. udrangeret og 830 stk. overført til tjenestevognparken).

**1835 stk. tjenestevogne.** I april/juli kvartaler er sket en tilgang på 52 vogne: Nr. 222-224 »Mandskabsvogne« (Bafd.), nr. 3003, 3004 »Snefræsere« (Bafd.), 950 1, 500-533 »Svelletransportvogne« (Bafd), 980 1, 403-409, 411 »Skinne-transportvogne« (Bafd.), 980 3, 133-136 »Sneplove« (nye - leveret fra »Scandia-Randers A/s«) (Bafd.) og 981 2 456 »Mandskabsvogn« (Mafd.) samt 1235 vogne (tjenestegodsvogne - »bogholderimæssigt« overført) - og en afgang på 26 vogne: Sneplove nr. 102, 103, 105-107, 109, 112-114, 118, 121, 122 (APafd.), nr. 646 (Mafd.), 669, 721, 960, 962, 971, 986, 990-992, 1128-1131 (samtlige Bafd.).

»DSB« redigeres af Erik B. Jonsen.

## Elektriske lokomotiver litra EA

af J. C. Wad

I forbindelse med DSBs elektrificeringsprojekt blev tirsdag den 13. april, under overværelse af trafikminister J. K. Hansen, skrevet kontrakt med det schweizisk-vesttyske firma BBC om levering af elektriske strækingslokomotiver litra EA 3001 og 3002 og med yderligere 35 stk. i option.

De første to lokomotiver fremstilles m.h.t. den elektriske udrustning i et arbejdsfællesskab bestående af BBC Mannheim - BBC Schweiz og Siemens Erlangen og for den mekaniske dels vedkommende af Thyssen-Henschel i Kassel, med BBC som hovedansvarlig. Levering af de to første lokomotiver forventes at finde sted i august 1984 (28. mænder efter kontraktens underskrivelse).

De følgende lokomotiver vil også blive samlet i Tyskland, men med en stadig stigende del dansk fremstillede komponenter.

EA 3003 vil blive leveret i august 1985 med mekanisk udrustning fra Scandia i Randers og EA 3010 vil blive leveret primo 1986.

En nærmere redegørelse for lokomotivernes opbygning og specifikationer bringes i et af de følgende numre.



## Privatbanerne

### Nye Y-tog

Stat, amter og kommuner har bevilget lån til indkøb af yderligere en serie Y-tog til privatbanerne, og den 11. marts blev der underskrevet aftale med DÜWAG (som har overtaget Uerdingen)/Scandia-Randers A/s om levering efter nedenstående plan:

|                                      |                              |                        |
|--------------------------------------|------------------------------|------------------------|
| Østbanen                             | 1 dobbelttog<br>1 styrevogn  | februar 1984           |
| Helsingør-Hornbæk-Gilleleje Jernbane | 1 dobbelttog                 | marts 1984             |
| Hillerød-Frederiksværk-Hundested Jb. | 1 dobbelttog<br>1 mellemvogn | marts 1984<br>maj 1984 |
| Gribskovbanen                        | 1 dobbelttog                 | april 1984             |
| Hads-Ning Herreders Jernbane         | 1 dobbelttog                 | april 1984             |
| Odsherredsbanen og Høng-Tølløse Jb.  | 1 dobbelttog<br>1 mellemvogn | maj 1984               |
| Skagensbanen                         | 1 motorvogn                  | maj 1984               |

### Lollandsbanen

Banen har hos Uerdingen/Scandia-Randers A/s afgivet bestilling på 2 YM og 1 YS til levering i slutningen af 1983. Dermed vil banen i 1983 modtage 3 YM og 2 YS. Når dette er leveret, skal Y-togene fra 1965 på værksted og ombygges, bl.a. med nye sæder og nyt varmeanlæg. Det nuværende luftvarmeanlæg skal udskiftes til varmtvandsanlæg. **TL**

### Skagensbanen

Skagensbanen har indført højtaleradvisering af ventende passagerer på stationerne Ålbæk, Jerup og Strandby. Når fjernstyringscentralen i Skagen er åben, har den forbindelse med højtalerne. Når der kun kører et tog på banen i aftentimerne, og FC derfor kan være lukket, sættes højtalerne i forbindelse med motorføreren på banens lynette-tog.



## Hjørring Privatbaner



Hjørring Privatbaners nye remise- og værkstedsbygning i Hjørring, december 1981. Foto: Erik Kjærgaard.

Banens nye værksted er ved at nærme sig sin færdiggørelse. HPs maskinafdeling er flyttet ind og har monteret maskinerne, ligesom reparation af rullende materiel er indledt. Værkstedet rummer to spor, det ene kan rumme et trevogns Y-tog, det andet et tovogns. Desuden er der en vaskehal med plads til et trevognstog. Det gamle værksted er tomt og anvendes kun til remise.

HP 14 (Thyboen) har været til hovedreparation i det nye værksted i Hjørring i februar, mens jernbanefærgedriften til Kristianssand var indstillet. Til den derfor mere beskedne rangering i Hirtshals anvendtes HP 40.

TL + EK

## MINIFERIE I TYSKLAND

Tag afsted i egen bil. Bo i egen ferielejlighed med stue, køkken, bad og et eller flere soveværelser med sengetøj og håndklæder.

Priseksempel for leje af lejlighed til 4 personer i 3 nætter:

|                                       |         |
|---------------------------------------|---------|
| »Kurzentrums Plön«, Plön .....        | 710 kr. |
| »Ferienpark Hahnenklee«, Harzen ..... | 770 kr. |
| »Ferienpark Altenau«, Harzen .....    | 825 kr. |

Der er mange andre dejlige steder.

Katalog og bestilling i

## LOLLANDSBANENS REJSEBUREAU

Østergade 7, 4900 Nakskov

Telefon (03) 92 23 23

## Vemb-Lemvig-Thyborøn Jernbane

Under kørsel fra Herning til Lemvig den 5. november 1981 gik et kron- og spidshjul i stykker på diesellokomotiv ML 14. Den 9. november måtte lokomotivet sendes til Tyskland for at blive repareret hos Mak. Skaderne ved havariet var betydeligt større end først antaget, så lokomotivet kom først tilbage til Lemvig i april. I forbindelse med reparationen foretoges en hjulafdrejning. Mens ML 14 var utjenstdygtig, havde banen kun ML 12 til brug på hjemmebane



VLTJ YBM 16 på Thyborøn Havn 21. oktober 1981. De sidste par år er sporterrænet i Thyborøn blevet reduceret, og drejeskiven samt de gamle træremiser er fjernet. Foto: Asger Christiansen.

samt til kørslerne på DSB-strækning. Det fik indtil jul indvirkning på de ugentlige gifttog fra Rønland. De var oprindelig oprangeret af 22 vogne; men da ML 12 kun kunne trække 12 vogne, måtte de øvrige tages med til Herning i de daglige godstog, som nu forholdene tillod.

Skinnebus **YBMD 16** var den 12. januar impliceret i et sammenstød med en lastbil i en overkørsel nord for Bækmarksbro. Ingen mennesker kom til skade ved sammenstødet; men skinnebussen afsporede, fik knust fronten og det meste af den ene side, ligesom vangerne blev slået skæve. Det anses for mest sandsynligt, at forsikringselskabet vil erklære skinnebussen for totalskadet.

## Hads-Ning Herreders Jernbane



IHJs nye motortrolje R 2.

Foto: OLJ.

HHJ har gennem Krupp indkøbt en brugt motortrolje med påhængsvogn fra De tyske Forbundsbaner. Motortroljen er sat i drift sidst i marts som **R 2**.

## Vestbanen

Diesellokomotiv **TKVJ M 3** blev ophugget i november–december i Varde. M 3 blev købt sammen med M 4 (VNJ D 12) ved Trolldhedebanens lukning i 1968, og M 3 blev brugt som reservedelslager (Blokposten).

Pakvognen **E 41** er solgt til en privatmand i Fredericia. Vognen er bygget af Vulcan i 1903 til banens åbning.

På grund af svigtende militære transporter indstillede Vestbanen planmæssig kørsel med godstog på tirsdage og onsdage fra efteråret 1981.

P.A.



Bidragyder til denne artikel var Poul Andersen, Varde, tidsskriftet Blokposten, Erik Kjærgaard, Hjørring, Tom Lauritsen, Maribo samt de respektive privatbaner.



Direktør G. H. Bjerregaard, Vestbanen.

## Direktør G. H. Bjerregaard, Vestbanen

Direktør G. H. Bjerregaard afgik ved døden den 1. januar 1982, 57 år gammel.

Bjerregaard var jyde, begyndte ved privatbanerne i 1942 som trafikalev ved TKVJ og kom senere til LNJ og LJ, inden han i 1969 blev direktør ved Privatbanerne i Varde. I de 12 år, han var direktør for Vestbanen, nåede han meget i retning af modernisering med de ofte små midler, der blev stillet til rådighed. I hans tid anskaffedes de svenske skinnebuser, stationerne blev moderniseret, DL 14 blev anskaffet, toggangen blev fjernstyret, og endelig har han stået bag anskaffelsen af 2 Y-tog, som bliver leveret i 1983. Han stod også for etableringen af det nye militære sidespor i Oksbøl Syd.

Bjerregaard var en dygtig administrator, og hans forhandlingsevner rakte ud over alle grænser. Ikke mindst vigtigt var det, at han var yderst afholdt af personalet ved Vestbanen samt af kolleger rundt i landet.

Landets veteranbaner havde også hans levende interesse, og han var altid villig til at svare på jernbaneinteresserede spørgsmål vedrørende Vestbanen. En af hans interesser var topografi i almindelighed og gamle huse i særdeleshed. En telefonsamtale fra Ribe fik for mig det forbløffende resultat, at den kom til ganske kort at dreje sig om Vestbanen og temmelig længe om gamle huse i Ribe, specielt domkirken.

Tabet af direktør Bjerregaard er smerteligt for alle, der kendte ham, personalet på Vestbanen, som han omgikkes dagligt, kollegerne, som han havde faglig forbindelse med, og ikke mindst alle vi jernbaneinteresserede.

OLJ



# DANSK JERNBANE-KLUB

## Foreningens organisation

### Foreningens generelle adresse- og medlemsregister:

Dansk Jernbane-Klub, sekretariatet,  
c/o Oscar Meyer, Glaciset 27, 2800 Lyngby.  
Tlf. (02) 87 02 32. Week-ends (02) 30 82 22.



### Foreningens bestyrelse:

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

**Næstformand og kasserer:** Regnskabschef Mogens Bruun,  
Ahornvej 18, 3650 Ølstykke. Tlf. (02) 17 88 04.

Postgirokonto 5 55 38 30,  
Dansk Jernbane-Klub, Kassereren, Ahornvej 18,  
3650 Ølstykke.

**Sekretær:** Ingenlør Oscar Meyer,  
Glaciset 27, 2800 Lyngby. Tlf. (02) 87 02 32.

Uffe Andersson, Skelvangsvej 83, 2., 8900 Randers.

Lokomotivmester Preben Clausen,  
Vandværksvej 9, Brejning, 7080 Børkop. Tlf. (05) 86 91 20.

Bankassistent Eigil V. Christensen,  
Hovedvejen 108, 2. tv., 2600 Glostrup. Tlf. (02) 96 89 21.

Ingenlør Erling Hedetoft,  
Mågevej 14, 9000 Aalborg. Tlf. (08) 13 16 26.

Tegner Bent Nathansen,  
Callunavej 20, 3450 Allerød. Tlf. (02) 27 25 23.

Gymnasielærer Ole-Christian Munk Plum,  
Holmevej 8, 4340 Tølløse. Tlf. (03) 48 53 83.



### FORENINGENS FORLAG & SALGSADFDELING

**Dansk Jernbane-Klub, Salgsafdelingen,**  
c/o Ole-Chr. M. Plum, Holmevej 8, 4340 Tølløse.  
Tlf. (03) 48 53 83. Postgirokonto 3 17 91 76.

**Dansk Jernbane-Klub, Udflugtsafdelingen,**  
Opnæsgård 21, 2970 Hørsholm. Postgirokonto 8 11 10 06.

Kasserer: P. Skebye Rasmussen.



Oplysninger om Dansk Jernbane-Klub, et prøvenummer på tidsskriftet JERNBANEN og girokort til brug ved evt. indmeldelse kan rekvireres hos sekretariatet mod indsendelse af kr. 10,- i frimærker.

Kontingentindebetalinger sker på det under »Kasserer« anførte postgirokontonummer.

### LOKALAFDELINGER

#### DJKs nordjyske afdeling:

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

#### DJKs midtjyske afdeling:

Uffe Andersson,  
Skelvangsvej 83, 2., 8900 Randers.

#### DJKs afdeling Fyn/Syddjylland:

Lokomotivmester Preben Clausen,  
Vandværksvej 9, Brejning, 7080 Børkop. Tlf. (05) 86 91 20.

#### DJKs afdeling på Lolland-Falster:

Rejsebureauleder Ole Jensen,  
Skovvænget 4, 4900 Nakskov.

### FORENINGENS BANER OG TOG

#### Information, bestilling af særtog samt oplysning om arbejdshold:

##### Museumsbanen Maribo-Bandholm:

Carsten Buhl,  
Lyshøjgårdsvej 99, 5., 2500 Valby. Tlf. (01) 46 98 02.  
Information i week-ends: (03) 88 05 49.

##### Mariager-Handest Veteranjernbane:

Bankfuldmægtig Hans Jørn Fredberg,  
Teglade 16, 9550 Mariager. Tlf. (08) 54 20 21.  
Information i week-ends: (08) 54 18 64.

##### Limfjordsbanen:

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

##### D-maskine gruppen:

Lokomotivmester Preben Clausen,  
Vandværksvej 9, Brejning, 7080 Børkop. Tlf. (05) 86 91 20.

### FORENINGENS ØVRIGE ARBEJDSSTEDER

#### Bloustrød remise, Allerød:

Ingeniør Oscar Meyer,  
Glaciset 27, 2800 Lyngby. Tlf. (02) 87 02 32.  
Her arbejdes med smalsporsmateriel fra roe- og industribaner.

#### Høng remise, Høng:

Smed Erik Rothmann,  
Bakken 70, 4370 St. Merløse. Tlf. (03) 60 15 57.  
Her arbejdes med bl.a. restaurering af damplokomotivet ØSJS nr. 6 fra 1895-og vogne.

#### Roskilde, Slagterisporet:

Dyrlæge Mogens Lund Jensen,  
Elmevang 1, 4000 Roskilde. Tlf. (02) 40 20 42.  
Her arbejdes hovedsagelig med istandsættelse af ældre DSB-personvogne til brug for D-maskine gruppen.

### MEDLEMSKONTINGENT FOR ÅRET 1982:

|  |            |
|--|------------|
| Ordinære medlemmer .....                     | kr. 110,00 |
| Juniormedlemmer (under 18 år 1.1.1982) ..... | kr. 75,00  |
| Optagelsesgebyr .....                        | kr. 10,00  |

207 MR JØRGEN PEDERSEN  
BRØNSHØJ KIRKEVEJ 4B  
2700 BRØNSHØJ

## LYNGBY-NÆRUM JERNBANE

Telefon (02) 87 07 08

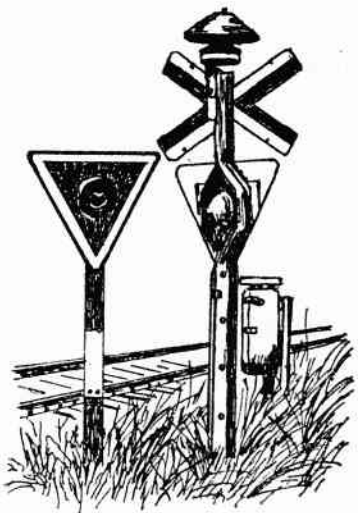


Tog hvert 20. minut  
mellem Jægersborg og Nærum

Tag til Vestsjælland næste gang De skal på  
udflugt

## Ødsherreds Jernbane Høng-Tølløse Jernbane

kører gennem Sjællands smukkeste egne  
(03) 43 20 80



PRIVAT-  
BANERNE  
HILLERØD

Gribskovbanen og  
Hillerød-Frederiksværk-Hundested Jernbane

## SKAGENSBANEN

Skagen

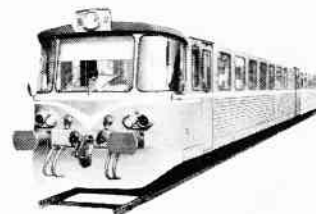
Telefon (08) 44 10 15



*Vemb - Lemvig -  
Thyborøn jernbane*



– altid en god  
forbindelse!



TLF. (06) 540025