

ISSN 0107-3702



# jernbanen

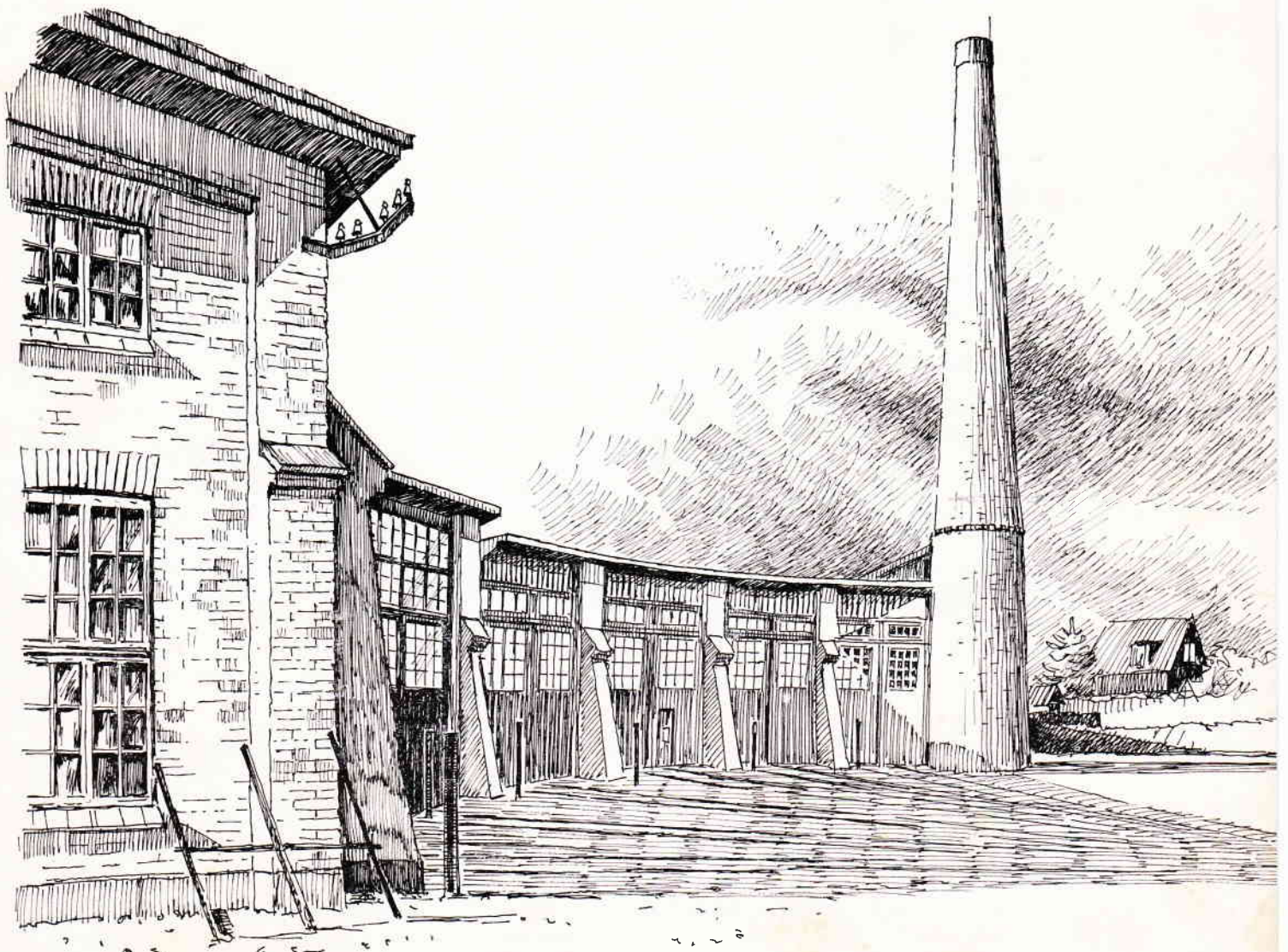
3

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

22. ÅRGANG

JUNI 1982

KR. 20,00



M

# Forskning og erfaring



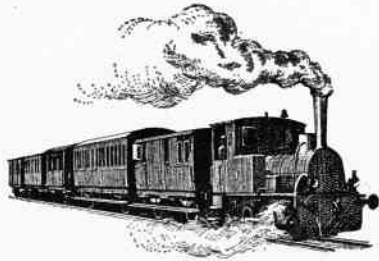
Elektriske- og dieselektriske lokomotiver  
med robuste asynkrone banemotorer.

Udvikling af driftssikre lokomotiver  
er baseret på intensiv forskning og  
årtiers erfaring.

Forskning og erfaring er en af forudsætningerne  
for, at Brown Boveri i Danmark beskæftiger  
1.500 medarbejdere og har en betydelig eksport.

**BBC**  
BROWN BOVERI

**BBC BROWN BOVERI DANMARK A/S, Vester Farimagsgade 7, 1606 København V, Tlf.: 01-15 62 10**



# 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

**Annønceekspedition:**

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:**

Tegneren Poul Andersen har fanget lidt af stemningen omkring Hjørring Privatbaners forladte gamle remiser i Hjørring.

22. årgang

Juni 1982

Nr. 3

## Direktørskifte ved OHJ og HTJ

Med udgangen af maj måned 1982 pensioneres de to privatbaners direktør gennem næsten 35 år, Erik Johansen, og som ny direktør tiltræder samtidig Finn B. Henningsen, der gennem de sidste to år har været ansat ved OHJ og HTJ som trafikinspektør.

Inden Erik Johansen i 1947 kom til privatbanerne, var han ansat ved DSB som bygningsingeniør i baneafdelingen, og han stod for flere anlægssopgaver, og var bl.a. involveret i den store sporudfletning på og ved Roskilde station. Interessen for sporrægning har han også vist ved spormoderniseringen på OHJ og HTJ.

At direktør Erik Johansen gennem de mange år har været en dygtig leder for OHJ og HTJ samt engang HVJ kan der ikke herske tvivl om. Han har forstået at lede banerne gennem diverse »kriser«, og ved sin fratræden efterlader han to privatbaner, der har en god fremtid som væsentlige dele i det vestsjællandske kollektive trafiknet forude. Banerne er gennem årene moderniseret både med hensyn til spor og rullende materiel. Både helt nyt og ældre, ikke udslidt materiel er kommet til de to baner fra Danmark og fra såvel det nordlige som det sydlige udland. I det sidste »regeringsår« har direktør Johansen således købt rangertraktorer i Sverige og personvogne samt en postvogn i Tyskland. Nye Y-tog er bestilt hos Düwag/Scandia, og meget mere kunne nævnes. Man skulle ikke tro, at manden bag alle disse initiativer har rundet de 70 år, og dermed hører til blandt pensionisternes rækker.

De danske jernbaneklubber – ikke mindst Dansk Jernbane-Klub – har lige siden deres start haft direktør Johansens interesse, måske fordi han allerede som stationsforstander-barn på Hørby station i Nordjylland selv blev »bidt«, og ulovligt kørte med på lokomotiverne m.v. – således som mange andre jernbaneentusiaster har gjort det gennem årene.

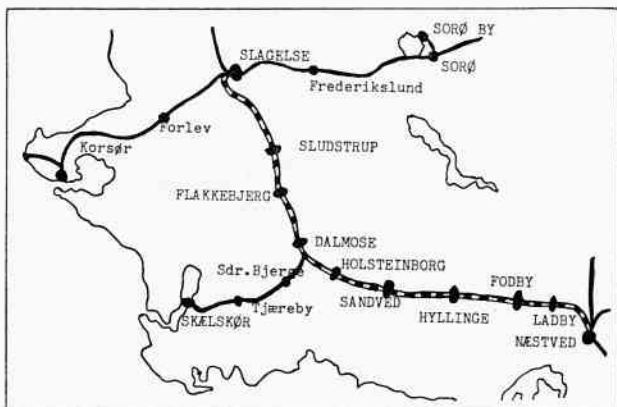
Takket være direktør Johansen's »samlermani« har de danske jernbaneklubber gennem årene købt adskilligt »bevaringsværdigt« materiel ved OHJ og HTJ. For Dansk Jernbane-Klub kan således noteres købet af OHJ nr. 5 i 1963, K 564 i 1968, G 625 i 1978 og OHJ nr. 38 i 1981. Desuden har vi købt diesellokomotiver og såvel person-, post- som godsvogne. Altid har vi kunnet hente støtte og gode råd hos Erik Johansen, og det skal da heller ikke forties, at vi både er stolte og glade over det værksted, som DJK siden 1978 har opbygget i de gamle »remisetomter« i Høng. Den aftale, der dengang blev indgået, var vist også til gavn for HTJ, der derved fik klaret et istandsættelsesproblem. Karakteristisk for Erik Johansen, at han ofte søgte at »slå flere fluer med et smæk«!

★  
Banernes nye direktør, Finn B. Henningsen, er uddannet ved DSB, hvor han som 17-årig startede som trafikelev. I 23 år har han været ved etaten, hvor han har været på togkontoret, dels som togleder, dels som køreplanlægger. Han deltog i udarbejdelsen af »Plan-90« i sin tid, idet han opbyggede og ledede DSBs produktkoordinering. Da Finn B. Henningsen for to år siden kom til OHJ og HTJ, fik han straks meget at gøre med igangsættelsen af Vestsjællands Trafikselskab, hvorunder privatbanernes tog og busser også blev indlemmet i det nye trafikelskabs rutenet og takstsystem.

(Fortsættes næste side)

# Slagelse-Næstved banen - 90 år

Af Ole-Chr. M. Plum



## Forhistorie

Med åbningen af Den sjællandske Sydbane (Roskilde-Køge-Næstved-Masnedsund) i 1870, åbningen af strækningen Orehoved-Nykøbing Fl. i 1872 og strækningen Nykøbing Fl.-Gedser i 1886 var der skabt forbindelse ikke blot mellem København og Sydsjælland samt Lolland-Falster, men også forbindelse til det sydlige udland. Mellem Masnedø og Orehoved var der jo etableret dampfærgeforbindelse i 1884. Forbindelse fra Vestsjælland og Nordvestsjælland – samt fra Fyn/Jylland – til det sydlige Sjælland gik i disse år via Ringsted.

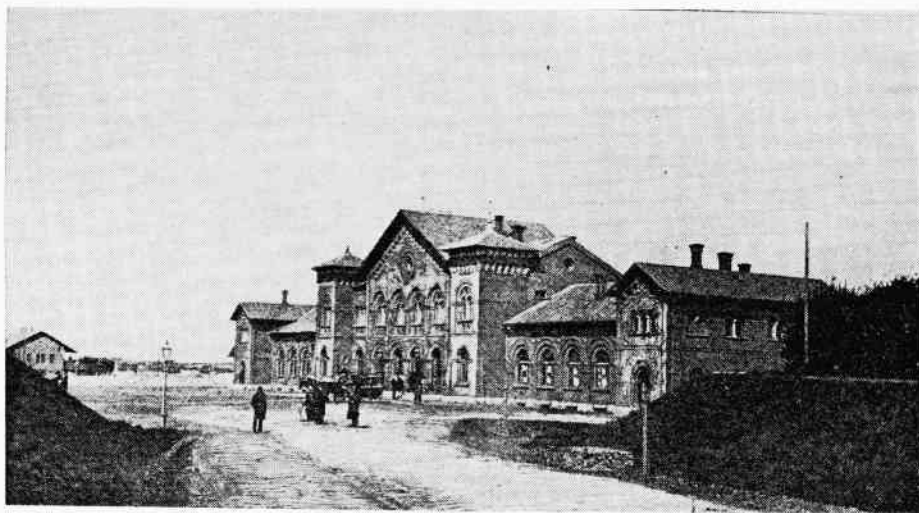
Det var derfor naturligt, at man i overvejelserne om udbygningen af det sjællandske jernbanenet også arbejdede

med planer om etablering af en jernbane mellem Slagelse og Næstved. Herved kunne man spare den ca. 80 km lange omvej via Ringsted. I planerne indgik også tanker om en jernbanestrækning til Skælskør.

I rigsdagssamlingen 1872-73 blev der fremsat forslag om jernbanen mellem Slagelse og Næstved, og forslaget blev ophøjet til lov af 23. maj 1873. Ligesom mange andre banepå planer her i Danmark blev banen mellem Slagelse og Næstved dog kun et projekt i første omgang, og der skulle gå 19 år inden den stærkt påkrævede bane blev anlagt og åbnet for drift.

I 1880 overtog staten Det sjællandske Jernbaneselskabs baner, bl.a. fordi man ønskede en udbygning af det sjællandske jernbanenet og en udvidelse af driften. Det politiske klima kom imidlertid fra efteråret 1881 til at sætte sit præg på udviklingen af jernbanenettet, idet Folketingets beslutning om »visnepolitikken« gjorde det temmelig umuligt for regeringen at få vedtaget yderligere statsbaneanlæg. Yderligere politiske forviklinger bevirkede, at næsten al jernbanelovgivning lå stille i årene 1884-88.

Planerne om Slagelse-Næstvedbanen fik i 1883 et nyt skub fremad, idet der fremsattes et nyt forslag om denne bane. Den påtænkte at skulle udgå fra den gamle station i Slagelse, og via Fuglebjerget skulle banen gå til Næstved. Da den gamle station i Slagelse lå ret langt uden for byen, påtænkte man anlagt en lokalstation i Slagelse ved landevejen til Skælskør. Forslaget blev – som følge af den politiske situation – »gemt« i en række udvalg, og først i 1889 blev det seks år gamle forslag vedtaget.



Den nye banegård i Slagelse, 1894.  
Fra Illustreret Tidende nr. 42, 1894.  
Arkiv O.C.M.P.

## DIREKTØRSKIFTE VED OHJ OG HTJ (fortsat)

Selv om der har været meget at gøre for trafikinspektøren ved de to baner i de seneste to år, har Finn B. Henningsen dog også fået tid til at hjælpe jernbaneklubberne. I 1931 var han således – sammen med kontorchef F. W. Andersen, OHJ og HTJ – censor ved en sikkerhedsprøve for DJK-personale. Han har beredvilligt hjulpet med arrangementer for klubberne ved de to baner, og dermed har vi allerede en tillid til den nye direktør, som vi håber på et godt samarbejde med.



Med disse få ord siger vi hermed hjertelig tak til direktør Erik Johansen for et godt samarbejde i de 21 år, som DJK har bestået, og vi håber, at der også i otiummet må blive tid til, at han dukker op i DJK. K 564 bliver køreklar inden for overskuelig tid, og ved præsentationen håber vi også at se Erik Johansen.

Et hjertelig velkommen som direktør ved OHJ og HTJ til Finn B. Henningsen ønsker vi også, idet vi håber, at vi også fremover med passende mellemrum kan få fornøjelige ture m.m. i Vestsjælland og Odsherred på de to baner.

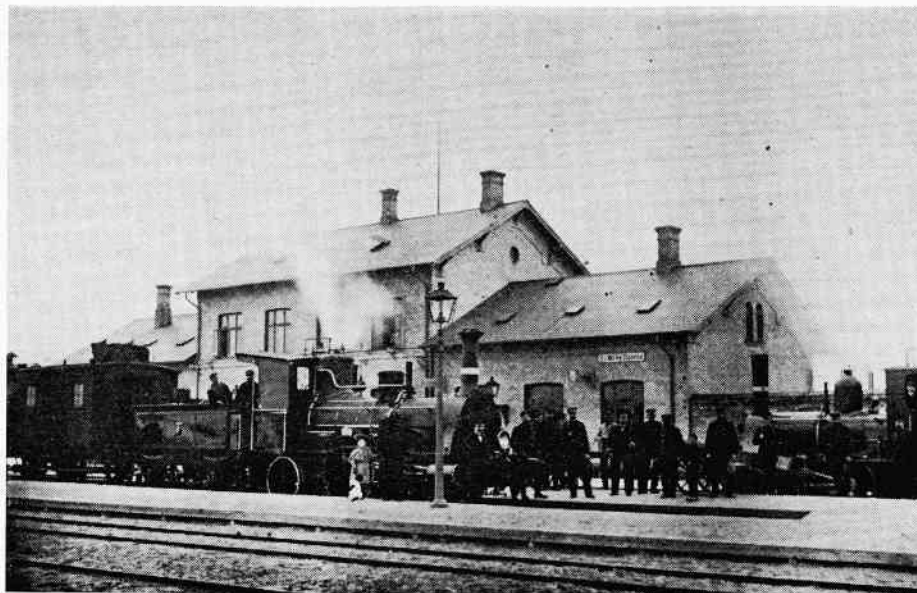
Vi ønsker alt mulig held og lykke fremover.

Birger Wilcke og Ole-Chr. M. Plum.

Dalmose ca. 1895.

Bs 293 vil om et øjeblik køre til Slagelse, hvorefter P-maskinen i baggrunden starter mod Skælskør.

Foto: arkiv Tom Lauritsen.



Ved lov af 12. april 1889 blev der bevilget 3,57 mill. kr. til anlæg af banestrækningerne Slagelse–Næstved og Dalmose–Skælskør samt flytning af Slagelse station og den deraf følgende forlægning af Vestbanen. Kommuneudskudtet til de nye baner fastsattes til 650 000 kr. pr. mil. De to baner skulle bygges som lette baner med 22,5 kg-skiner.

### Anlæg og åbning

Anlægget af den 40,1 km lange bane kunne snart begynde, men det blev senere forsinket af den strenge vinter 1890–91, hvorfor indvielsen først kom til at finde sted den 15. maj 1892. Terrænet, som banen blev anlagt gennem, var usædvanlig godt egnet for en jernbane; der var således ingen nævneværdige stigninger eller behov for anlæg af særligt skarpe kurver. Ved Susåen blev der bygget en større bro for at føre banen over denne. Med Slagelse og Næstved stationer inkluderet fik den nye bane ialt syv stationer og holdepladser, hvoraf Dalmose station blev forgretningsstation til den samtidigt anlagte Skælskørbane.

Banen blev desuden udstyret med ikke mindre end 37 vogterhuse, der indeholdt 39 boliger. Der var 38 bevogtede overskæringer, 78 ubevogtede/private overskæringer, mens kun to vejskæringer med den nye bane var ude af niveau (broer over banen) ved åbningen i 1892.

I forbindelse med anlægget af Slagelse–Næstved Banen og Skælskørbanen indkøbtes der ialt 8 damplokomotiver (11tra Bs og Ls) fra det belgiske firma Cockerill. Scandia i Randers leverede nyt vognmateriel: 18 personvogne, 2 postvogne, 2 rejsegodsvogne og 52 godsvogne samt 2 snepløve.

Indvielsen fandt – som nævnt – sted den 15. maj 1892 uden nogen større festivitas, og den første køreplan omfattede fire tog daglig i hver retning.

### Fra Slagelse til Næstved

Næstvedbanens tog fik på den nye banegård ankomst- og afgangsspor i spor 1, nærmest den nye stationsbygning.

Efter 2. verdenskrig blev der i Slagelse anlagt et blindspor (spor 0) ud for rutebilstationen, hvorfra Næstvedtogene også kunne afgang. Banen udgår fra Slagelse mod vest for i en stor kurve (rundt om byen) at gå mod sydøst over Charlottedals jorde til den første holdeplads ved Sludstrup. Her var der først blot billetsalgssted, men i 1915–16 ophøjedes Sludstrup til station, der anlagdes krydsningsspor, og en ny porterboli blev opført. Efter 2. verdenskrig blev Sludstrup trinbræt, og i 1960 nedlagdes det. Herfra fortsættes næsten i sydlig retning til Flakkebjerg station. Her var oprindelig krydsningsspor. I 1966 blev stationen nedrykket til trinbræt, og stationsbygningen solgtes.

Dalmose station blev anlagt med et betydeligt sporareal, og der opførtes foruden den ret store stationsbygning en remise med to spor til brug for Skælskørbanens lokomotiver. I 1918–19 blev der i Dalmose opført en værkstedsbygning for signaltjenesten i forbindelse med, at strækningens stationers sikringsanlæg blev ombygget og ud-



Slagelse 22. maj 1971. Toget til højre med Mo 1814 skal til Næstved og til venstre med Mo 1861 forrest et tog fra Nykøbing FI. til Korsør.

Foto: O.-C.M.P.



Holsteinborg trinbræt, februar 1969.

Foto: Sv. H. Pedersen.

styret med gennemkørselssignaler. Fra Dalmose drejer banen nærmest i østlig retning, og sydøst for landsbyen Hyllested oprettedes i 1926 Holsteinborg trinbræt/billetsalgsted. I 1926-27 solgtes der fra Holsteinborg 2634 billetter til en værdi af 1975 kr.! Ved Hårslev går banen over en bro for Salø å. Banens næste station er Sandved, der i dag er godsbanens endestation. Stationsbygningen i Sandved blev udvidet 1919-20, samtidig med at der opførtes et signalhus. Allerede i 1909-10 blev læssesporret udvidet, og der opførtes et varehus i Sandved.

Fra Sandved går banen i lige østlig retning indtil ca. 1½ km ud for Næstved, nord for Herlufsholm. Herfra drejer banen atter mod syd for sammen med banen fra Ringsted at nå ind til Næstved station. Undervejs ligger Hyllinge station. Endvidere nås Fodby station, der blev oprettet som billetsalgsted allerede i foråret 1893. I 1901 anlagdes der sidespor ved Fodby holdeplads, og i 1917 blev holdepladsen ophøjet til egentlig station. Fodby station blev nedlagt i 1963, og stationsbygningen blev solgt. Endelig anlagdes mellem Fodby og Næstved i 1928 Ladbj trinbræt.

Det fik aldrig nogen særlig stor betydning, og allerede i 1955 blev det nedlagt.

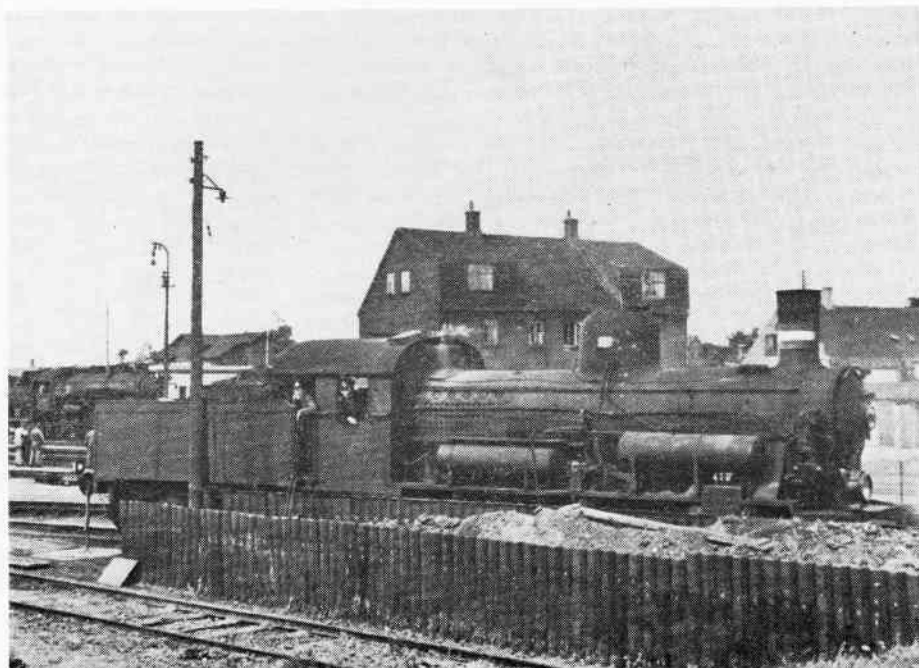
På Næstved station fik banen til Slagelse også spor 1 (nærmest stationsbygningen) som egentligt afgang- og ankomstspor. Næstved station er blevet ombygget og udvidet flere gange, men mest omfattende i årene 1918-24 – bl.a. i forbindelse med anlægget af banen til Ringsted via Glumsø. Ved anlægget af Slagelse-Næstved banen blev der umiddelbart uden for Næstved anlagt et militært forbindelsesspor mellem den nye bane og banen til Køge. Derved kunne man undgå, at militærtog skulle rebroussere i Næstved. Ved anlægget af banen til Ringsted blev der lavet et sporstykke, der i »påkommende tilfælde« kunne ilægges som en niveauskæring mellem de to baner. Militærsporet blev dog nedlagt allerede i 1925. Stationsbygningen i Næstved blev ombygget og væsentligt udvidet i 1939-40.

I årene 1915-21 blev sporet udbygget med 37 kg-skiner, lagt i grusballasten fra banens første år. Der ilagdes skærveballast i 1946-48. I slutningen af 1960-erne påbegyndtes en spormodernisering med brugte 45 kg-skiner. Den blev aldrig fuldført, da banens persontrafik ophørte i 1971.

### Køreplanen

Der var fire togpar på banen i 1892 og køretiden varierede fra 70 minutter til 135 minutter. I 1901 var der fem togpar, og før 1. verdenskrig blev køreplanen yderligere udvidet til syv togpar dagligt. I årene under 1. verdenskrig og umiddelbart efter indskrænkedes toggangen, og i 1920 var der således kun fire togpar mellem Slagelse og Næstved. Fra sommeren 1927 var der atter syv togpar på banen.

Under 2. verdenskrig blev trafikken på banen atter indskrænket. I 1942 var der således kun fire personførende togpar og et godstogspar. I køreplanen 1. februar 1945 kortes der kun to personførende togpar på hverdage, mens der alle ugens syv dage kørte et godstogspar.



D 827 i Næstved først i 50'erne.

Foto: Thomas Jensen.

# Slagelse-Næstved-Banen.

Fra Slagelse:	7,10	10,23	2,24	7,17	9,32
— Sludstrup:	7,22	10,42	2,43	7,31	9,46
— Flakkebjerg:	7,29	10,56	2,52	7,38	9,53
— Dalmose:	7,41	11,26	3,20	7,54	10,04
— Sandved:	7,52	11,43	3,35	8,06	10,16
— Hyllinge:	8,01	12,00	3,51	8,16	10,26
— Fodby:	8,09	12,18	4,07	8,25	10,35
3 Næstved:	8,20	12,37	4,25	8,37	10,47

Fra Næstved:	6,55	8,33	10,15	1,50	6,54
— Fodby:	7,07	8,44	10,30	2,03	7,04
— Hyllinge:	7,16	8,52	10,45	2,19	7,12
— Sandved:	7,26	9,01	11,03	2,37	7,20
— Dalmose:	7,46	9,17	11,37	3,07	7,33
— Flakkebjerg:	7,53	9,24	11,49	3,15	7,40
— Sludstrup:	8,01	9,31	12,02	3,26	7,47
3 Slagelse:	8,15	9,44	12,22	3,42	7,59

Køreplan oktober 1901. Sorø Amts Avis. Arkiv: O.-C.M.P.

Straks efter krigen blev køreplanen atter udvidet og i 1947/48 var der ni tog i hver retning. Der etableredes i årene efter krigen gennemkørende tog via Slagelse-Næstved banen mellem Nykøbing Fl. og Slagelse/Korsør. Den sidste køreplan (vinteren 1970-71) indeholdt ni persontog i hver retning på hverdage.

## Materiellet

Bs-lokomotiver blev fra åbningen i 1892 anvendt til fremførsel af persontog, mens lokomotiverne af litra Ls blev brugt i godstog og blandetog. Efter 1. verdenskrig indsattes lokomotiver af henholdsvis litra Fs og J på banen. I tyverne fik banen atter »nye« lokomotiver af litra K og O. Senere anvendtes også lokomotiver af litra D og G på

### 31. Slagelse-Næstved og omvendt

km	København H. 34	af	7.55	10.08	13.19	15.56	18.14	20.31
0	Slagelse	af	6.30	9.39	12.45	14.00	15.46	18.00
9	Sludstrup	af	6.41	9.50	14.10	15.57	18.46	21.20
12	Flakkebjerg	af	6.46	9.55	14.15	16.03	18.51	21.25
16	Dalmose	af	6.52	10.01	14.20	16.09	18.57	21.31
19	Hyllinge	af	7.08	10.15	14.32	16.21	19.09	21.43
23	Sandved	af	7.16	10.22	14.39	16.30	19.28	21.50
28	Fodby	af	7.23	10.29	14.45	16.37	19.35	21.56
33	Ladby Sjælland	af	7.26	10.32	14.47	16.40	19.38	21.59
41	Næstved	af	7.34	10.40	14.55	16.49	19.47	22.07
41	Næstved	an	8.41	11.30	14.11	15.40	17.43	19.25
41	København H. 34	an	8.33	12.40	16.58	18.56	20.31	22.03
41	Korsør 34	an	8.50	14.39	16.59	17.17	19.34	20.41

⊙ Befordrer fortrinsvis rejlsende med pladsbillet til Lyngøerne.  
 ⊙ Toget gennemføres til Nykøbing Fl. Tog 875  
 c Lø, s- og hldg. 19,15, uden togskilte i Næstved.  
 d Kun natten efter s- og hldg. og On.  
 e S- og hldg. 20,36.  
 f S- og hldg. 7,30.  
 g S- og hldg. 10,21.  
 h Lø samt 5/4 og 4/5 15,58.  
 j Kun dag efter s- og hldg. samt To.  
 k S- og hldg. 7,53.  
 l Kun Lø, s- og hldg. samt 5/4 og 4/5.  
 m Lø samt 5/4 og 4/5 endv. 15,11.  
 n S- og hldg. 15,23.  
 o S- og hldg. 20,47.  
 p S- og hldg. 10,30.  
 q S- og hldg. 18,31.

Køreplan oktober 1949. Danmarks Rejseforbindelser.

banen. Efter 2. verdenskrig udførtes størstedelen af persontogene med Mo-vogne, men også litra ML har været ret anvendt i en periode. I 1960'erne kørte der fortsat damp- tog mellem Slagelse og Næstved, idet godstogene fremførtes af D-maskiner, og et enkelt persontog kørte også med damp. Efterhånden som damplokomotiverne udrangeredes knæb det med D-maskiner, og det var af denne grund, at man i en årrække kom til at se P 917 køre på banen.

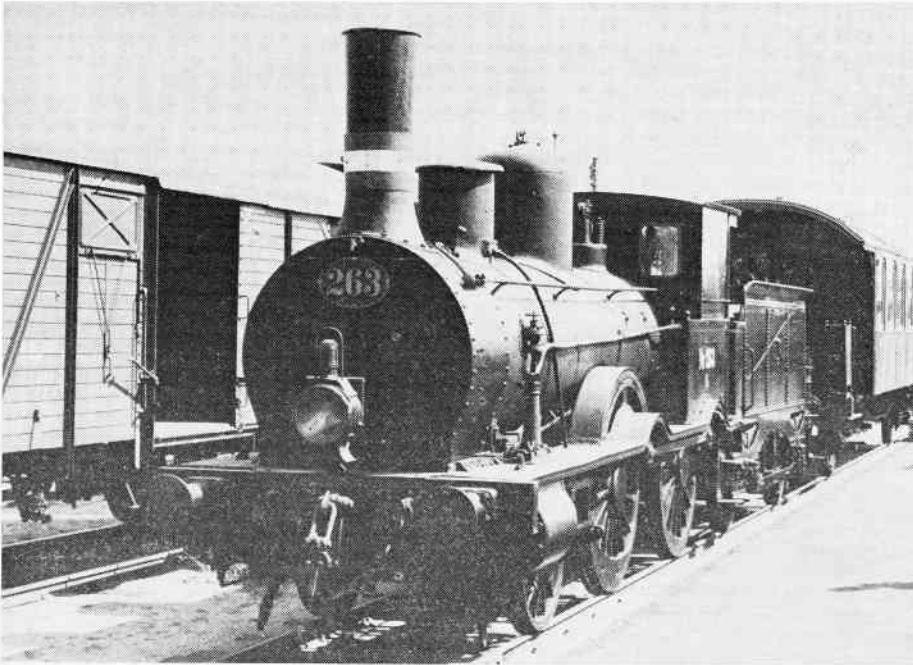
### 31. Slagelse-Næstved og omvendt

Bem: togene 867, 869, 877, 885, 864, 866, 874, 1156 og 1882 har Korsør-Næstved/Nykøbing Fl./Gedser og omvendt, togene 873, 1873, 862, 7870 og 1884 har Vordingborg/Næstved-Korsør og omvendt

km	Tog nr. Klasse	863	867	869	871	1873	873	875	877	1879	1086/1179	885	1883
0	Slagelse	af	6.24	9.55	12.48	14.21	15.41	16.07	17.37	18.46	20.15	22.47	23.46
11	Flakkebjerg	af	6.33	10.04	12.57	14.30	15.49	16.15	17.45	18.54	20.23	22.55	23.54
15	Dalmose	af	6.43	10.11	13.04	14.37	15.56	16.22	17.52	19.01	20.30	23.02	0.01
23	Sandved	af	6.53	10.19	13.12	14.44	16.04	16.33	17.59	19.08	20.38	23.10	0.08
28	Hyllinge	af	6.59	10.25	13.18	14.50	16.10	16.39	18.05	19.14	20.44	23.16	0.14
40	Næstved	af	7.12	10.37	13.19	15.02	16.22	16.50	18.16	19.17	20.55	23.27	0.26
41	Vordingborg 15	an	8.28	11.24	13.52	15.17	16.13	17.37	18.37	19.42	21.28	23.50	0.51
41	Nykøbing Fl. 15	an	9.05	11.33	14.17	15.44	17.31	17.31	19.02	20.08	22.06	23.39	0.23
41	København H. 15	an	8.28	11.53	14.21	15.34	16.04	17.34	18.04	19.42	21.59	23.51	0.03

⊙ Se tegnforklaringen på omslagssiderne.  
 ⊙<sup>1</sup> Rejsegods, der er indskrevet fra stationer vest for Storebælt, opnår ikke befordring med dette tog.  
 ⊙<sup>2</sup> Rejsegods indskrevet til dette tog til stationer vest for Storebælt, opnår ikke befordring med tilsluttende færge fra Korsør.  
 \* Over Ringsted, hvorfra toget videreføres til Korsør (billetter m. v. skal være gyldige over denne rute).  
 f Lø undt. 26/12 10.03.  
 g Kun Lø undt. 26/12.  
 h † 16.14.  
 k Lø 13.32.  
 l Lø 13.10.  
 p † 10.25.  
 r Ikke nat. eft. 25/12, 26/12, 8/4, 9/4, 11/4, 7/5 og 20/5.  
 s Ikke nat. eft. 25/12, 26/12, 8/4, 9/4, 11/4, 7/5 og 20/5.  
 t Ikke 25/12, 26/12, 8/4, 9/4, 7/5 og 20/5.  
 u Nat. eft. 25/12, 26/12, 8/4, 9/4, 11/4, 7/5 og 20/5 1.20.

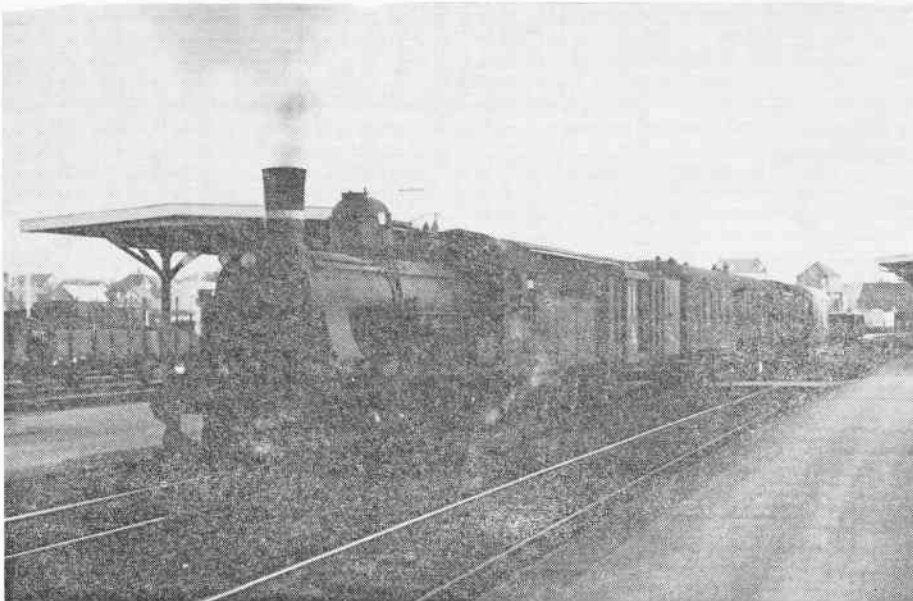
Sidste køreplan vinter 1970-71 - Danmarks Rejseforbindelser.



DSB Fs 263 fra 1888 i Odense 1970.  
Efter 1. verdenskrig anvendtes lokomotiver af denne type i persontog mellem Slagelse og Næstved.  
Foto: O.-C.M.P.



Mo 1890 og 3 Cr-vogne i persontog til Næstved 2. juni 1963.  
Foto: Tom Lauritsen.



D 843 kort før afgang mod Slagelse.  
Næstved 7. marts 1964.  
Foto: E. Helleesen.



## Banens ophør i 1971

I 1967 afgav Baneplanudvalget betænkning angående de eksisterende jernbaner og deres fremtid. Om Slagelse-Næstved banen konkluderedes det, at banen burde opretholdes udelukkende som godsbane.

Generaldirektøren for DSB nedsatte i januar 1968 sidebaneudvalget, der fik til opgave at belyse de økonomiske følger af en hel eller delvis nedlæggelse af de af baneplanudvalget fremdragne svagt trafikerede baner. Sidebaneudvalgets betænkning kom i september 1969, og heraf fremgik det, at man foreslog strækningen Slagelse-Dalmose opretholdt som godsbane, mens strækningen Dalmose-Næstved helt skulle nedlægges. Mange andre baner fik lignende domme, og tressernes mange nedlæggelser af privatbaner skulle nu følges op af nedlæggelse af statsdrevne sidelinier uden hensyn til disses sociale betydning. Snart efter besluttedes det at nedlægge persontrafikken på ialt 350,1 km statsbane over det ganske land, og denne

I de seneste ti år har en genåbning af Slagelse-Næstved banen ofte optaget folk på egnen. I så tilfælde måtte det nok være med en enkelt driftsform med letbygget persontogsmateriel - som f.eks. privatbanernes Y-tog - her et af OHJ-HTJ's i Sandved i marts 1976 i anledning af Slagelse Model Jernbane Klubs 30 års jubilæum.

Foto: O.-C.M.P.



## Indiens Järnvägar 1983

SJ Resebyrå indbyder til en rejse på de indiske jernbaner i tidsrummet 18. februar til 13. marts 1983.

I Indien er der rundt regnet 8000 aktive damplokomotiver. Jernbanenettet består af ca. 30.000 km bredspor (1676 mm), 25.500 km meterspor og ca. 4.000 km smalspor (762 og 610 mm). Turen går blandt andet til New Delhi, Darjeeling jernbanen, Calcutta og Bombay og utallige mindre kendte, men givetvis mere interessante steder. Der loves også gode muligheder for den, der gerne vil se lidt mere til Indien end blot jernbaner.

Interesserede kan få nærmere oplysninger hos P. A. Alensten, Tennisvågen 55, S-175 45 Järfälla, Sverige.

Forresten, prisen? Blot 10.000 til 12.000 kr. - svenske kr. altså.

OLJ

beslutning stod ikke til at ændre. Den 22. maj 1971 forsvandt således bl.a. persontrafikken mellem Slagelse og Næstved. Banen ligger der stadig, og der er godsbane mellem Slagelse og Sandved. Godstogene køres hovedsageligt med Mh-lokomotiver.

★

Strækningen Slagelse-Sandved har siden 1971 også været benyttet af forskellige jernbaneklubber til udflugtsarrangementer. Foreningen Dalmose-Skælskørbanen, der har lejet strækningen Dalmose-Skælskør af DSB benytter banen til Slagelse flittigt, og det er da også glædeligt, at denne forenings jubilæumsarrangement, der er afviklet, når dette nummer af Jernbanen er »på gaden«, også har kunnet omfatte kørsel helt til Næstved takket være stor velvilje hos DSB.

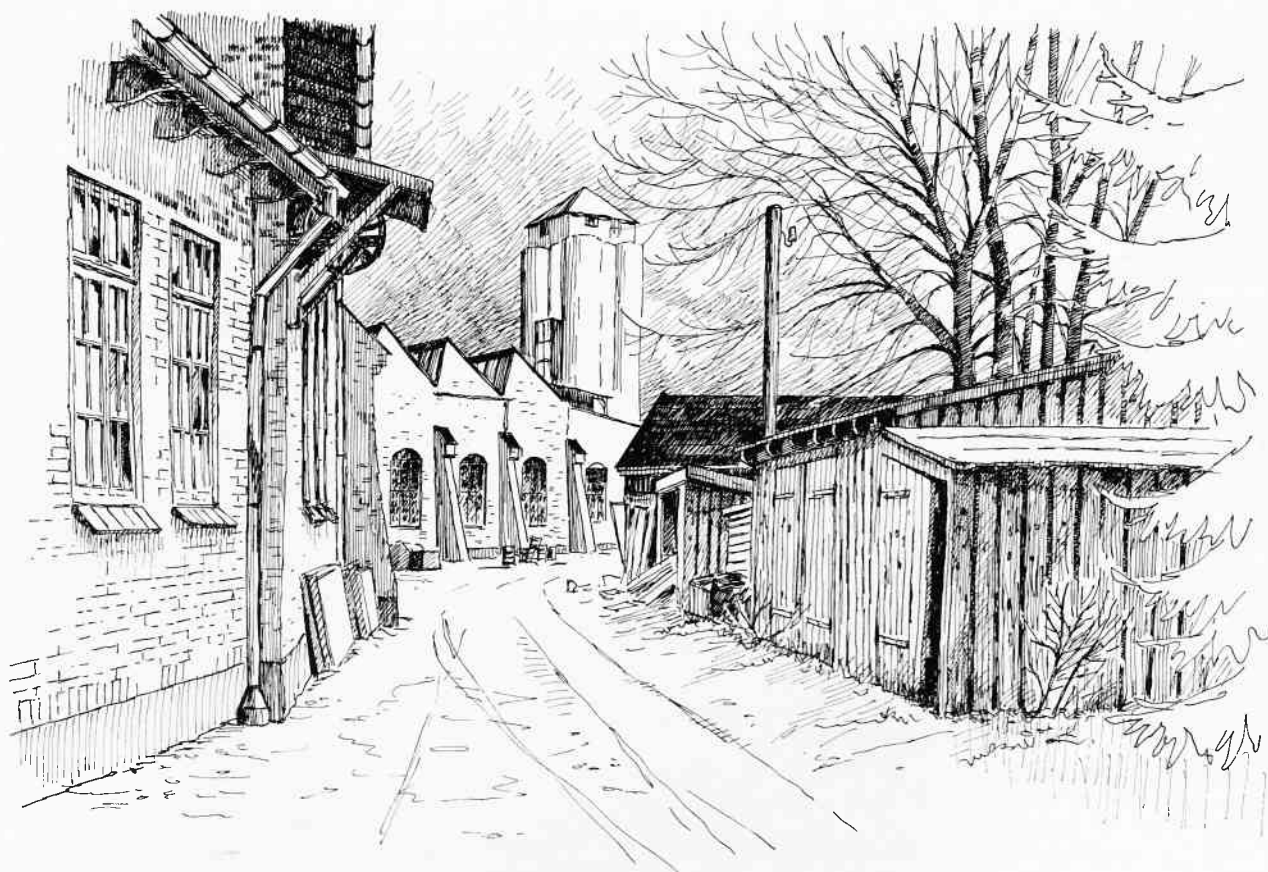
Strækningen Dalmose-Skælskør, der også fyldte 90 år den 15. maj 1982, vil jeg vende tilbage til i et senere nummer af tidsskriftet.

### Om Slagelse-Næstved banen se:

Jernbanen nr. 1/1969 - side 5-11.  
P. Thomassen: En rejse Næstved-Slagelse 1908-1968.

Jernbane-Bladet nr. 6/71 - side 158-159.  
Farve ltil Slagelse-Næstvedbanen  
15. maj 1892 - 22. maj 1971.

Banebørsten (Foreningen Dalmose-Skælskør Banen)  
nr. 2/1981 - side 12-29  
Henning Petersen: For ti år siden ...  
Lidt om Slagelse-Næstved banen.



PASSAGEN BAG REMISEN.

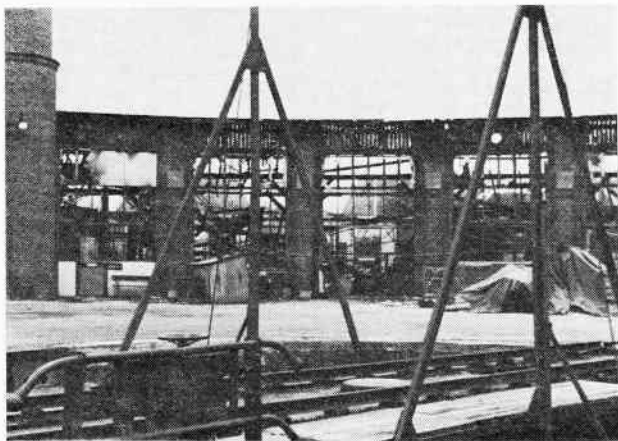
*Poul Andersen 1972.*

## Et vemodigt farvel . . .

Hjørring Privatbaner har forladt det gamle remiseanlæg i Hjørring.

Tegninger: Poul Andersen. Fotos: Erik Kjærgaard.

Tekst: Poul Andersen og Ole Linå Jørgensen.



Det sidste minde om Hjørring Privatbaners storhedstid forsvinder efter alt at dømmes i løbet af kort tid. I foråret flyttede Hjørring Privatbaner til et nyt og tidssvarende remise- og værkstedsanlæg, og det gamle er nu udbudt til salg.

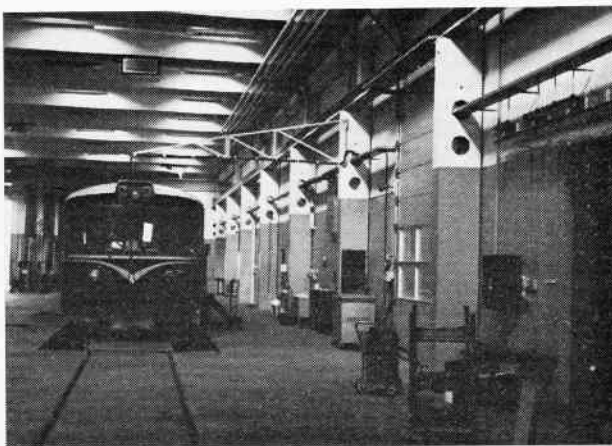
Tegneren Poul Andersen, Hjørring, har indfanget stemningen blandt de netop forladte bygninger, hvor forfaldet så småt er begyndt. Mange års slid, småændringer betinget af praktisk nødvendighed, tilbygninger og opførelse af skure, der kan virke lidt tilfældige, giver i dag mulighed for at finde mange spændende perspektiver. Arkitektonisk er der også mange interessante små detaljer at finde, detaljer, der hører en svunden tids byggeskik til.

Den ældste del af remisebyggeriet ses på forsiden. Med sine mange porte og sporene, der fører ud til en drejeskive, ligger remisen som et minde om de gyldne tider for skinnertrafikken.

Remisen blev bygget i 1913 sammen med Hjørring Vestbanegård, da Hjørring-Løkken-Åbybro og Hjørring-Hørby banerne blev åbnet. I 1924 åbnedes Vodskov-Østervrå banen, og da Hjørring-Hirtshals banen åbnede i 1925, udbyggedes remisen med 6 porte, der senere blev motorvognsremise, til højre for skorstenen. De følgende år var Hjørring Privatbaners glansperiode. Til at betjene 145 km jernbaner rådede Hjørring Privatbaner over 12 damplokomotiver og 3 motorvogne samt et stort antal person- og godsvogne. Betegnelsen Hjørring Privatbaner er egentlig forkert i disse år, for først i 1939 skete sammenlægningen, og i 1942 nedlagdes Hjørring Vestbanegård, da ekspeditionen af privatbanernes tog flyttedes til DSB stationen efter en større omlægning af privatbanernes spor i Hjørring.

I 1950 nedlagdes Vodskov-Østervrå banen, i 1953 Hjørring-Hørby og i 1963 Hjørring-Løkken-Åbybro. Tilbage var Hjørring-Hirtshals banen på 18 km og et remiseanlæg, der var rigeligt stort. Den nyeste del blev udlejet og nedbrændte i 1975, som billedet nederst til venstre viser.

På tegningen nederst på denne side et kig mod remisen og værkstedet. Til venstre det smukke gamle pakhus fra Vestbanegården, til højre den nyere del af remiseanlægget. Den forreste del med de to store porte kaldtes i daglig tale »Hangaren«. Den blev bygget omkring 1967 til lynetterne. Bagved, med de høje tagrygninger, et byggeri fra 20'erne.



På foregående side ses den næsten idylliske passage bag remisen, hvor lokomotiver og vogne blev repareret. Hjulet under det lille halvtag er ikke resten af en kran, men en del af et anlæg til rensning af lokomotivernes kedelrør. Bagest rager en kornsilo op.

Remiserne står nu tomme og forladte; men banens personale kan glæde sig over bedre og moderne arbejdsforhold. Fotografiet herover viser et hjørne af det nye værkstedsanlæg.



UDSIGT MOD REMISE OG VÆRKSTED.

Paul Andersen 1982.

# Fastelavnstog



Juletræstog er et kendt begreb ved veteran- og museumsbanerne, hvorimod fastelavnstog er noget helt nyt. Det er da også karakteristisk, at DJKs arbejdsgruppe i Esbjerg har fundet på det. Ved restaureringen af K 564 går gruppen på mange måder utraditionelt til værks, så hvorfor ikke leje E 991 for at køre til Grindsted og slå katten af tønden, når der nu skulle festes?

Foto: Poul Anker.

## SPENO INTERNATIONAL SA, GENEVE

SKINNESLIBNING



SPENO slibetog TRR 985

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



## SOPHUS BERENDSEN A·S

INGENIØRAFDELINGEN

TOLDBODGADE 33 . 1253 KØBENHAVN K . TLF. (01) 14 85 00 . STORE TORV 10 . 8000 ÅRHUS C . TLF. (06) 12 04 22

# FORENINGS-NYT

## KOMMENDE MØDER OG UDFLUGTER

### Udflugt til Harzen

#### 1.-4. september 1982

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

Pris pr. deltager: kr. 1025,-.

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.

Se iøvrigt programmet for turen i Jernbanen nr. 2/82.

#### 14. september 1982

Filmaften i Odense.  
Arrangør: Fyn-Sydjyllands afd.

#### 25.-26. september 1982

Udflugt til Thy-banen, eventuelt med to damplokomotiver. Nærmere program for møder og udflugter følger i næste nummer af Jernbanen.



Referat fra generalforsamlingen den 28. marts 1982 må desværre udskydes til næste nummer af Jernbanen

På grund af sommerferie beder jeg om, at meddelelser til »Foreningsnyt« i Jernbanen nr. 4/1982 så vidt muligt sendes til mig inden den 20. juli.

**Bent Jacobsen.**

## Museumsbanen

### Merritskov trinbræt indviet

Ved sommerkøreplanens ikrafttræden den 23. maj 1982 nedlagde DSB en række standsningssteder i Storstrøms amt, nemlig Lov, Ring, Klarskov og Orehoved.

Så meget desto glædeligere er det, at Museumsbanen har kunnet gøre det modsatte af DSB, at anlægge et nyt trinbræt i Storstrøms amt, idet man den 6. maj 1982 officielt kunne indvie Merritskov trinbræt.

Indvielsen blev foretaget med al den festivitas, som MBJ kunne opvise – og det er efterhånden ikke så lidt.

Et særtog bestående af ØG 3 – smukt pyntet med flag og skjold – MBJ A 1 – MBJ Uc 2, Udflugtsvognen – KSB C 20 – HHGB D 1 afgik fra Maribo den 6. maj kl. 13.30 med henved 25 indbudte gæster, repræsentanter for Lollandsbanens direktion, Maribo kommune, Storstrøms amtskommune samt alle de mange institutioner, foreninger og enkeltpersoner på Lolland-Falster, som Museumsbanen samarbejder med eller gennem årene har modtaget megen støtte og hjælp fra.

Gæsterne samlede sig i udflugtsvognen, der var pyntet op med udsprungne bøgegrene. Medens de opskænkede forfriskninger indtoges, bevægede toget sig i sit vanlige tempo ud ad Bandholm-banen. Efter 20 minutters kørsel standsede toget midt i Merritskov. Alle de rejsende steg ud på den nyanlagte perron, hvor gruset endnu knirkede friskt under skosålerne.

Hvis H. C. Andersen havde kunnet opleve dette smukke forårssceneri midt i den grønne skov, havde han sikkert skrevet et eventyr derom.

Hvilken smukkere og flottere banegårdshal kunne man vel forestille sig end den, som den nyudsprungne bøgeskov på denne solfyldte majdag hvælvende over spor og perron.

På perronen var opstillet et nymalet trinbrætsignal og et navneskilt.

Efter at Åge Lund på Museumsbanen og DJKs vegne havde budt gæsterne velkommen og takket for mange gaver til Museumsbanen i dagens anledning, fik borgmester A. Steen Nielsen, Maribo, ordet. I sin tale fremhævede han især det store frivillige arbejde, som MBJs personale har udvist og som har skabt respekt omkring Museumsbanen hos de lokale myndigheder og institutioner. Borgmesteren afslørede herefter trinbrættets navneskilt og erklærede trinbrættet for åbnet. Skiltet, der er af jern med metalbogstaver, er fastgjort på traditionel vis til to rødmaledede jernbaneskinner midt på perronen.

Hermed var festlighederne ikke til ende. Pludselig kom nemlig en ølbil fra Maribo Bryggeri kørende ad skovvejen, og – som det jo ofte er sket på netop dette sted – gik vognen pludselig i stå midt på sporet, således at alle gæster måtte hjælpe den arme ølmand med at lette vognen for dens last af øl og vand. Meget betænksomt fremtryllede MBJs togpersonale samtidig flere fade med lækre snitter med pølse og andet godt til at stille den værste sult på.

Således forfriskede kunne gæsterne atter indtage deres pladser i toget, der fortsatte til Bandholm. Her besøgte man MBJs lokaler i stationsbygningen, hvor bl.a. LJs gamle billettrykkemaskine »Bolette« fra 1874 blev studeret.

På hjemturen gik snakken særdeles let og livligt mellem gæsterne og der blev knyttet mange gode og nyttige kontakter mellem MBJ og de indbudte gæster.

**Bent Jacobsen.**

## EJLER TANDRUP

Da vi påbegyndte arbejdet med K 564 fik vi en uvurderlig hjælp af Ejler Tandrup, som straks fik navnet »Tandrup«.

Dette skyldtes, at den pensionerede lokomotivfører gennem sin faglige uddannelse og lange erfaring kunne lære fra sig på en måde, der straks påkaldte sig stor respekt for hans person. Tandrup's rolige og professionelle fremtræden og hans præcision ved det daglige arbejde, medførte stor respekt fra alle implicerede.

Vi havde glædet os til, at Tandrup skulle stå som føreren af K. 564 ved præsentationen. Dette skulle altså ikke være muligt. Vi savner ham, og gør alt til at ære hans minde gennem arbejdet på K 564, for hermed at vise respekt for »lokomotivmanden«.

K 564 arbejdsgruppe DFDS Esbjerg.

## OLJedråben

Orientekspressen er omtalt i dette nummer. Den var kendt for at køre med kongelige og fyrstelige personer som passagerer, spioner, svindlere og sågar mordere. Mange forunderlige ting fandt sted i dette tog. Dog behøver man ikke at tage så langt væk for at opleve noget tilsvarende tilpasset danske forhold.

Som ny redaktør af Jernbanen ville jeg ikke bryde gamle traditioner, hvorfor jeg startede med at dekretere 14 dages forsinkelse af Jernbanen nr. 2 1982 på baggrund af min ret sene overtagelse af jobbet. En meget sen levering af nogle køreplaner var imidlertid lige ved at forsinke bladet yderligere; men vor bogtrykker i Herfølge stillede sig som altid meget velvillig og trykte bladet Store Bededag, så bogbinderen kunne få det færdigt og afsendt til Avispostkontoret mandagen derefter. Så bredte mystikken sig, for hvor blev bladet af? Først torsdag dukkede det op på Avispostkontoret i København. Ingen har kunnet finde ud af, hvor bladet har været; men den sælsomme og kedelige oplevelse har bevirket, at bestyrelsen nu har lagt forsendelsen af Jernbanen ind i mere faste rammer, så vi i hvert fald fremover kan finde ud af, hvor bladet er gået i stå.

Mange af Jernbanens læsere ville sikkert gerne have deltaget i lyntogsturen den 23. maj, men kom ikke med, fordi bladet var forsinket. Fra redaktionens side vil vi meget stærkt beklage det skete.



På givne foranledning skal læsernes opmærksomhed henledes på, at Jernbanens annoncerekspektion ikke modtager telefoniske eller skriftlige klager over, at bladet eventuelt er forsinket. Ejheller kan annoncerekspektionen besvare spørgsmål om udflugter m.m. Klager over bladet sendes principielt skriftligt til en af redaktørerne, og telefoniske og skriftlige spørgsmål vedrørende udflugter m.m. rettes til sekretæren eller et af bestyrelsesmedlemmerne som angivet på omslagets tredje side.

Et par ord til leverandørerne af artikler og stof. Foran i bladet står, at redaktionen slutter den 10. i måneden forud for bladets udsendelse. Den 10. betyder **den tiende** og ikke den 25. eller 30. Det er vigtigt at overholde disse frister, hvis Jernbanen skal udkomme til tiden.

Med stor glæde har jeg konstateret, at mange har reflekteret på min efterlysning af billeder og stof til Jernbanen. Der skal lyde en tak til disse læsere; men der må vel være flere, ikke?

## Berigtigelse

Ved omtalen af forsidebilledet på Jernbanen nr. 2 1982 var angivet Museumsbanen. Fotografen var Tom Lauritsen. Jeg beklager, at navnet var blevet udeladt.

OLJ

## Rettelse

Under rubrikken Jernbanenyt – kort fortalt i Jernbanen nr. 2/1982 side 39 var i status damplokomotiver i øverste venstre spalte nævnt R 967. Det rigtige nummer er R 963.

## Efterlysning

Til planlagte artikler efterlyse:

Billeder af British Railways diesellok type Deltic.

Billeder af jubilæumstoget på Ringe-Fåborg banen og af den nymalede Albani ølvogn.

Billeder af færgerne på Hirtshals-Kristiansand færgeoverfarten samt havneaktiviteterne i Hirtshals og Kristiansand. Specielt ønskes billeder af M/F Skagerak og billeder af M/F Christian IV. før ommaling i Fred Olsens farver.

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

## SALGSAFDELINGEN

### NYHEDER

**Danske Statsbaner, Slagelse-Næstved Banen 90 år** af Ole Chr. M. Plum. 24 sider, 22 fotos og 1 kort. Pris kr. 15,- + 2,50 (porto).

**Dansk Jernbanearkiv, driftsmateriellet, bladsæt 17** er udkommet. Pris kr. 35,- + 5,00 (porto).

**Åbenrå Amtsbaner** af Birger Wilcke udkommer som DJK-bog nr. 44 i det tidlige efterår 1982. Bogen, der bliver på ca. 320 sider, får ca. 160 illustrationer, kort, tegninger m.m. Glæd Dem til denne bog, og benyt vort **forudbestillings-tilbud (inkl. forsendelse) på kr. 135,-**, der gælder **ved bestilling inden 10. august 1982**. Derefter bliver prisen ca. 160,- kr. + porto.

På grund af de nye posttakster har vi set os nødsaget til at ændre vore priser sådan, at alle priser fremover består af egentlig pris + portogebyr. Ved større bestillinger vil portogeburet aldrig overstige 15,- kr. Nye prislistes kan fås ved indsendelse af kr. 2,50 i frimærker.

Ovennævnte bestilles ved indsættelse af beløbet på **postgirokonto 3 17 91 76, Dansk Jernbane-Klub, Salgsafdelingen, Holmevej 8, 4340 Tølløse**. Husk at anføre bestillingen på talon til modtageren.

OCMP

## Anmeldelser

### Modeltoget

Tidsskrift, der udsendes til medlemmerne af Foreningen »Toget«. Indmeldelse til formanden Freddy Vadstrup, Bøgesvinget 37, 2740 Skovlunde. Medlemsafgift for 1982 er kr. 60,-.

Format A4. 28 sider (feb. 82/1) i god offset-tryk.

Som navnet siger beskæftiger tidsskriftet sig hovedsagelig med modeltog; men for den, der interesserer sig for tog i størrelse 1:1, er der også noget at hente. I det omtalte nummer er der udmærkede artikler om tyske skinnebusser, banen mellem Bad Doberan og Kühlingsborn West og veterantogskørsel på Amager. Med nr. 1 1982 gik foreningen over til at trykke bladet i format A4, og det betyder ganske givet, at man finder flere ting, der kan forbedres hen ad vejen.

Disponeringen af pladsen på siderne virker lidt uensartet, ligesom en ikke hverken særlig dekorativ eller informativ tegning af et tysk damplokomotiv kunne undværes. Et besøg på legetøjsmessen i Nürnberg synes kun at have resulteret i en ret summarisk omtale af nyheder med nogen relation til danske baner, mens det ikke er blevet til en egentlig anmeldelse af modellerne. Når de negative sider nu er nævnt, skal der kun lyde ros for resten af bladet. Modelbyggerne kan hente mange fiduser og megen inspiration til bygning af en godsvogn litra Pc af et plasticbyggesæt.

Modelbyggeren, der også skeler til de rigtige tog, vil have megen fornøjelse af Modeltoget, hvorfor bladet afgjort kan anbefales denne gruppe jernbaneinteresserede.

OLJ.

### Poul Andersen:

#### Kultegning af D 826 med 7 CL-vogne

Reproduktion. 50 x 30 cm. Eget forlag.

Oplag 50 nummererede og signerede eksemplarer.

Pris kr. 50,- på postanvisning til Poul Andersen, Tøtmosen 17, 9800 Hjørring.

Poul Andersen, hvis tusch-tegninger kan ses i dette blad, har lavet en meget smuk kultegning af D 826 for fuld damp med et persontog. Reproductionen kan varmt anbefales og vil pynte på væggen hos enhver jernbaneentusiast. Af det oprindelige oplag på 50 er ca. 25 tilbage.

OLJ.

### NYE BØGER

**All Stations.** A Journey through 150 Years ved Jean Dethier. 136 s. gennemill. m/ fot. & ill. + 40 tavler m/ ca. 125 farvefot. & farveill. 25x18 cm. Udstillingskataloget til Stationer, stationer. Kr. 125,00 indtil 31.7.1982, derefter kr. 149,50.

**Die Muldenthal-Eisenbahn** af Manfred Berger. 192 s. 95 fot. 45 ill. 25 kort & sporplaner. Ib. kr. 112,00.

### BOGHUSET



**ROSENKILDE OG BAGGER A/S**

forlag - boghandel - antikvariat

KRON-PRINSENS-GADE 3 - POSTBOKS 2184

1017 KØBENHAVN K - (01) 15 70 44

### Poul Thestrup:

#### »Jernbanekommissariaterne«

Oversigt over indholdet af jernbanekommissariatsarkiverne i Rigsarkivet. Med tillæg om andre jernbanearkivalier i Rigsarkivet. – Kilder til jernbanehistorie og lokalhistorie. Arkivserien nr. 17. 1982. 88 sider. Pris kr. 80,00. – Ekspedition i Arkivserien, Landsarkivet for Fyn, Jernbanegade 36, 5000 Odense C. Giro: 6 60 50 44.

Arkivar, mag. art. Poul Thestrup henviser i forordet til oversigten til, at landsarkiverne i de senere år er begyndt at udsende registraturer over de nedlagte privatbaners arkiver, hvorfor det også vil være rimeligt at forbedre mulighederne for at benytte de jernbanearkivalier i Rigsarkivet, der hænger naturligt sammen med privatbanearkiverne.

Poul Thestrup har samtidig valgt at give publikationen undertitlen: »Hilsen til Rigsarkivet på 400 års jubilæumsdagen 12/5-1982« for på denne måde at være med til at markere jubilæet.

Indledningsvis giver forfatteren en kort og overskuelig fremstilling af jernbanekommissariaternes udvikling fra 1844, hvor kgl. kommissarius P. G. Bang fik overdraget tilsynet med København-Roskilde banen under anlæg og frem til 1910, hvor statens tilsyn med privatbanerne overgik til ministeriet for offentlige arbejder.

For hvert nyt baneanlæg udnævntes en kgl. kommissarius, hvis opgave det var i første række at lede besigtigelseskommissionen, der skulle behandle den foreslåede linieføring for jernbanen og løse de problemer i relation til skæringer med veje, vandløb etc., der kunne opstå.

Kommissarius var endvidere formand for den kommission, der forestod selve eksproprieringen i det omfang der kunne opnås mindelige ordninger. I tilfælde af manglende enighed om erstatningsfastsættelsen blev afgørelsen herom truffet af en taksationskommission.

Kommissarius havde herudover tilsynet med jernbaneselskabet og fungerede som mellemlid mellem selskabet og indenrigsministeriet. Ved siden heraf førte staten også et specielt teknisk tilsyn med de enkelte banestrækningers anlæg.

Efter dette indledende afsnit følger oversigter over kommissariatsarkivernes indhold strækningssvis ordnet samt oversigt over andre jernbanearkivalier i Rigsarkivet.

Det er glædeligt at se, at også den »officielle« historieforskning i de senere år er begyndt at få øjnene op for det store forskningsområde, som vort jernbanevæsen udgør, sikkert tilskyndet dertil gennem den indsats, der er udøvet af mange amatør-jernbanehistorikere i den sidste snes år.

Poul Thestrups arkivoversigt er et særdeles nyttigt redskab for den, der ønsker virkelig at sætte sig ind i historien omkring vore jernbaneanlæg og jernbanernes udvikling i forrige århundrede.

Bent Jacobsen.

## HOTEL DANA

Suhrsgade 13 – Maribo

Telefon (03) 88 17 11

Velmonterede værelser

Et 1. kl. spisested

Selskaber modtages indtil 60 kuverter

Velkommen hos

BRITTA og JAN JØRGENSEN

VELKOMMEN PÅ

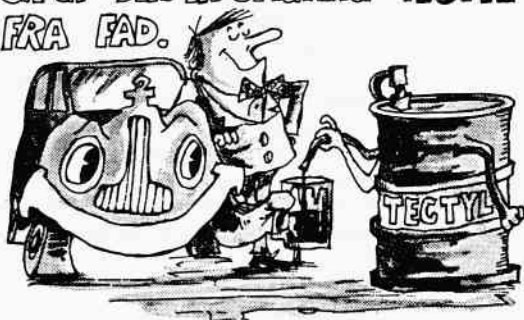
## GEDSER HOTEL

Langgade 59

Tlf. (03) 87 93 02 – 87 93 05

Byens gode spisested

VIL DE GØRE BILLEN RIGTIG GLAD,  
SÅ GI' DEN EN OMGANG TECTYL  
FRA FAD.



Vi har altid TECTYL på lager samt det rigtige udstyr og udfører derfor behandlingen effektivt efter ML-metoden og Valvoline Oil's sprøjteskemaer. Ring og bestil tid nu!

## RØDBY TECTYL

Niels Christian Krag

Rosenvænget 14

Telefon (03) 90 42 92

## Ismejeriet VITA

v/ Ruth Jensen

Lunddahlsvænget 2 – Maribo

Telefon (03) 88 26 60

Alt i friske mejeriprodukter

Brød – Chokolade – Kolonial



## BIRKET

Din Nærkøbmand

v/ Inge Lise og Carsten Vinther

Bandholmvej 110

Telefon (03) 93 70 11



## En kedelig historie i dansk jernbanehistorie . . .

Steen Ousager:  $\frac{1}{2}$  Det nordfynske Jernbaneselskabs arkiv 1881–1966 med tillæg:  $\frac{1}{2}$  Det nordfynske Jernbaneselskab i likvidations arkiv (1965–) 1966–1974. 95 sider, format A4. Kr. 36,60. Landsarkivet for Fyn, Odense 1981.

### Lidt jernbanehistorie og en anmeldelse



Otterup station, december 1965.

Foto: LVN.

Den 1. juli 1982 er en kedelig dato i dansk jernbanehistorie. På denne dato kan en privatbane for første gang ikke fejre sit hundrede års jubilæum. Indtil nu har alle nuværende eller tidligere privatbaner med hundrede år på bagen kunnet fejre deres hundredårsdag, selv om det for en enkelts vedkommende er sket i forholdsvis stilhed, har der dog ved de fleste været megen festlighed på dagen, ligesom der om dem alle er skrevet fyldige jubilæumsskrifter – bortset fra de baner, der kun en kort tid i begyndelsen af deres liv var under privatdrift.

Men den 1. juli 1982 sker der intet. Eller er vi nogle stykker, der mødes i Bogense den dag? For læseren har gættet rigtigt – det er Nordfynske Jernbane (Odense–Bogense) der denne dag ikke fylder 100 år, idet banen nedlagdes den 31. marts 1966 og således nåede den ærværdige alder af 83 år.

Der kan vel intet indvendes imod, at der ikke på 100 året for banens åbning kommer noget jubilæumsskrift, når festens genstand ikke længere eksisterer. Det ville ellers være interessant læsning. Banens forhistorie og især dens endeligt er bestemt ikke uden dramatik, og anlægget og driften i de 83 år bød på mange jernbanemæssige specialiteter.

Men de kolde kendsgerninger er, at banen blev nedlagt – havde den eksisteret i dag, ville den utvivlsomt have været et vigtigt led i områdets kollektive trafik. Det underskud, der forskrækkede så mange i 1960'erne, var dog kun en forsvindende brøkdel af det tilskud, der nu gives af amt og kommuner til områdets rutebilbetjening.

Helt glemt er banen dog ikke. Dens arkiv – eller rettere det meste af dens arkiv – består stadigvæk og er efterhånden blevet afleveret til Landsarkivet for Fyn i Odense. Landsarkivet har i 1981 udgivet et værk:  $\frac{1}{2}$  Det nordfynske Jernbaneselskabs arkiv 1881–1966 med tillæg:  $\frac{1}{2}$  Det nordfynske Jernbaneselskab i likvidations arkiv (1965–)

1966–1974». (95 s. format A4, kr. 36,60). Registraturen er udarbejdet af stud. mag. Steen Ousager som opgave i arkivkundskab ved Odense Universitets historiske institut.

Der er her tale om et overordentligt detaljeret og omhyggeligt udført arbejde, der tillige ind imellem giver mange gode oplysninger om banen. En egentlig jernbanehistorie skal man dog ikke forvente sig – fortegnelsen henvender sig trods alt mest til specialister. Desværre ser det ud til, at en del arkivmateriale – især om driftsmateriellet – mangler.

Registraturen har til indledning en kort beskrivelse af banens historie, der ind imellem er krydret med små skønhedsfejl (således er angivelsen af banens åbningsdato forkert) og forfatteren har vel travlt med at gøre banen til foregangsbane og noget ganske enestående for sin tid. Det anføres således, at NFJ var den første danske privatbane, der helt overvejende finansieredes på lokalt plan, ligesom det hævdes, at den lokale aktietegning af egnens gårdmænd var noget ganske nyt. Et studium af danske jernbaner anlagt før 1882 vil dog give eksempler på fuldt så lokal finansiering som NFJ og på langt større privat lokal aktietegning, end tilfældet var ved NFJ. Ligeledes er det urigtigt at betegne banen som den 2. tertærbane i Danmark (efter Vemb–Lemvig). Både Gribskovbanen og Odde Sund Nord-Thisted banen åbnede før NFJ, og ingen af disse stod i »tertærhed« på nogen måde tilbage for denne. Det nævnes også, at finansieringsformen for NFJ blev normen for den lange række af danske privatbaner, der åbnedes helt frem til 1929. Vel anvendtes NFJ-formlen (refusion af halvdelen af ekspropriationsudgifterne, men derudover intet statstilskud) ved de fleste baner, der vedtoges inden det store jernbanelovkompleks i maj 1894, men det drejede sig som bekendt kun om ganske få. Efter 1894 blev i alt kun 3 baner finansieret på denne måde – sjovt nok alle baner på Fyn.

Om selve registreringen, som fylder 70 sider, er ikke meget at sige. Opstillingen er overskuelig, og det vil ikke kræve det store kulegravningsarbejde at skrive banens historie. Hvad der derimod undrer Deres recensent er den megen krudt, man har brugt på registreringen af de tryksager, man har fundet rundt omkring i sagerne. Således bruges en god halv side til beskrivelse af de 3 (!) tjenestekøreplaner, som er fundet i banens arkiv, f.eks. ved nøje at beskrive hvorfra de er udtaget. Var det ikke bedre at lade de pågældende køreplaner m.v. ligge i sagerne og bruge en halv formiddag i småtryksamlingen i Det kongelige Bibliotek, hvor disse og mange andre tryksager ligger, og på grundlag af dette materiale og banens arkiv at fremstille en tryksagsfortegnelse for banen? Det ville i høj grad lette oversigten over arkivmaterialet, og man undgår at bruge en masse overflødig plads som f.eks. på side 59, hvor 7 linier bruges til filosofering over, hvornår man det trykte ordensreglement for uindhegnede jernbaner kan være fra, blot fordi den sidste side med dateringen mangler! Det skulle næppe volde uoverstigelige vanskeligheder at finde ud af, at der her er tale om det den 17. november 1903 approberede reglement.

Til slut må det ikke glemmes, at der også findes en oversigt over tegningerne i banens arkiv. Desværre er materialet ret ufuldstændigt, men det er måske netop på dette felt, at registraturen vil få størst betydning for mange jernbaneinteresserede.

Lars Viinholt-Nielsen.

# NYT FRA ANDRE NORDISKE MUSEUMSBANER

Af Mogens Bruun

## Køreplaner 1982

Forud for sommerferien skal jeg hermed bringe en oversigt med beliggenhed, sporvidde og køreplaner for 1982 for de vigtigste museumsjernbaner i Norge og Sverige, samt en kort omtale af disse baner.

Baner med køreplaner er her nævnt i »geografisk rækkefølge« (i Norge fra vest mod øst, i Sverige fra nord mod syd) omtrent som hvis man på et landkort følger almindelig læseretning.

Banernes planmæssige tog er normalt damptog, hvor andet ikke er nævnt. En speciel undtagelse er Setesdalsbanen, hvor man ved det nuværende endepunkt Beihølen ikke har omløbsmulighed. Derfor kører togene fra Grovane til Beihølen med damplokomotiv forrest og en motorvogn bagest. På tilbageturen styres togets bremsere fra motorvognen. Her køres altså »styrevogets damptog«.



Setesdalsbanens damptog ved Pavlen bro.

Foto: C. F. Thorsager.

### Setesdalsbanen, Norge

Udgår fra separat station ca. 500 meter nord for Grovane station, som ligger på Sørlandsbanen 20 km nord for Kristiansand (som nu har færgeforbindelse både med Hirtshals og Hanstholm).

Setesdalsbanen har sporvidde 1067 mm, og togene afgår fra Grovane således:

Køreanmærkning		S	LS	LS	LS	On
Grovane	afg.	11.30	13.00	14.30	16.00	18.25
Beihølen	ank.	11.55	13.25	14.55	16.25	18.40
Beihølen	afg.	12.25	13.55	15.25	16.55	19.05
Grovane	ank.	12.40	14.10	15.40	17.10	19.20

S kører søndage 20/6-29/8-82

LS kører lørdage 3/7-28/8 samt søndage 20/6-29/8-82

On kører onsdage 7/7-28/7-82

Busforbindelse fra Kristiansand 10.35, 13.35 og 17.35.

I togenes køretid lørdage-søndage er der på opturen 10 minutters ophold ved Kringsjå kraftværk, som er bygget 1895, og dermed et af verdens første vandkraft-eltværker.

### Krøderbanen, Norge



Krøderbanens veteranog under udkørsel fra Vikersund station.

Udgår fra statsbanestationen i Vikersund, som ligger på Randsfjordsbanen mellem Honefoss og Hokksund, ca. 100 km vest for Oslo.

På de 7 søndage i tiden 25. juli til 5. september kører Norsk Jernbaneklubb veteranog efter følgende køreplan:

Krøderen	afg.	10.00	14.35
Vikersund	ank.	11.10	15.45
Vikersund	afg.	12.00	16.10
Krøderen	ank.	13.15	17.25

Krøderbanen blev bygget som smalsporsbane (1067 mm, datidig »norsk standard-sporvidde«) i 1872, og ombygget til normalspor allerede i 1909, og i særdeleshed Krøderen station henligger som et enestående velbevaret jernbanekulturminde.

Banen trafikeres til daglig af NSB-godstog, og ved en af stationerne har Norsk Jernbaneklubb reparations- og opbevaringsplads for en stor del af klubbens rullende materiel.

### Urskog-Hølandsbanen, Norge

Som noget nyt køres efter fast timeplan, med afgang 11.30, 12.30, 13.30 og 14.30 fra Sørumsand (Presterud). Der køres på søndage fra 20/6 til 29/8-82.

Den i Jernbane nr. 1, 1982 omtalte baneudvidelse frem til Sørumsand station vil på grund af forsinkelser med de lokale vejplaner blive gennemført i to etaper med 100 meter i 1982 og 700 meter i 1983. Skinnerne (20 kg/m) til forlængelsen er en gave fra Forsvarsdepartementet, og stammer fra et militært sidespor, som var anlagt under 2. verdenskrig for tyske tankvognstransporter af benzin til Gardermoen flyvestation.

I 1982 er banen således stadig kun 3 km lang (sporvidde 750 mm) og udgår fra Presterudkrydset lidt øst for Sørumsand station, som ligger 38 km øst for Oslo på banen mod Kongsvinger.

Foruden museumsbanens 2 oprindelige lokomotiver »Høland« og »Setskogen« er for nogle år siden indkøbt et øst-tysk mallet-lokomotiv af »Günther Meyer type«.

Maskinen har hjulstillingen B-B, men i modsætning til et normalt mallet-lokomotiv – som har et sæt cylindre anbragt **foran** hver gruppe drivhjul – har dette lokomotiv to **modsatrettede** cylindersæt placeret ved lokomotivets midte. Et cylindersæt **bagved** de forreste 2 drivhjulspår, og et cylindersæt **foran** de bageste 2 drivhjulspår.

Dette egenartede og kraftige lokomotiv har fået navnet »Bingsfoss« og denne foss i Glommen har også givet navn til en af banens 2 mellemstationer.

Mellem Sørumsand og Bingsfoss løber banen parallelt med floden Glommen og statsbanen mod Kongsvinger, og ved åbningen i 1896 havde Urskog-Hølandsbanen – af sparehensyn – anlagt midlertidig endestation ved Bingsfoss, og samme sted et trinbræt, hvor statsbanetogene kunne optage passagerer og gods.

Først i 1903 blev der råd til at føre banen ind til Sørumsand station, og man fristes til at sige, at nu gentager historien sig – 80 år senere.

### Jädraås–Tallås Järnväg, Sverige

På den i sin tid 86 km lange smalsporede privatbane DONJ (Dala–Ockelbo–Norrundet Järnväg) blev persontrafikken successivt nedlagt 1949–1959 og godstrafikken (næsten 100% tømmer fra skovene til udskibningshavnen Norrsundet) ophørte 1970 – men af den nedlagte bane, er to mindre banedele tilbage.

Fra havnebyen Norrsundet til skæringspunktet med statsbanen Gävle–Sundsvall lige nord for Hamrångefjärden station, er den gamle bane ombygget til normalsporet gods-sidespor.

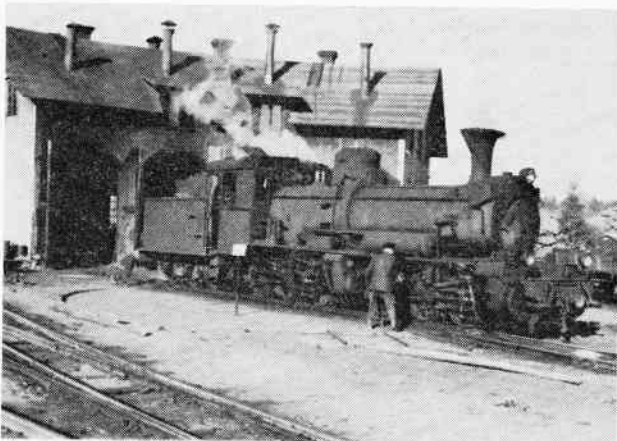
Fra Jädraås (som ligger 20 km vest for Ockelbo) går museumsbanen forbi Pallanite krydsningsstation til Tallås, ialt ca. 6 km gennem skov og langs opstemmede søer dannet af elven Jädraån.

Sporvidden er »svensk normalspors« på 891 mm (hvoraf der har været henved 3000 km for 30 år siden), og køreplanen for 1982 omfatter 4 faste togpar samt ekstratog, således at der normalt køres med 2 damptog og krydsning i Pallanite.

I tiden fra 27. juni til 29. august køres hver søndag, undtagen 22. august.

Køretiden er 16–20 minutter og de 4 faste afgangene er:

Fra Jädraås	11.00	12.07	13.15	14.28
Fra Tallås	11.28	12.41	13.48	15.01



DONJ-malletlok under klargøring i Norrsundet 1957.

Banens materiel repræsenterer overvejende DONJ og dens tidligere sidebane Vintjärn–Åg–Hinsens Järnväg. Blandt rarieteterne fra DONJ kan nævnes dampvognen »Majorn« og et af de 3 store mallet-lokomotiver, som gjorde god fyldest i den tunge tømmertrafik, men herom ved en senere lejlighed.

Kommer man i bil på disse kanter kan jeg – foruden et besøg ved jernbanemuseet i Gävle – meget anbefale en biltur ad Vintjärn–Åg–Hinsensbanen, som er udlagt til skovvej, og som bl.a. passerer søen Åg på en lang dæmning og bro, og som ender ved en tidligere lasteplads ved nordenden af søen Hinsens, ca. 25 km øst-nordøst for Falun.

### Uppsala–Lännaholm, Sverige

På denne strækning driver Museiföreningen Stockholm–Roslagens Järnväger under det gamle baneselskabs oprindelige navn »Upsala–Lenna järnväg« – sin museumsbanetrafik, efter følgende køreplan på søndage i tiden 6. juni til 29. august 1982:

Damptog fra Uppsala østre afg.	10.30	13.30	16.30
Skinnebus » » afg.	9.00	12.00	15.00
Damptog fra Lännaholm afg.		12.00	15.00
Skinnebus fra Lännaholm afg.	8.07	10.25	13.25 16.25

Køretiden er 55 minutter for damptog og 50 minutter med skinnebus, og der er togkrydsninger i Bärby. Om morgenen kører togene tomme fra Faringe, og første damptog udgår som personførende tog fra Bärby 9.27 med ankomst Uppsala 9.55.

Tidligere kørtes kun damptog om søndagen, og skinnebusstrafik om lørdagen, men i år skal sporarbejder ske om lørdagen og som erstatning for skinnebusserne vil der om lørdagen køre landevejsveteranbusser, lånt fra »Svenska Spårvägssällskapet« (SSS).

Denne bane repræsenterer Roslagsbanenettet, der i sin tid dækkede et område lidt mindre end Sjælland – liggende lige nord for Stockholm. Idag er Roslagsbanen (under Stockholms Lokaltrafik) med reduceret linjelængde det eneste eksisterende egentlige smalsporsbanenet i Sverige.

Banerne med 891 mm bestod nemlig tidligere af 4 banenet beliggende i henholdsvis

Västergötland  
Östergötland/Småland/Öland  
Roslagen  
Gotland

samt diverse enkeltstående baner, som f.eks. førnævnte DONJ.

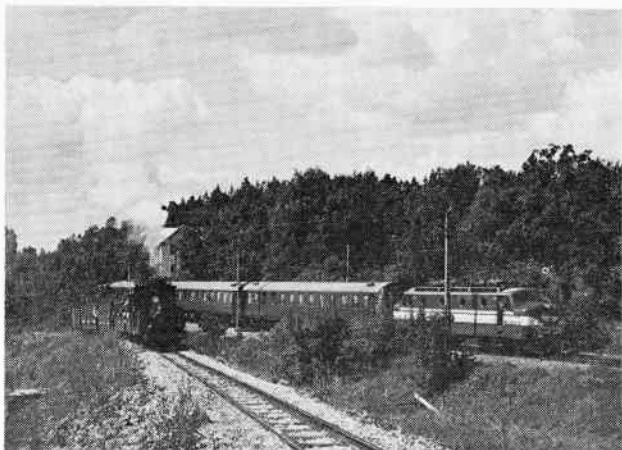
På det største af nettene kunne man foretage en rejse lige fra Växjö over Hultsfred–Västervik–Norsholm–Kimstad–Finspong til Örebro, en tur på 422 km, som i 1960 kunne gennemføres på knapt 11 timer, delvis med skinnebus-eksprestog.

Roslagsbanenettet var tidligere meget alsidigt, rent trafikalt og baneteknisk. Det omfattede linier med kun 2 daglige persontog (skinnebusser) og lejlighedsvis godstrafik, en række »normalt trafikerede« baner i den mellemste del af nettet, samt en – stadig eksisterende – tæt elektrisk nærtrafik, delvis på dobbeltspor – iøvrigt den eneste dobbeltsporede smalsporsbane i Norden – udgående fra Roslagsbanens banegård i Stockholm, Østbanegården, hvorfra der tidligere var enkelte tog, som svingede lige ud i gadetrafikken for at køre 2–3 km blandt biler, cykler og sporvogne til Engelbrektsplan, en plads nær Stockholms centrum.

Da jeg i 1956 første gang besøgte dette banenet bestod trækraften af 6 el-lokomotiver, 25 el-motorvogne, 4 dieselmotorvogne, 3 skinnebusser og 19 damplokomotiver. Sidstnævnte var dominerende i person- og godstog på linierne nord for Rimbo, som var Roslagsbanernes centrum og overgangsstation mellem damp- og el-drift.

Jeg skal senere vende tilbage med en omtale af disse baner.

### Mariefred-Läggesta, Sverige



Östra Södermanlands Järnvägs lokomotiv nr. 4 »K. M. Nielsson« med museumstog til Mariefred, og statsbanernes »Rapid-lokomotiv« med tog mod Stockholm. Foto ved Läggesta. Foto: ÖSLJ.

I modsætning til 891 mm-banerne – som hovedsageligt bestod af store sammenhængende net – har baner i 600 mm sporvidde især omfattet et utal af industri- og skovbrugsbaner, samt 7 baner med regelmæssig persontrafik, og det er just disse 7 baner, som er udgangspunktet for denne meget fornemme museumsbane, som bærer navnet »Östra Södermanlands Järnväg« – og som siden 1966 er beliggende på den tidligere normalsporsbane Mariefred-Läggesta.

Läggesta ligger 70 km vest for Stockholm og er station på banen fra Stockholm mod Eskildstuna, og Mariefred er en meget idyllisk beliggende by ved søen Mälaren.

Banen udmærker sig bl.a. ved en lang køresæson, nemlig:

Søn- og helligdage fra 4. april til 3. oktober

Lørdage fra 8. maj til 25. september

Dagligt fra 19. juni til 8. august

og i perioden 6. juni til 29. august har banen daglig dampskibsforbindelse med Stockholm, idet dampskibet S/S »Mariefred« dagligt sejler fra Stockholm (Klara Mälerstrand) kl. 10.00 og fra Mariefred kl. 16.30.

Sejlturen varer 3½ time og rundrejsebillet til/fra Stockholm kan købes gældende til SJ-tog, museumstog og dampskibet. Bemærk at banens og skibets »køredage« ikke er helt ens.

Museumstogene har en køretid på 15–18 minutter, og afgangstiderne er:

Faste afgang fra Mariefred:

10.40	12.42	13.51	14.42	16.46
-------	-------	-------	-------	-------

Ekstra afgang fra Mariefred:

11.41	13.26	14.16	15.40
-------	-------	-------	-------

Faste afgang fra Läggesta:

11.05	13.05	14.15	15.05	17.09
-------	-------	-------	-------	-------

Ekstra afgang fra Läggesta:

12.03	13.49	14.41	16.04
-------	-------	-------	-------

Ekstraafgangene køres kun søn- og helligdage 9. maj til 29. august, den sidste ekstraafgang dog lørdage og søndage i hele sæsonen.

### Lidt nutidshistorie

»Östra Södermanlands Järnväg« hørte oprindeligt under Svenska Järnvägsklubben, og var udenfor England/Frankrig den første museumsjernbane i Nordeuropa, idet den i årene 1959–1964 var beliggende ved Lina teglværk udenfor Södertälje. Her besøgte Svend Jørgensen og undertegnede banen i 1959, og dette gav os noget af inspirationen til dannelsen af Dansk Jernbane-Klub og vore tanker om en »privat privatbane«, henlagt til et teglværksspor i nærheden af Bloustrød.

### Anten-Gräfsnäs Järnväg, Sverige

Denne 10,6 km lange 891 mm bane er en del af den tidligere privatbane VGJ (Västergötland-Göteborg Järnväg), stambanen i det smalsporede västgötanet.

Banerne i dette linienet har fået 5 forskellige skæbner:

En del af dem er nedlagt

En del er ombygget til normalspor

En strækning er indgået i den nye sporvognsline

Göteborg-Angered

Linien Nossebro-Vara-Skara-Götene er smalsporet

SJ-godsbane

Anten-Gräfsnäs blev museumsbane

Anten ligger 48 km nord-øst for Göteborg. Med offentlige trafikmidler vil det oftest være bedst at tage tog til Alingsås (stambanen Göteborg-Stockholm) og derfra med bus linie 560, eller direkte bus 520 fra Göteborg.

Museumstogene kører på søndage 16/5–29/8 med afgangstider:

Fra Anten	afg. 11.05	12.05	13.05	14.05	15.05
-----------	------------	-------	-------	-------	-------

Fra Gräfsnäs afg.	12.15	13.15	14.15	15.15	16.15	17.00
-------------------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

Toget kl. 17.00 er motortog (kører kun indtil 15/8), de øvrige tog er damptog og kører hele sæsonen.

Desuden køres på tirsdage indtil 10. august med afgang fra Anten kl. 10.45, 12.15 og 13.45, men disse 3 tog kører kun 2 × 8 km, nemlig Anten-Kvarnabo-Anten, rejsetid 55 minutter.

Banen løber langs søen Anten, og ved endepunktet findes Gräfsnäs Slotsruin (fra 1500-tallet) med tilhørende slotspark.

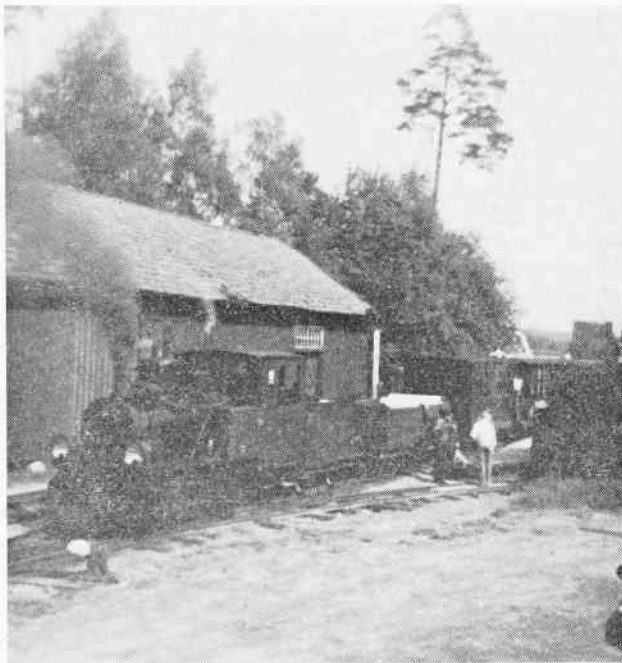


ROJ nr. 3 med museumstog i Anten 1978.

Foto: Erik Kjærgaard.

## Ohsabanan, Sverige

Ohs Bruks Järnväg Museiförening i Växjö driver den 15 km lange bane mellem Bor station (Alvesta-Värnamo) og Ohs Bruk. Banen blev bygget omkring 1910 for transport af brugets produkter og råmaterialer, og blev samtidig brugt til lokal persontrafik. Sporvidden er 600 mm og banen er både et museum for svenske industribaner og en idyl i sig selv. Mange DJK-medlemmer vil huske banen fra vore udflugter dertil i 1980, samt i 1973, hvor turdel-tagerne (da sporet dengang var mindre godt) fik den morsomme og sjældne oplevelse at løfte en afsporet personbogievogn på sporet igen. Det tog 5 minutter.



»Polska loket« klar til afgang med DJKs udflugtstog i 1980 fra Ohs til Bor.  
Foto: Christian Bruun.

Hele strækningen **Ohs-Bor** tager 75-85 minutter og køres **kun søndage i juli**, medens delstrækningen **Ohs Bruk-Gimarp** tager 24 minutter og her køres på **lørdage i juni-juli**, samt på **søndage juni-juli-august**.

Køreplanen er således:

Lørdage køres fra Ohs Bruk	.....	14.00	15.30	
Lørdage køres fra Gimarp	.....	14.31	16.01	
Søndage køres fra Ohs Bruk	.....	11.00	13.00	15.00
Søndage køres fra Gimarp	.....	11.31	13.31	15.31

Søndage i juli yderligere tog:

Fra Ohs Bruk 9.00 og 12.35 til Bor, samt 16.10 til Gimarp  
Fra Bor 10.40 og 14.30 til Ohs Bruk  
Fra Gimarp 16.41 til Ohs Bruk

Togene køres normalt med damplokomotiv, enkelte tog dog med veteranmotorlokomotiv.

Hverdagstrafik på tirsdage-onsdage-torsdage køres i uge 29 og 30, d.v.s den 20. til 29. juli, med afgang fra Ohs Bruk kl. 13.00 og 14.30.

Den 21.-22. august køres udvidet køreplan, med alle lokomotiver i drift.

Veteranbusforbindelse Värnamo-Bor-Ohs kommer antagelig i stand juni-juli, nærmere herom på tlf. 00946 370 51075.

Trafikoplysninger iøvrigt på tlf. 00946 470 28662 Rolf Gimle.

## Klippan-Ljungbyheds Järnväg, Sverige



Loko HHJ (Helsingborg-Hässleholm Jvg.) litra H 3 nr. 21 med museumstog Klippan-Ljungbyhed. Til højre GBJ (Göteborg-Borås Jvg.) litra S nr. 23.  
Foto: Uno Pettersson.

Denne 10 km lange normalsporede bane (en rest af privatbanen Klippan-Röstånga, som senere indgik i statsbanelinien Klippan-Eslöv) i Vest-Skåne, kun 36 km fra Helsingborg i retning mod Hässleholm, er den nyeste museumbane i Norden, idet den blev åbnet i 1980.

Der køres på søndage fra 20. juni til 22. august 1982 med afgangstiderne:

Klippan	afg.	10.10	12.10	14.10	16.10
Ljungbyhed	afg.	11.05	13.05	15.05	17.05

Eventuelle nærmere oplysninger på tlf. 00946 435 401 80.

På længere sigt er der tanker om at forlænge banen med 4 km fra Ljungbyhed til den naturskønt beliggende station i Skäralid.

## Brösarp-St. Olof-Gyllebosjö, Sverige

Denne 20 km lange normalsporede bane i det østlige Skåne drives af foreningen Skånska Järnvägar, og banen er en del af strækningen Kristianstad-Gärnäs, som er nedlagt, men ikke revet op.

Damptogene kører søn- og helligdage 16. maj - 12. september på den 13 km lange delstrækning Brösarp-St. Olof, med afgangstiderne:

Kørselsmærkning	b	b	b	b	b	b	
Brösarp	afg.	10.40	11.30	12.20	13.15	14.10	15.10
St. Olof	afg.	11.29	12.25	13.14	14.15	15.09	16.00

b = Disse 3 damptogpar kører søndage 4. juli - 8. august.  
De 3 øvrige damptogpar kører hele sæsonen.

Desuden køres - på søndage 30. maj - 29. august - skinbus fra Brösarp 10.25 og fra St. Olof 16.20.

Køretiden er 28-36 minutter.

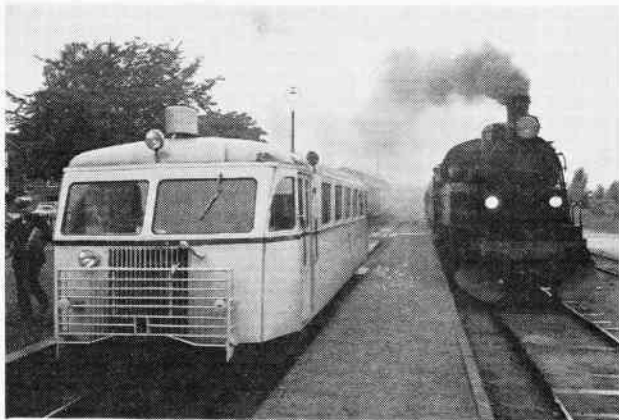
På den 7 km lange delstrækning St. Olof – Gyllebosjö kører gamle skinnebusser på søn- og helligdage 30. maj – 29. august 1982 med afgangstider:

St. Olof afg. 11.15 12.30 13.50 15.45

Gyllesbosjö afg. 12.05 13.25 14.50 16.05

og køretiden på denne strækning er 14 minutter.

De nævnte skinnebusser er i 1975 købt fra Danmark, ØSJS Sm. 11 og 12 samt Sp. 7, og banens 7 damplokomotiver repræsenterer 3 privatbaner (NOJ, MLJ og MYJ), samt SJ (2 stk. J, 2 stk. S).



Dansk skinnebus og svensk damplokomotiv krydser på Vitaby station mellem Brösarp og St. Olof i Øst-Skåne.

## Baner på Øland og Gotland

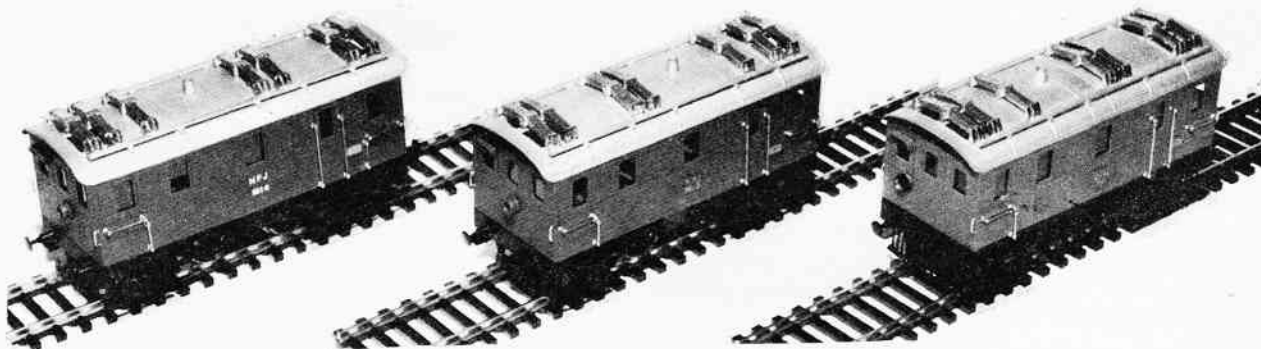
På nordspidsen af Øland fandtes fra 1909 til 1959 »Skogsbanan i Böda kronopark« med 2 damplokomotiver, godt 100 tømmertrucks og 27 km spor.

Banen forbandt skove og savværk ved Grankullaviken med Böda station, som var endestation for den »rigtige« jernbane på Øland.

Der er i 1974 stiftet en forening til genoprettelse af lidt af skovbanen, og i 1981 kørtes persontrafik på tirsdage, torsdage og søndage hver time fra kl. 14 til 17 fra 25/6-81 til 9/8-81 på et nyanlagt spor på 1,3 km i nordøstlig retning fra Fagerrör.

I Gotlands Hesselby (på den tidligere bane Slite-Roma Järnväg) har foreningen Gotlandstoget købt den tidligere jernbanestation, genoprettet sporanlægget og placeret det rullende materiel, som tidligere forfaldt og vandaliseredes et andet sted på øen. Kørsel er genoptaget på stationsområdet og et stykke genopbygget banelinie på ca. 1 km.

Skulle et af vore medlemmer komme på de kanter kunne det muligvis interessere at høre nærmere herom.



## NYHED 1982 OHJ 20 – NFJ Mt 4 – TFJ MI 3

Fås både som 2 og 3 skinne

Levering i august–september

Ring eller skriv efter katalog med prislister

Modellerne leveres også som byggesæt



TELEFON (06) 26 05 60 – POSTGIRO 2 17 58 78

Vi er nu blevet importør af de kendte hollandske PHILOTRAIN luksusmodeller, der også er udført i ætset messing. Send for prospekt.

# Jernbanenyt - kort fortalt



## Privatbanerne

### Høng-Tollose Jernbane

Personvognen HTJ C 35 og postvognen HTJ D 44 er solgt til Lokomotivklubben i 1981. HTJ C 35 blev bygget af Scandia i Randers i 1926 som motorvogn M 1 til Troldhede-Kolding-Vejen Jernbane. Motoren var slidt op efter 2. verdenskrig, og i 1949 solgtes vognen til HTJ uden motor, og her blev den ombygget til HTJ C 35 med 47 pladser, toilet og pakrum. Vognen blev anvendt på HTJ indtil 1979, og henstod til sidst i Holbæk som »yderste reservevogn«.

Postvognen HTJ D 44 blev bygget af Scandia i 1943 sammen med den forlængst ophuggede personvogn HTJ C 34. Begge vogne var pladebeklædte. Lokomotivklubben vil anvende D 44 som »reservedelslager«, hvorfor den vil blive ophugget.



Ved overgangen til K 82 den 23. maj er kun foretaget mindre ændringer, men på lørdage er der dog indlagt et nyt togpar om formiddagen. Togene, der fremføres med diesellokomotiv mandage-fredage er efter køreplansskiftet tog 4854 og 4859. Om posttogene - se under Odsherreds Jernbane.



Spormoderniseringen er fortsat i foråret 1982, og man har lagt lidt over én kilometer nyt spor fra Camenbertvejen mellem Høng og Kulby mod Kulby.

I det tidlige forår blev sporet i indkørslen til Høng lagt om. Dette arbejde blev ikke fuldført i 1981, da vinterkulden hindrede dette. HTJs hovedspor er lagt om i en blødere kurve til DSBs oprindelige spor 1. Fra hovedsporet er der ilagt et nyt sporskifte, der skaber forbindelse til HTJs oprindelige perronspor (spor 0 og 00). Indkørslen til remiseområdet, som DJK har lejet, foregår nu via spor 0 og ikke som hidtil direkte fra hovedsporet. Man har derved sparet et sporskifte i hovedsporet.

### Odsherreds Jernbane

Ombygningen af de indkøbte »Apfelfeil«-vogne (se Jernbanen nr. 5/81, side 121-122) på privatbanernes værksteder i Holbæk er i fuld gang. I slutningen af april blev Wgüm 51 80 0942 902-9 sat i drift som OHJ BN 283. Vognen er efter ombygning udstyret med 100 pladser i 3 storrum. Sæderne er gamle CI-vognssæder, der er betrukket med stof og læder i lighed med den renovering sæderne har fået i DSBs Mo-vogne til brug mellem Hillerød og Helsingør.

På værkstedet er man ved månedsskiftet maj/juni ved at færdiggøre den tredie »Apfelfeil«-vogn, Wgü 51 80 0942 907, der ved OHJ litreres OHJ BNE 281. Vognen bliver ligesom BN 283 en storrumsvogn, men kun med to afdelinger. Sæderne i vognen hentes fra den hensatte personvogn

OHJ B 236. Det er svenske hvilestole ombetrukket med DSBs tidligere stof på 1. kl. Endvidere indrettes der et mindre pakrum i vognen, der er noget kortere end den 26,4 m lange BN 283. BNE 281 har oprindeligt været med kupeer til begge vognsider, hvorfor den har en asymmetrisk vinduesinddeling.



Fra Deutsche Bundespost er der til OHJ indkøbt en brugt bogiepostvogn. Vognen er ultimo maj endnu ikke kommet til Holbæk. Efter ombygning skal den erstatte postvognen OHJ P 247 på OHJ, der står for revision.

Postvognen OHJ D 246, der passer til de svenske skinnibusser, er i foråret blevet revideret på værkstedet i Holbæk. På HTJ anvendes styrevognen OHJ Cs 228, der har postrum, p.t. i de bureauførende tog 4851-4884 på hverdage, mens D 246 p.t. anvendes på OHJ.

Når de nye Y-tog leveres til OHJ og HTJ i 1983-84, er det tanken, at posttogene på HTJ skal køres med Y-tog sammen med postvognen OHJ P 247.



Med overgangen til K 82 den 23. maj blev der flere gennemgående forbindelser mellem København H. og OHJ med såvel direkte vogne som tog. Det vil være for omfattende at omtale alle de enkelte løb her, og den interesserede læser henvises til DSBs køreplan eller VTs køreplan. Der er gennemgående vogne til OHJ i tog 309, 313, 323 og 327 og gennemgående vogne fra OHJ i tog 308. De direkte tog er til OHJ togene 4031 og 4089 og fra OHJ togene 4074 og 4080.



Den 26. april 1982 påbegyndtes et større arbejde med omlægning af havnesporet i Nykøbing Sj. Sporet krydser Havnegade, og det omlægges fra Brorsonsvej til Egebjergs udmunding. Spararbejdet ventes afsluttet på ca. 4 uger.

Sporskifterne på OHJs stationer trænger til udskiftning, og man har nu fået tilsagn om moderniseringsstøtte fra stat, amt og kommuner på 2,2 mill. kr. til udskiftning af sporskifterne i hovedsporet på stationerne. Arbejdet påbegyndes i sommeren 1982.

På privatbanernes hovedkontor i Holbæk er der gennem det sidste års tid foretaget en større istandsættelse, modernisering og udvidelse. I den gamle direktørbolig på 2. sal er regnskabsafdelingen flyttet ind, ligesom der er indrettet kontor til banernes kontorchef her. På 1. sal har trafikkontoret og den øvrige administration stadig til huse. Her er indrettet nye privatkontorer til direktør, trafikinspektør og overbanemester. Desuden er der i det gamle regnskabskontor indrettet et mødelokale.

**Holbækbanerne redigeres af Ole-Chr. M. Plum.**



MBxD 1-345 på vej ud af Bialogard mod Slawoborze, 1980.

## Bialogard:

### Jernbaneknudepunkt i Nordvest-Polen Af Jens Toft Ingemann Larsen

140 km øst for Swinoujscie ligger byen Bialogard, det tidligere Belgard/Pommern – en provinsby på ca. 23.000 indbyggere.

Byen led – som så mange andre i denne del af Europa – svære skader under 2. verdenskrig. Dele af den gamle middelalder-bykerne er nu rekonstrueret og genopbygget – bl.a. den betydende domkirke. Af historisk interesse er ligeledes dele af en ret velbevaret bymur. Af størst interesse for dette tidsskrifts læsere er imidlertid, at Bialogard er et vigtigt jernbaneknudepunkt med et stort dampdepot.

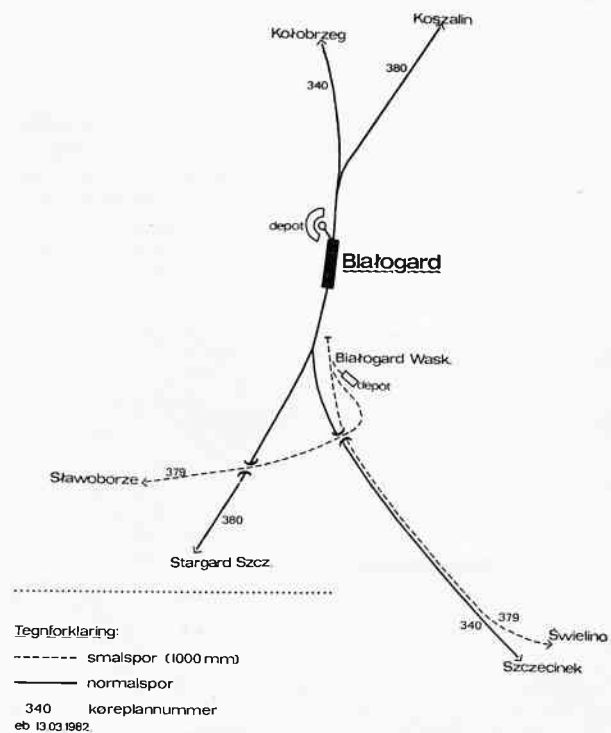
Depotet er hjemsted for damplokomotiver af typerne Pt 47 og Ty 2.

Pt 47 er store, firekoblede eksprestogsmaskiner af polsk konstruktion. Maskinerne er konstrueret i 1947 og bygget i et antal af 180 stk. i årene frem til 1951. De kan i dag findes spredt i depoter over hele landet, og var i mange år trækraft for de store eksprestog på hovedlinierne. Desværre er de nu kun enkelte steder at finde foran eksprestog – deres primære indsatsområde i dag er ofte svære fjernpersontog på en 10–12 vogne og iltog. De forholdsvis få maskiner, der har hjemsted i Bialogard, vel en 10–15 stk., kører størsteparten af persontogene på strækning 380, både mod Koszalin og mod Stargard Szcz. Eksprestogene og enkelte persontog på denne strækning fremføres af diesel, mens alle de personførende tog, jeg har set på strækning 340, har været dieseltrukne. I 1980 og 1981 er bl.a. følgende Pt 47 observeret i drift i Bialogard: Pt 47–31, 58, 66, 89, 119, 124, 138 og 179.

Bialogard er – som sagt – desuden hjemsted for damplokomotiver af type Ty 2, hvilke er tidligere Deutsche Reichsbahn 52'ere, som PKP overtog efter 2. verdenskrig. Disse maskiner træffes overalt i Polen og kan ses med alle arter af tog – lige fra svære godstog i bjergegnene i syd, til sidebanepersontog bestående af loko + en (overfyldt) personvogn. Talrige Ty 2 anvendes også til rangering på de store rangerbanegårde landet over, således også

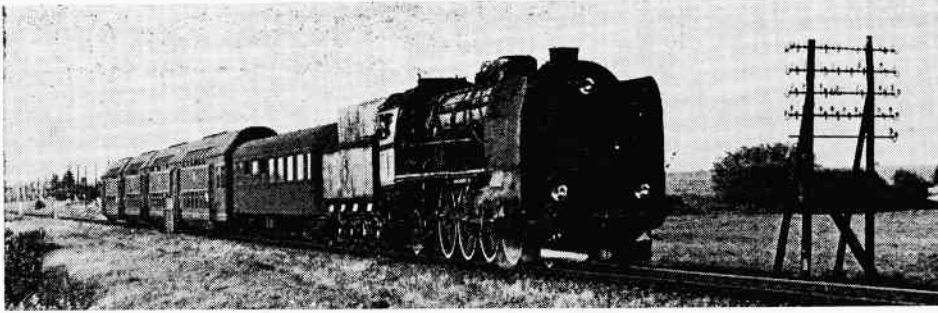
i Bialogard, hvor flere Ty 2 konstant er beskæftiget på den store rangerbanegård, der ligger nord for perronsporene. Ty 2'ere kører også en stor del af de ganske mange godstog, der kører på strækningen i området – her dog suppleret af de allesteds nærværende dieselloko af type ST 44 = DR 120, russisk-byggede svære godstogsloko, som PKP forlængst har modtaget mere end 1.000 stk. af. Endnu er Ty 2'erne imidlertid i overtal – alene af ex-DR 52'ere har PKP mere end 1400 stk., hertil kommer en del, bygget efter samme tegninger i Polen efter 1945. Disse kaldes type Ty 42.

Depotet i Bialogard – som kan overskues fra passerende tog i nordenden af stationen, byder konstant på synet af 10–15 opfyrede maskiner.



Kortskitse: Erik Buus.





Pt 47-179, tog 1113 mod Stargard Szcz, syd for Bialogard, 1980.

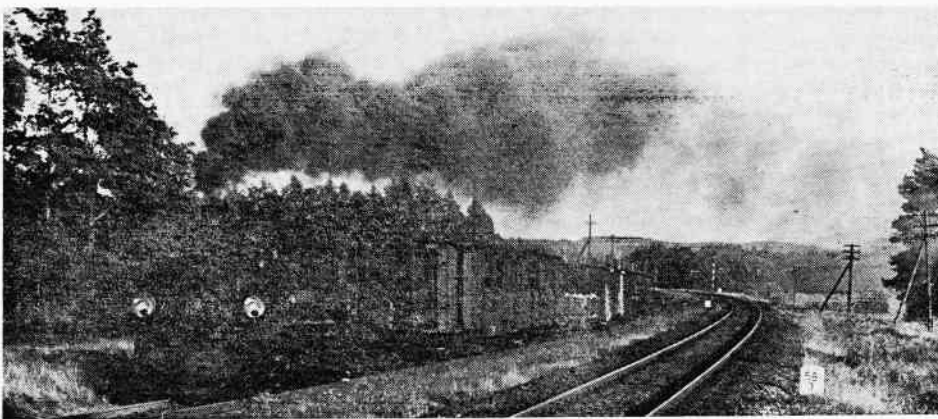
Bialogard har også en smalsporsbanegård: Bialogard Wask., hvorfra tog til Slawoborze og Swielino udgår. Sporvidden er 1000 mm, og strækningerne er en del af det meget omfattende sammenhængende 1000 mm-net, der strækker sig fra Stargard Szcz. i sydvest til Koszalin i nordøst. Dette net er først skabt efter 2. verdenskrig ved at bygge forbindelsesstrækninger mellem tidligere selvstændige »Kleinbahnen« og ændre sporvidden på et par af strækningerne. På DJKs Polen-rejser først i 70'erne besøgte dele af dette net, bl.a. knudepunktet Gryfice (tidligere Greifenberg), hvor hoveddepot og værksteder findes. Smalsporbanerne ved Bialogard trafikeres af antikke motorvogne og standard-damploko af type Px 48 – bygget i talrige eksemplarer efter 1948. I første omgang til de mange 750 mm-strækninger, der fandtes, og i høj grad stadig findes i Polen. Enkelte af disse strækninger er imidlertid blevet nedlagt, og et antal af de herved overflødiggjorte loko er så blevet ombygget til 1000 mm. På andre dele af 1000 mm-nettet, ved Gryfice og Koszalin, kører svære dieselloko, men blandettogene omkring Bialogard fremføres af damp. Disse blandettog udgør et malerisk syn – et velpudset damploko i spidsen, fulgt af 2–3 uhyre små personvogne fra privatbanetiden, der en gang for længe siden har gennemgået en form for »standard-modernisering«. Sidst i toget følger så en 10–20 godsvoerne, ofte svært lastede med tømmer fra de mange skovbrug, der findes i området. Togene har

ingen gennemgående bremse, så på hver 4. eller 5. vogn er posteret en bremsers – der, hvis han er heldig, kan stå i et bremsehus, men oftest er der blot levnet ham en åben platform. Et lidet attraktivt job en regnfuld efterårsdag eller i en hylende snestorm!

Jeg har valgt at give en lille beskrivelse af netop Bialogard, fordi området ligger tæt ved Danmark og kan nås på en kort tur – samtidig findes i nærliggende byer som Szczecinek, Koszalin, Pila og Stargard Szcz. andre store dampdepoter med bl.a. Pt 47, Ty 2, 01 49 (2C1-koblede persontogsloko) og Ty 43'ere (= maskiner bygget i Polen efter tegninger til DR 42'ere). Bialogard er ikke på nogen måde et specielt depot som f.eks. Saalfeld var i DDR – over alt i det vældige land Polen findes provinsdepoter som dette med en bestand på 20–40 damploko – også et udtryk for ,hvor megen damp, der endnu findes i Polen.

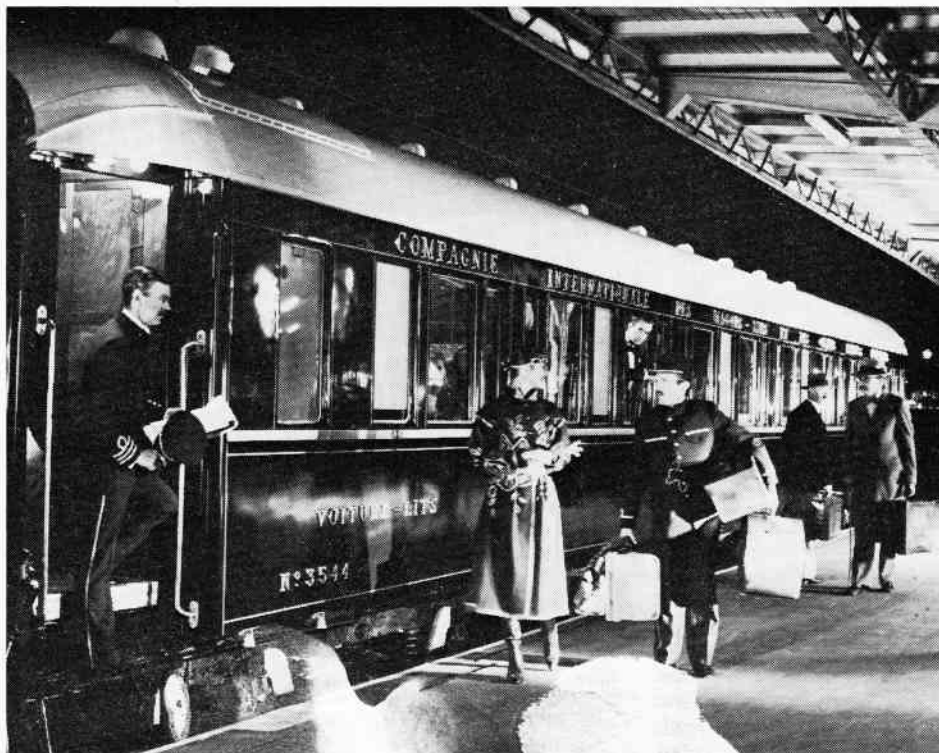
Det er på ingen måde uproblematisk at fotografere damplokomotiver i Polen – det må på det kraftigste tilrådes at spørge det polske jernbanemuseum om råd og vejledning i meget god tid før en eventuel rejse.

Det polske jernbanemuseums adresse er: Polish Railway Museum, 00–958 Warszawa 66, POBox 44, Poland.



Px 48 3915, tog 8644 på vej fra Swielino til Bialograd, syd for Bialogard, 1980.

# Orientekspressen kører igen



Af  
Ole Linå Jørgensen

I anledning af genindsættelsen af Simplon - Orientekspressen den 25. maj i år har redaktionen modtaget det gengivne fotografi fra international Wool Secretariat, hvis medlemmer har fremstillet det nye møbelbetræk, tæpper og gardiner m.m. til vognene.

For 5 år siden afgik Orientekspressen for sidste gang fra Paris Gare de l'Est mod Istanbul. På denne sidste tur var toget udvidet, så det bestod af 1 sovevogn og 3 salonvogne. Passagererne måtte selv sørge for fortæring, idet restaurationsvognen flere år før var inddraget.

Få måneder senere blev vognene solgt på en auktion i Monte Carlo. Kongen af Marocco købte to vogne, bestyrelsesformanden for rederiet Sea Containers købte også to vogne og et svejsisk rejsebureau en vogn.

Simplon - Orientekspressen starter sin 24 timer lange tur i London med gamle chokoladebrune og cream-farvede vogne, der blev bygget i 1920'erne til det berømte bådtoget »Golden Arrow«. I Folkestone forlades det engelske tog, og efter færgeturen over Kanalen stiger man på et tog, der består af gamle Wagon Lit sovevogne, restaurant- og bagagevogne, og fortsætter med disse på den videre færd fra Boulogne over Paris, Milano til Venedig. Vognene stammer hovedsagelig fra Spanien, hvor de først for nylig er taget ud af drift. Til Orienten kommer man altså trods navnet ikke.

Venedig - Simplon - Orient Ekspres Kompagniet ejer 35 vogne, som alle er blevet omhyggeligt istandsat og har fået foretaget forskellige tekniske modifikationer for at kunne leve op til nutidens sikkerhedskrav.

De engelske vogne blev istandsat hos Steamtown Railway Museum i Nordengland efter et større efterforskningsarbejde for at finde ud af vognenes oprindelige udseende.

vognene, der kører på Kontinentet, er restaureret af Bremer Wagonbau i Bremen og i Wagon Lits værksteder i Belgien. Udgifterne til istandsættelse af de 35 vogne har beløbet sig til 25 millioner US\$. Toget fører kun 1. kl., og billetprisen London-Venedig er da også £ 250; men trods det er togene så godt som fuldt reserveret i år.

★

Om Orientekspressen, se Jernbanen nr. 3/1977, side 52-58. C. J. Kjærgaard: Sidste sovevogn til Istanbul.

★

## Hads-Ning Herreders Jernbane

HHJ har hos SJ købt skinnebus Y6 1130. Skinnebussen blev 3 måneder efter revision i 1981 skadet ved sammenstød med en bil; men skaden bliver udbedret hos SJ inden leveringen. Y6 1130 er af 1957-udgaven med store vinduer i fronterne.

HHJ YBM 25 og skinnebusbivogn SJ UB 1948, til HHJ i 1973, er ikke formelt, men reelt udrangeret.

Postvogn D 62, ex DSB Pa 90-28 008, til HHJ i 1971, er udrangeret og ophugget før jul 1981.

DL 12, der har været på centralværkstedet i Århus til vedligeholdelseeftersyn og reparation i længere tid, ventedes tilbage til banen i første uge af juni.

HHJ redigeres af 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:** Ingeniør 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 8 00

Ingeniør 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 & SALGSAFDELING

**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.

Kontingentindbetalinger 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,  
Lushøjgårdsvej 99, 5., 2500 Lyngby. Tlf. (01) 46 98 02.  
Information i week-ends: (01) 88 05 49.

##### -Håndst Veteranjernbane:

næstformand Hans Jørn Fredberg,  
Løkkevej 10, 3650 Maribo. 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

### **Bandholm EL-forretning**

Aage Pedersen  
Stationsvej – Bandholm

---

### **Købmand Wilsom**

Havnevej 8  
Mariager  
Telefon (08) 54 10 01  
-- Vine – Delikatesser –

---

### **HOS INGELISE**

Torvet 3 A  
Mariager  
Telefon (08) 54 20 36

Butikken med det store udvalg i strikkegarn  
og gaveartikler

### **BANDHOLM AUTOSERVICE**

Frank Petersen  
Bandholm – (03) 88 80 94

---



### **LANGÅ TAPET- OG FARVEHANDEL**

v/John Larsen . Bredgade 42 . 8870 Langå . Tlf. 46 11 75