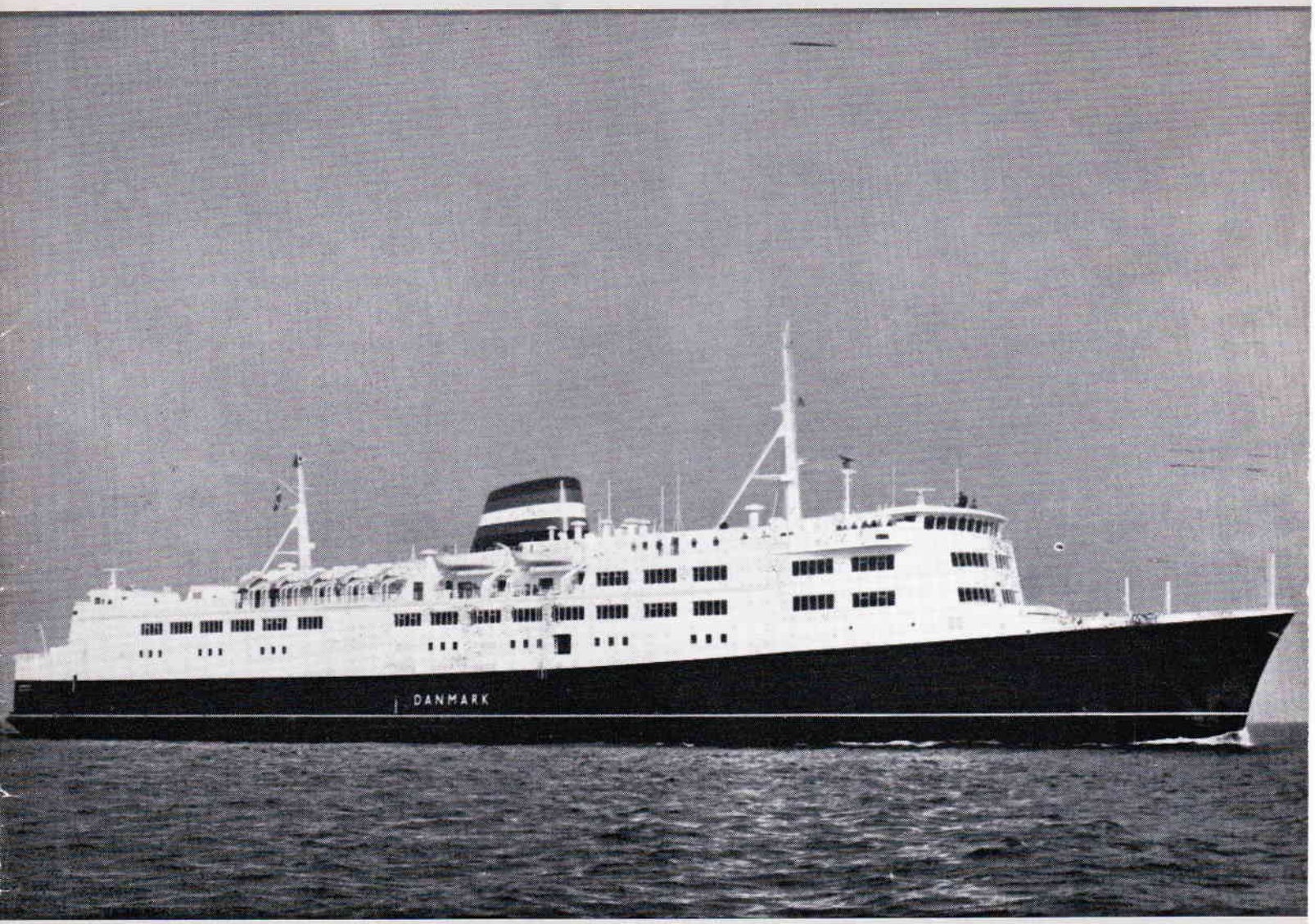
jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT



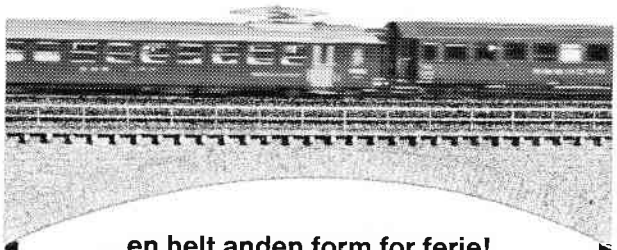
DSB - SØFARTSTJENESTEN
FÆRGEFART I 100 ÅR
1872 - 19. MARTS - 1972

NR. 2
MARTS 1972

Safari for 4,75 kr.

Med veteranbanen Maribo–Bandholm kommer De igennem Knuthenborgs skove og tæt forbi Knuthenborg Safari Park – med sine 660 hektar Nordeuropas største herregårdspark. I Deres egen eller lejet bil kan De køre rundt mellem græssende giraffer, zebraer og andet storvildt. Og ind i abejungle med 200 frække bavianer. Eller De kan til fods opleve parken med dens enestående dyreliv og botaniske seværdigheder. Børne-zoo. Ponyridning. Kiosker, cafeteria og restaurant i skovridergård. Store børnerabatter. Åben fra kl. 9 til solnedgang.

Knuthenborg Safari-Park



...en helt anden form for ferie!

ITALIEN

SELSKABSREJSER
Pietra Ligure ..... 10 dg fra kr 750
Rom ..... 10 dg fra kr 775

POPULÆRREJSER
Venezia ..... 10 dg fra kr 850
Gardasøen ..... 10 dg fra kr 940

RIT-REJSER
Merano ..... 10 dg fra kr 940
Positano ..... 10 dg fra kr 960

SCHWEIZ

SELSKABSREJSER
Kleine Scheidegg 10 dg fra kr 930
Montreux ..... 10 dg fra kr 975

RIT-REJSER
Interlaken ..... 10 dg fra kr 1000
Lugano ..... 10 dg fra kr 1130

Alle priser gælder fra København

Der er således gode rejsemuligheder: **SELSKABSREJSE** - den velkendte rejseform med rejseledere. **POPULÆRREJSE** - hvor De følger vore særtog og selv planlægger opholdet og **RIT-REJSE** - d.v.s. rejse på egen hånd.

Vi har mange flere rejsetilbud til Italien og Schweiz og naturligvis ogsa til en lang række andre lande.

Kom ind og tal med os om Deres ferieønske.

DSB
REJSEBUREAUERNE
eller nærmeste station

ØRESUNDSBÅDENE

BANDHOLM EL-FORRETNING
Aage Pedersen

Stationsvej – Bandholm
(03) 88 80 55

ANKER KASSEAPPARATER

ADS
ANKER DATA SYSTEM A/S
TOMSGÅRDSVEJ 15 · 2400 KØBENHAVN NV
TLF. (01) *103333

ANKER-kasseapparater med elektronisk multiplikation - en interessant løsning for mange brancher

ÅBENRÅ	ÅLBORG	ÅRHUS	ODENSE
(046) 2 32 54	(08) 12 26 77	(06) 12 26 77	(09) 12 26 77

DANSK JERNBANE-KLUB

FORENINGEN STIFTET 15. JANUAR 1961

Foreningens generelle adresse:
Dansk Jernbane-Klub,
Bernstorffsvej 195, 2920 Charlottenlund.
Tlf. (01 66) ORdrup 8267
(normalt kl. 17–19).

Formand:
Politiadvokat Birger Wilcke,
Søbakken 24, 2920 Charlottenlund.
Tlf. (01 66) ORdrup 2209.

Kasserer:
Bogholder Mogens Bruun,
Ahornvej 18, 3650 Ølstykke.
Tlf. (03) 17 88 04.
Postgirokonto nr. 15 38 30,
adresseret til:
Dansk Jernbane-Klub,
Kassereren,
Ahornvej 18, 3650 Ølstykke.

Sekretær:
Fuldmægtig P. O. Rosenørn,
Bernstorffsvej 195, 2920 Charlottenlund.
Tlf. (01 66) ORdrup 8267.

Øvrige bestyrelsesmedlemmer:
Overlærer Bent Dyrholm,
Bankfuldmægtig Erik Dalgaard Eriksen,
Salgschef Erik B. Jonsen (næstformand),
Lærer Ole-Christian M. Plum,
Afdelingsingeniør H. O. Thorkil-Jensen,
Grosserer Povl Yhman.

DJK's nordjyske afdeling:
Overtrafikassistent S. P. Laursen,
Falkevej 7, 8900 Randers.
Tlf. (06) 42 65 84.

DJK's afdeling Fyn/Sydjylland:
Niels Christian Lind,
Aagade 50, 5270 Næsby.

Museumsbanen Maribo–Bandholm:
Information og bestilling af særtog:
Povl Yhman,
Vesterbrogade 179, 1800 København V.
Tlf. (01) 31 98 16.

Mariager–Handest Veteranjernbane:
Information og bestilling af særtog:
Stationsforstander K. Bertelsen,
Skolevænget 25, 9550 Mariager.
Tlf. (08) 54 10 59.

Medlemskontingent for året 1972:
Ordinære medlemmer ..... kr. 35,00
Juniormedlemmer (under 18 år
d. 1. januar 1972) ..... kr. 25,00
Optagelsesgebyr ..... kr. 5,00
Indmeldelsesformular kan rekvireres hos kassereren (se ovenfor) – og kontingentindbetaling sker på det angivne postgirokontonummer.

jernbanen

Nr. 2 - 1972

12. årgang

Redaktører:
Salgschef Erik B. Jonsen (ansvarsh.),
Esthersvej 19 B, 2900 Hellerup.
Tlf. (01 43) HElrup 6850.

Lærer Ole-Christian M. Plum,
Rantzausgade 9, 4., 2200 København N.
Tlf. (01) 39 33 12.

Annonceekspedition:
»Jernbanen«,
V. Tange
Frederiksberg Allé 62, 1820 København V.
Tlf. (01) 19 14 12.
Postgirokonto nr. 19 07 50.

NATIONAL-TRYKKERIET, KBH. N.

Ordinær generalforsamling

Søndag den 23. april 1972 kl. 10.00 afholdes ordinær generalforsamling i »Karnappen«, Niels Hemmingsens Gade 10, underetagen (store sal), 1153 København K.

DAGSORDEN

1. Valg af dirigent.
2. Beretning om foreningens virksomhed i det forløbne år og oplysning om planerne for det kommende år.
3. Godkendelse af det reviderede årsregnskab, der medfølger »Jernbanen«, nr. 3/72, som bilag – og som kan rekvireres direkte fra kassereren – fra ca. 1. april.
4. Fastsættelse af kontingent og optagelsesgebyr for året 1973. (Bestyrelsens forslag findes på side 16 i dette nummer af tidsskriftet).
5. Valg af medlemmer til bestyrelsen m. v.
   Følgende medlemmer af bestyrelsen m. v. er på valg/foreslås:
   Peder O. Rosenørn,
   Henning O. Thorkil-Jensen og
   Povl Yhman.
   – – –
   Finn Paulsen (suppleant),
   Sven Blendstrup (revisor) og
   Vagn Lindstrøm (revisorsuppleant).
   Samtlige ovenfor nævnte er villige til valg/genvalg.
6. Indkomne forslag.
7. Eventuelt.

Opmærksomheden henledes på, at forslag til valg af bestyrelsesmedlemmer m. v. og til punkterne 6 og 7 på dagsordenen skal være formanden i hænde senest den 9. april 1972.

Gyldigt medlemskort skal forevises ved indgangen til generalforsamlingslokalet.

København, i februar 1972.

BESTYRELSEN

Vort forsidebillede:

M/F »Danmark« – DSB flagskibet – søfartstjenestens stolthed – og »problembarn« (på grund af hyppige motorhavarier m. v.).

Dette nummer af tidsskriftet tilegnes »søens folk«, der nu i 100 år – sommer og vinter – i storm og i magsvejr – i sommersol og i tåge – har sammenbundet landsdelene i vort ørige – og knyttet forbindelserne til vore nabolande. Foto: DSB (Stensgaard).

Medlemmer af Dansk Jernbaneklub går til FOTO A/S, Gl. Kongevej 111, der yder fagmæssig kundeservice til fornuftige priser

FOTO A/S
VE 89 20

Stort udvalg i kameraer, film og fototeknisk udstyr.

„Aalholm Automobil Museum"
NYSTED
(03) 87 15 09

Europas største veteranbilsamling

Dampjernbane (model 1850) kører fra museet til stranden

Kæmpe modeljernbane (600 kvm)

Cafeteria – Spiritusbevilling

Museet er åbent fra 1. maj til sidst i oktober
Hver dag fra kl. 10–18

. . . men vi holder åbent i hele påsken

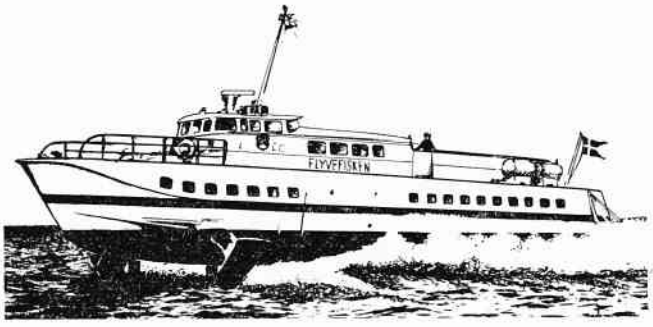
MARIBO BRØDFABRIK
(Mariebo Dampmølle)

Maglemersvej 7, Maribo
Telefon (03) 88 09 11
Groft brød er godt brød

eventyr IS

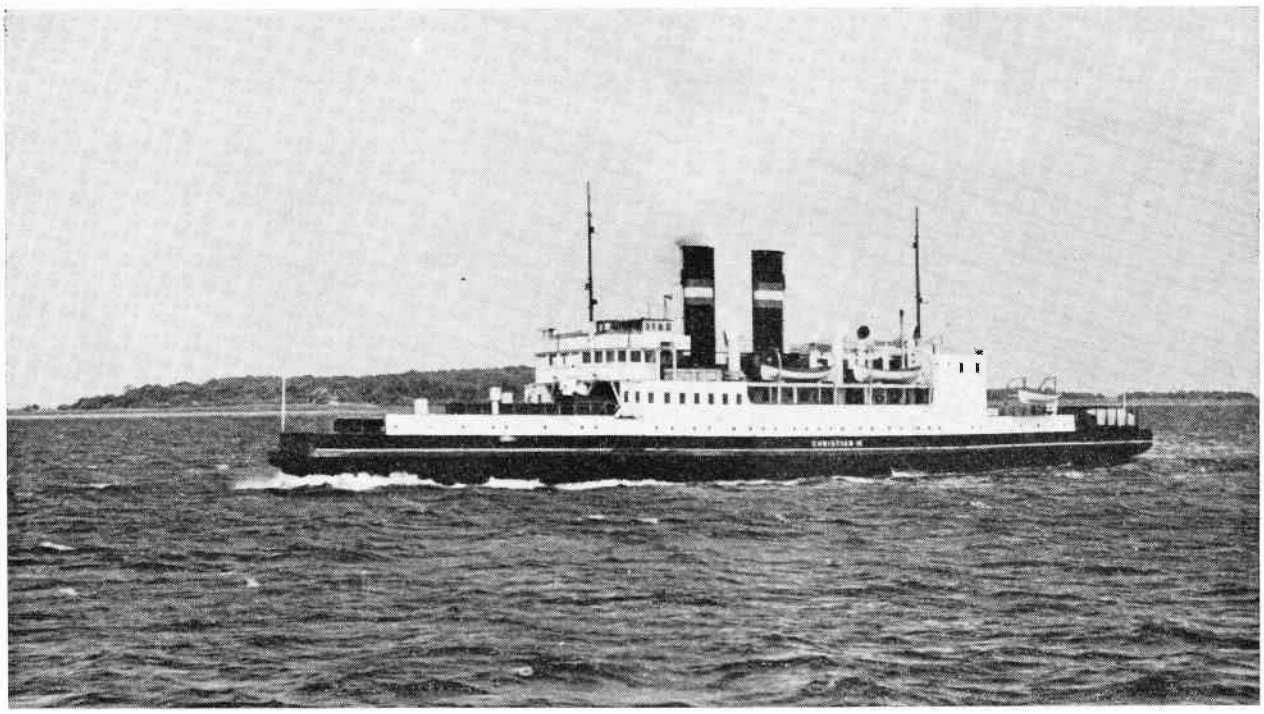
DSB færgeoverfarter ønskes tillykke med de 100 aar

DAMPSKIBSSELSKABET ØRESUND A/S



Danske Statsbaners færger gennem 100 år

Af Ib V. Andersen.



S/F »Christian IX« – i Nyborg Fjord (1955). *Foto: W. E. Dancker-Jensen.*

Damp- og motorfærger 1903–1939.

Den 1. juli 1886 åbnedes jernbanestrækningen Nykøbing Fl.–Gedser for drift, og i tilslutning hertil påbegyndtes regelmæssig sejlads mellem Gedser og Warnemünde med forskellige tyske hjuldampskibe. Forventningerne til den nye rute blev imidlertid ikke opfyldt, da det viste sig, at de rejsende foretrak de hidtidige rejseruter enten over Korsør–Kiel eller Fredericia–Vamdrup. Da der fra såvel tysk som dansk side var ønske om at gøre ruten via Gedser–Warnemünde mere attraktiv, blev der i 1898 indledt forhandlinger om en ændring af sejladsen, således at den fremtidig udførtes af dampfærger med deraf følgende mulighed for indsættelse af gennemgående jernbanevogne mellem København og Berlin. Forhandlingerne fik til resultat, at man enedes om en udbygning af havnene i Gedser og Warnemünde med de fornødne færgelejer samt anskaffelse af fire nye dampfærger, to enkeltsporede hjulfærger fortrinsvis beregnet til persontrafikken og overførsel af gennemgående persontog, og to dobbeltsporede skruefærger, der navnlig skulle benyttes til overførsel af godsvogne samt være reserve for hjulfærgerne. Hvert land skulle anskaffe én færge af hver type.

Bygningen af de danske færger blev efter forudgående licitation overdraget Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri, der skulle bygge skruefærgen, og det tyske skibsværft F. Schichau i Elbing, som skulle bygge hjulfærgen. Begge færger fik en største længde over stævnene på 86,87 m, maskinkraften i hjulfærgen var 2140 ihk og i skruefærgen 2200 ihk, kedeltrykket 13 kg/cm² og den maksimale fart henholdsvis 13,8 knob og 13,75 knob. Overførselskapaciteten for begge færger 300 tons vognlast og 800 à 900 passagerer; tallene gælder for hjulfærgens vedkommende dog først efter den senere ombygning. Hjulfærgen fik navnet **Prinsesse Alexandrine** og skruefærgen **Prins Christian.**

I modsætning til statsbanernes øvrige færger blev begge færger forsynet med bevægelige bovporte af hensyn til sejladsen over Østersøen, som er et mere åbent farvand end ved statsbanernes andre overfarter. De to færgers aptering, som i store træk lignede de ældre storebæltsfærgers, dog med den tilføjelse, at der var indrettet et antal sovekahytter for I. og II. kl. rejsende, var under hensyn til de forskellige skibstyper i øvrigt nogenlunde ens. Var der således store lighedspunkter mellem de to færgers aptering, var der til gengæld store forskelle mellem de to fartøjers fremdrivningsmaskinerier. Hjulfærgen Prinsesse Alexandrine fik en 3-cylindret hjuldampmaskine af Schichau's egen konstruktion, uagtet det ved licitationen havde været foreskrevet, at færgens maskinanlæg skulle være det samme, som benyttet i de ældste hjuldampfærger på Storebæltsoverfarten. Forandringen i forhold til de oprindelige specifikationer fik dog ingen betydning. S/F Prins Christian fik et hovedmaskinanlæg bestående af to opretstående 3-cylindrede tregangsmaskiner, det var første gang, der anvendtes maskiner af denne type i en dansk færge.

Dampfærgefarten mellem Gedser og Warnemünde påbegyndtes den 1. oktober 1903. Ruten blev hurtigt en succes, hvilket fik til følge, at det snart viste sig uheldigt, at der var så stor forskel i overførselskapaciteten mellem de to færgetyper, som benyttedes på overfarten. I sommeren 1905 blev H/F Prinsesse Alexandrine derfor ombygget, således at den både blev forlænget, hvorved færgens længde over stævnene blev 101,75 m, og samtidig fik to jernbanespor ligesom skruefærgerne. Ombygningen var meget kostbar og blev stærkt kritiseret fra tysk side, da den tyske hjulfærge jo måtte ombygges tilsvarende, hvilket skete i 1907.

Medens S/F Prins Christian gennem årene indtil den blev ophugget i 1955 gjorde god fyldest på de skiftende overfarter, hvor den blev indsat (Gedser–Warnemünde 1903–1922, Københavns Frihavn–Malmø 1923–1945 og Storebæltsoverfarten 1945–1954), var H/F Prinsesse Alexandrine forfulgt af uheld. Efter det sidste i maj 1933 blev færgen oplagt urepareret og solgt til ophugning i 1935.

I årene efter århundredskiftet viste trafikken over Storebælt en stadig stigning, således at en udvidelse af overførselskapaciteten efterhånden blev nødvendig. I erkendelse af at der nu måtte søges nye veje ved bygningen af nye færger til denne vigtige overfart, valgte man, da den første nye færge skulle projekteres, at bygge den som et dobbeltskruet skib med to jernbanespor på vogndækket. Den nye færge fik navnet **Christian IX,** den gik i fart i 1908 og fik en største længde over stævnene på 88,90 m. Overførselskapaciteten var 300 tons vognlast og 1200 passagerer, maks. fart 15,12 knob og de to hovedmaskiner udviklede tilsammen 2260 ihk. I 1910 byggedes en søsterfærge, der fik navnet **Odin.** Den var næsten magen til S/F Christian IX.

De to skruefærger var en meget stor forbedring af Storebæltsoverfarten. De blev begge ombygget i midten af tyverne, hvorved vognoverførselskapaciteten blev øget noget efter en ombygning af færgernes agterende og omlægning af jernbanesporene, der herefter kun var sammenløbende i færgens forende. Endvidere blev der foretaget en række ændringer af færgernes aptering, der blev moderniseret på forskellig måde.

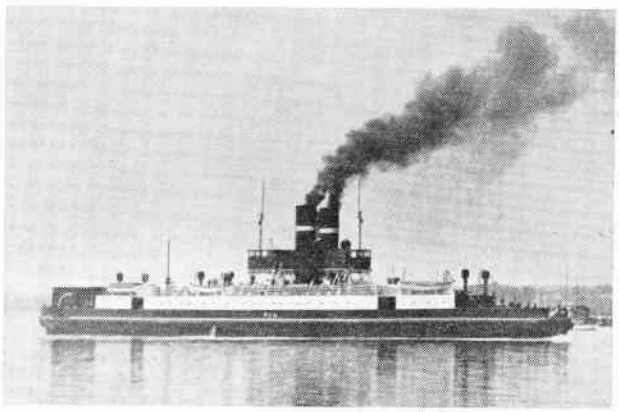
Kort efter den tyske besættelse af landet i 1940 blev S/F Christian IX minesprængt under sejlads fra Nyborg til Korsør. Færgen blev straks taget under bugsering af to tyske marinefartøjer, men skaderne ved eksplosionen var så omfattende, at færgen senere sank på Nygrunden ud for Korsør. Først næsten tre måneder senere blev skibet hævet af Switzer, som bugserede det til Nakskov Skibsværft til en midlertidig reparation. I 1941 blev færgen endelig repareret ved Orlogsværftet og sat i fart i juli måned.

I oktober 1944 blev D/F Christian IX sammen med flere andre statsbanefærger beslaglagt af den tyske besættelsesmagt. Færgen kom tilbage til statsbanerne i juli 1945 i en meget dårlig stand, hvorefter den atter måtte til reparation ved Orlogsværftet. Efter en afsluttende reparation i sommeren 1946 var færgen i fin stand, og den gjorde da i årene indtil 1964 tjeneste ved Storebæltsoverfarten, fra 1961 dog kun som godsfærge. Efter udrangeringen blev færgen solgt til et svensk rederi, som i sommeren 1964 anvendte den som bilfærge mellem Gotland og det svenske fastland. I 1965 blev færgen ophugget i Ystad. Søsterfærgen Odin blev udrangeret allerede i 1948, da dens tilstand og aptering var væsentlig ringere end for S/F Christian IX's vedkommende, der som netop nævnt gennemgik flere omfattende istandsættelser grundet de forskellige krigshændelser, færgen blev udsat for.

Omkring den første verdenskrigs udbrud var trafikken over flere af de vigtigste indenlandske overfarter steget så meget, at det blev påkrævet at anskaffe nye færger. Hertil kom endvidere, at flere af de ældste færger nu havde nået den alder, hvor de var tjenlige til udrangering. I 1915 blev der kontraheret en ny enkeltsporet skruedampfærge med Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri. Den nye færge var en videreudvikling af den færgetype med skrue for og agter, der opstod ved bygningen af S/F Helsingborg i 1902. Den nye færge fik navnet **Orehoved** og blev afleveret til statsbanerne i 1916. Største længde over stævnene var 68,74 m og færgens to hovedmaskiner udviklede i alt 850 ihk, hvor maks. fart blev 10,5 knob. Færgens overførselskapacitet var 150 tons vognlast og 900 passagerer.

Den nye færge blev indsat på Masnedøoverfarten, hvor den gjorde så god fyldest, at to lignende færger blev bestilt til Lillebæltsoverfarten få år senere. De to nye færger blev leveret af Orlogsværftet i henholdsvis 1920: **S/F Fyn** – og 1921: **S/F Dan.** De var i store træk søsterskibe til S/F Orehoved, idet dog den sidst leverede af de nævnte færger fik de mere moderne 3-gangs hovedmaskiner i modsætning til de to andre færger, som udstyredes med 2-cylindrede compounddampmaskiner.

Alle disse tre færger kom til at gøre tjeneste ved Helsingør–Helsingborgoverfarten, efter at de overfarter hvortil de oprindelig var bygget var blevet nedlagt ved ibrugtagningen af henholdsvis Lillebæltsbroen og Storstrømsbroen i 1935 og 1937. S/F Orehoved kom dog først til Helsingør–Helsingborgoverfarten efter krigsafslutningen efter at have gjort tjeneste på Storebæltsoverfarten, hvor den sejlede som



S/F »Fyn« – under indsejling til Fredericia (1920).
Foto: Arkiv Jernbanemuseet.

natpostfærge i årene 1941–45. Alle tre færger blev underkastet meget omfattende ombygninger. Først S/F Orehoved i 1950, derefter S/F Dan i 1952 og sidst S/F Fyn i 1958. S/F Fyn var i øvrigt ved omstationeringen i 1937 blevet omdøbt til Svea. Ved ombygningerne skiftede færgerne næsten totalt udseende, S/F Orehoved – efter ombygningen S/F Kärnan – beholdt sit oprindelige maskinanlæg men fik de tre oprindelige kulfyrede kedler udskiftet med to oliefyrede, hvorimod de to andre færger fik dampmaskinanlæggene udskiftet med dieselmotorer. Medens S/F Kärnan blev udrangeret i 1970, sejler de to andre færger fremdeles på overfarten.

Udviklingen på Gedser–Warnemündeoverfarten medførte, at der ret hurtigt opstod ønske om anskaffelse af en mere moderne færge til overfarten. Den første verdenskrig bevirkede, at kontrakten om bygningen af den nye færge først kunne underskrives i 1919, på hvilket tidspunkt der herskede en følelig mangel på de for skibsbygningen nødvendige materialer. Samtidig lå byggepriserne meget højt, hvilket fik til følge, at anskaffelsessummen for den nye færge, der var budgetteret til 1¾ mill. kroner kom op over 6 mill. kroner. I december 1922 blev den nye færge, der fik navnet **Danmark,** indsat på Gedser–Warnemünderuten. Færgen var efter den tids forhold et meget moderne skib, som blandt andet havde en særlig kahyt for kvinder med små børn. S/F Danmark kom da også til at gøre god fyldest gennem mange år. Største længde over stævnene var 101,725 m, de to hovedmaskiner udviklede tilsammen 3600 ihk, hvorved færgens maks. fart blev 15,5 knob. Overførselskapaciteten var 500 tons vognlast og 1100 passagerer.

Natten mellem den 17. og 18. marts 1945 blev færgen, medens den lå i færgelejet i Gedser, udsat for sabotage, hvorved agterskibet sank. S/F Danmark blev dog hurtigt tætnet og pumpet læns, og kom efter kapitulationen til reparation hos Burmeister & Wain. Her lå den indtil juli 1946. Først i maj 1947 blev sejladsen mellem Gedser og Warnemünde genoptaget og da kun i mindre omfang.

Den 15. juli 1951 påbegyndtes sejladsen på den midlertidige overfart mellem Gedser og Grossenbrode. Som eneste færge blev indsat S/F Danmark, som daglig kunne udføre én dobbelttur mellem Gedser og Grossenbrode og efter behov én à to dobbeltture mellem Gedser og Warnemünde. Ved indvielsen af Fugleflugtslinien i 1963 blev alle færger ved Gedser–Grossenbrodeoverfarten overført til den nye rute med undtagelse af S/F Danmark, som af hensyn til sejladsen mellem Gedser og Warnemünde ikke kunne omstationeres. Her forblev færgen indtil 1968, da den blev udrangeret og solgt til belgiske købere.

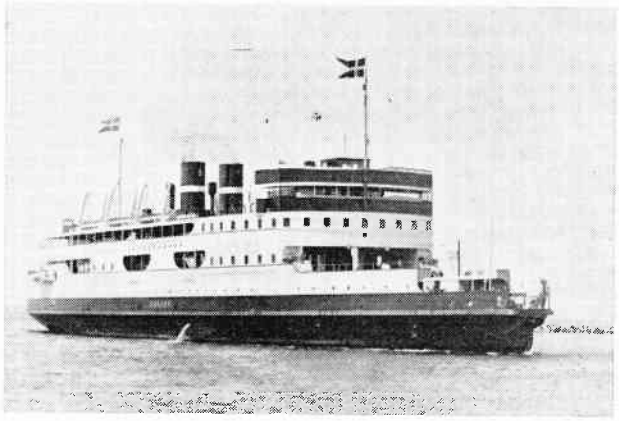
MUNKS HERRESALON
NY STIL
NY FORM
NY MODE
Vi giver Dem en eksklusiv behandling inden for
moderne hårpleje
FALKONER ALLE 32 – KØBENHAVN F.
Bestil venligst tid: **Tlf. 35 10 13**
Med venlig hilsen **Jens E. Munk**

Efter Genforeningen i 1920 blev der bl. a. på initiativ af det Østasiatiske Kompagni stiftet et færgeselskab – A/S Mommark Færge – som skulle drive sejlads med kombinerede jernbane- og automobilfærger mellem Faaborg og Mommark. Selskabet bestilte en ny motorfærge ved Nakskov Skibsværft, og den 24. juni 1922 kunne nybygningen, der fik navnet **Mommark** søsættes. Den 19. august 1922 forlod den nye færge værftet, og efter nogle prøvesejladser blev overfarten åbnet den 29. august 1922. Den nye færge fik en største længde over stævnene på 46,13 m og en overførselskapacitet på fire à fem almindelige godsvogne eller tyve automobiler. Maskinanlægget i færgen bestod af 2 stk. Holeby dieselmotorer, der hver ydede 275 hk., hvorved færgens maks. fart blev 10,5 knob.

I 1946 blev færgen og overfarten overtaget af statsbanerne. M/F Mommark blev herefter ombygget, men fortsatte i øvrigt på overfarten indtil 1964, hvor den blev udrangeret og erstattet af den nye automobilfærge M/F Fynshav. I 1967 blev Faaborg–Mommarkoverfarten nedlagt, og i stedet åbnedes den nye overfart Bøjden–Fynshav, hvorved overfartstiden mellem Fyn og Sønderjylland blev nedsat til 45 minutter.

I midten af tyverne var trafikken over Storebælt steget så meget, at det blev nødvendigt at anskaffe nye færger til overfarten. Endvidere var flere af de ældste færger nu så gamle og umoderne, at de var tjenlige til udrangering. Der blev da med Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri kontraheret en ny 3-sporet dieselmotorfærge, som blev leveret og indsat i driften i 1927. Færgen fik en samlet længde over stævnene på 96,80 m. Hovedmaskinanlægget bestod af 2 stk. 8-cylindrede enkeltvirkende 4-takts dieselmotorer af Burmeister & Wain's fabrikat, som tilsammen ydede 4300 ihk., hvorved færgens maksimale fart blev 15 knob. Den nye færge – statsbanernes første motorfærge – der fik navnet **Korsør,** betød en væsentlig forbedring for overfarten. Ikke alene havde den nye færge med en samlet sporlængde på 240 m næsten 100 m mere sporplads end de gamle færger, men desuden var passagerbekvemmelighederne væsentligt forbedret. Nu fik også III. kl. rejsende adgang til promenadedækket over vogndækket og de herværende i forhold til de ældre færger stærkt forbedrede restaurationslokaler.

M/F Korsør var som nævnt et stort fremskridt, og der blev derfor i 1931 og 1933 anskaffet yderligere to 3-sporede motorfærger til Storebæltsoverfarten – **M/F Nyborg** og **M/F Sjælland,** som fik en samlet længde over stævnene på henholdsvis 102,5 m og 102,74 m og hovedmaskiner, der ydede 4300 ihk. og 4400 ihk., hvorved maks. fart blev 15 knob. I 1939 blev der til Storebæltsoverfarten bygget endnu en 3-sporet motorfærge, **M/F Storebælt,** som fik en samlet længde over stævnene på 106,09 m og et maskinanlæg, der ydede 5040 ihk., hvorved den maks. fart blev 16,5 knob. Indretningen af M/F Storebælt svarer i store træk til de tre førstnævnte færger, hvorimod der er forskel på færgernes ydre, idet M/F Storebælt, som den første motorfærge på Storebælt, fik skorstene anbragt efter hinanden.



M/F »Korsør« – første DSB motorfærge – fotograferet på første »driftsdag« (1927). Foto: Arkiv Jernbanemuseet.

M/F Sjælland blev i efteråret 1943 alvorligt beskadiget ved en sabotageaktion (brand) i færgelejet i Korsør og først genopbygget efter krigsafslutningen, hvorved den af udseende kom til at ligne M/F Storebælt. M/F Sjællands indre blev derimod ikke ændret væsentligt, og maskinanlægget er stadig det oprindelige. M/F Korsør fik i 1967 de gamle dieselmotorer udskiftet med nye samt installeret KAMEWA-propeller, hvilket har bevirket en forøgelse af færgens sejlhastighed. M/F Nyborg er den af de tre oprindelige motorfærger, der er undergået de færreste forandringer. For alle færgerne gælder imidletid, at der løbende er sket moderniseringer og forbedringer i takt med udviklingen indenfor færgebygningen.

Som bekendt tog automobilkørslen her i landet et sådant omfang i slutningen af tyverne, at der opstod behov for en forbedring af overførselsmulighederne over Storebælt. Der blev da fra privat side bestilt en automobilfærge til denne overfart, men efter derom afsluttet overenskomst blev nybygningen, der fik navnet **Heimdal,** overtaget af statsbanerne og sat i fart i 1930. Som reserve for M/F Heimdal fungerede, som tidligere nævnt, den gamle hjuldampfærge Storebælt, der blev ombygget til automobilfærge. M/F Heimdal fik en samlet længde over stævnene på 75,67 m og blev udstyret med 2 stk. 6-cylindrede Frichs dieselmotorer, der hver ydede 720 ihk., hvorved færgens maks. fart blev 13 knob. Overførselskapaciteten er ca. 50 biler og 500 passagerer. Efter åbningen af den nye automobilfærgerute Halsskov–Knudshoved i 1956 fortsatte M/F Heimdal på den hidtidige rute mellem Korsør og Nyborg, men da trafikken her var i stadig tilbagegang ophørte denne sejlads i 1968, og færgen er nu stationeret ved Bøjden–Fynshavoverfarten.

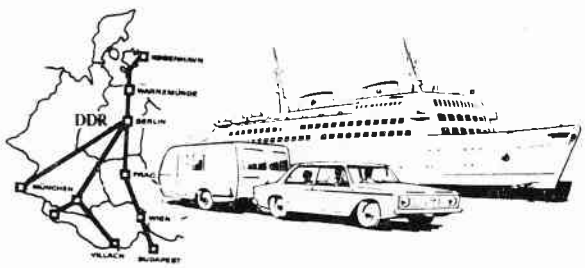
I 1936 blev der bygget en ny kombineret jernbane- og automobilfærge. Færgen, der fik navnet **Freia,** fik en længde på 78,17 m og blev udstyret med 2 stk. 8-cylindrede Burmeister & Wain dieselmotorer med tilsammen 2800 ihk., hvorved færgens maks. fart blev 15,5 knob. På vogndækket fik færgen et enkelt jernbanespor med en effektiv længde på 72,5 m, idet den skulle kunne fungere som reserve-jernbanefærge. Da færgen endvidere skulle kunne sejle som reserveskib på Kalundborg–Aarhusoverfarten blev der også taget hensyn til de fordringer, denne sejlads stiller. Færgens overførselskapacitet blev 1) 1 stk. 3-vogns lyntog og 22 automobiler, 2) 7–8 stk. godsvogne og 20-automobiler eller 3) 50–55 automobiler. M/F Freia kom kun til at overføre jernbanevogne ganske få gange og sejlede fra 1956 på ruten Halsskov–Knudshoved. I 1966 blev den overført til Samsø-ruten (Kalundborg–Århus), hvor den stadig gør tjeneste.

I 1933 blev der til Sallingsundoverfarten anskaffet en lille motorfærge – **M/F Morsø.** Færgen, der er statsbanernes mindste, har en længde over stævnene på 40,18 m og en dieselmotor på 500 ihk., som ved en kobling kan sættes i forbindelse med en skrue i hver ende af færgen. Overførselskapaciteten er 4 stk. godsvogne og 250 passagerer. M/F Morsø har gennem mange år gjort god fyldest ved Sallingsundoverfarten, hvor den efter persontrafikkens ophør ved sommerkøreplanens ikrafttræden i 1971 kun overfører godsvogne.

Til Helsingør–Helsingborgoverfarten blev der i 1935 anskaffet en særlig automobilfærge – **M/F Kronborg.** Færgen fik en samlet længde over stævnene på 45,02 m og en dieselmotor på 650 ihk. samt tilsvarende koblingsarrangement til skruerne som i M/F Morsø. Overførselskapaciteten er ca. 25 stk. automobiler og 475 passagerer. Medtager færgen ingen automobiler, kan der overføres 724 passagerer. Også denne færge har gjort god fyldest gennem årene, men er nu for lille og påregnes afløst i 1973.

(Fortsættes).

Den mest direkte rute



til Syd- og Mellemeuropa

Flere og flere rejser til Berlin, Øst- og Sydeuropa over den gamle rute **Gedser-Warnemünde.** 1.410 km motorvej med gode forbindelser til Sydeuropa venter Dem.

Overfarten tager kun 1 time 50 min. med den moderne færge »Warnemünde«.

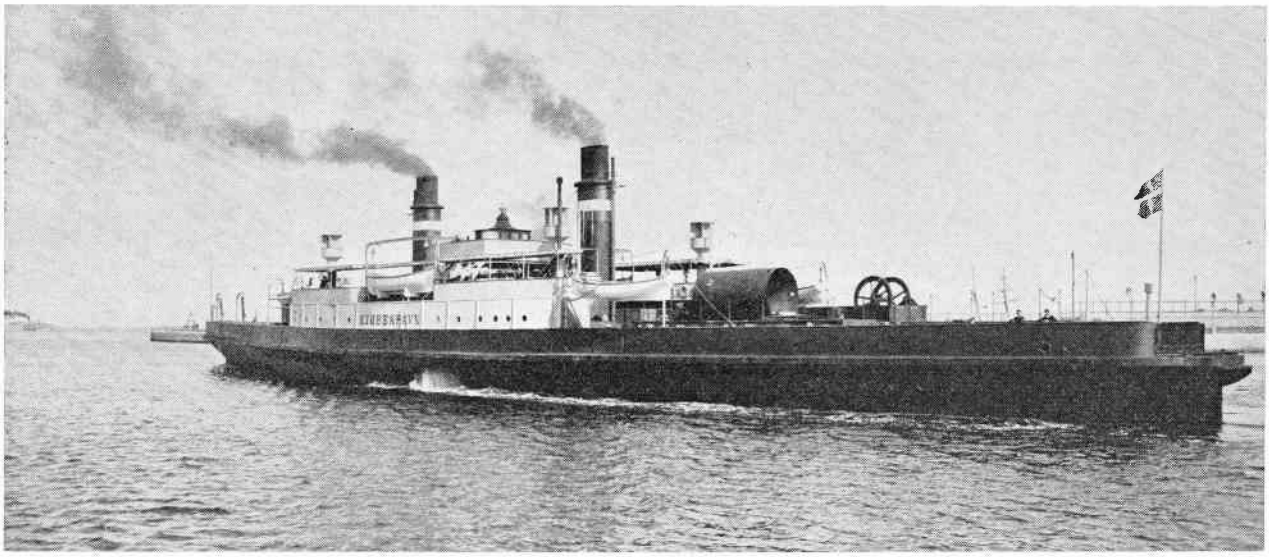
Afg. Gedser 1.10 - 10.05 - 15.10 - *20.10
Afg. Warnemünde 3.45 12.40 17.40 - *22.40
*** Kun torsdag (N.B. Nye sejltider fra 28-5 72).**

DDR's TRAFIKREPRÆSENTATION
Informationsbureau, Vesterbrogade 84
1620 København V. Telf. (01) 31 22 21.

„Om Færger husker jeg dog noget"

Af Torben Nellemann –

Østerbro-Dreng – og senere Landsretssagfører.



H/F »Kjøbenhavn« – under udsejling fra Frihavnen (1896). Færgen udstyredes senere med to Kommandobroer.
Foto: Arkiv Jernbanemuseet.

Selv om det kræver Tid og Energi, er det mig kærkomment at skrive lidt Erindringer ned om mit meget specielle Interessefelt indenfor Jernbanehobbyen – nemlig Jernbanefærgerne, der nu holder 100-aars Jubilæum i Danmark. Det maa desværre af Pladshensyn blive spredt og tilfældigt og kan af gode Grunde kun omfatte lidt over 60 Aar tilbage af de 100. Da jeg forventer, at andre Skribenter publicerer Billeder af (alle) danske Færger, vil jeg gærne vise et Par af de udenlandske med D.S.B. samsejlende Færger. Interessen begyndte tidligt, men slog med Samlerinteresse først ud i lys Lue i 1922 i mine tidlige Studenteraar.

Min første Erindring om Færgesejlads knytter sig til en Rejse som 8½-aarig sammen med min Moder i Sommeren 1911: Odense–Slagelse–Næstved–Nykøbing F.–Horbelev – forsaavidt en begivenhedsrig Tur som vi paa Strækningen Korsør–Slagelse kørte en Mand over og Nykøbing F.–Horbelev om Natten to Føl. Rejsen **fra** Københavns gamle Banegaard ud for Jernbanegade via Frederiksberg **til** Odense husker jeg næsten intet om; vi maa være ført over Store-Bælt med en af de gamle Hjulfærger. Turen **fra** Odense, jævnfør ovenfor, foregik med en af de (dengang) nye Skruefærger CHRISTIAN IX eller ODIN – alle var imponerede over det dejlige Promenadedæk øverst i pragtfuldt Sommervejr. Af Vognmateriel*) kørte vi paa Fyn og Korsør–Slagelse (Tog 44) i AN, Slagelse–Næstved i AD, Næstved–Masnedø (Tog 91) i AA og paa Falster (Tog 95) – efter at være overført fra Masnedø Kl. ca. 22.15 med den ene af Tog 93 – »Berlinerexpressen«'s to Færger som sædvanligt – atter AD, men her med Oliebelysning. Jeg husker min Glæde i Sommernatten over fra Vingedækket paa Hjulfærgen liggende i Masnedø Havn at se en af de mecklenburgske Vogne – vistnok Sovevognen – blive sat ombord som forreste Vogn paa Færgen og bragt til Opstilling lige for Øjnene af mig, hvor jeg saa Folk staa ud og gaa ned i Færgens Restauration til Aftensmaaltid. S.N.N.B. var aabnet nogle Maaneder inden. Boggivognen i dette Tog havde alle tre Vognklasser. Vi kom først frem Kl. 2½ Nat, men Mor havde bespist os paa Store-Bælt og i Næstved og efter min Tryglen ogsaa paa Storstrømmen. Hun fortrød bagefter ikke, at hun havde fulgt sin Purks medfødte Sans for Comfort.

Min nærmere Kontakt med Færgevæsenet kom i 1912, da jeg – som andre Østerbro-Drenge – mest paa Cycle legede i Frihavnen, hvor Færgetiderne var Dagens Clou. Fast paa Ruten gik H/F KJØBENHAVN og den svenske S/F MALMÖ bygget hos Kockums 1900; de gik hver to Uger ad Gangen, men yderst sjældent samtidigt. Man interesserede sig mest for den danske, hvis Personale man efterhaanden forsigtigt kom på Talefod med – lidt mere trægt med de for Resten ikke »högfärdiga« Svenskere.

Ombord i S/F MALMÖ var der i I Kl. Salon under Dæk bl. a. **Palmer** indrammet af en Kæmpesofa af Form som et O, og disse Palmer var af en ypperlig Kvalitet. Aar efter Aar stod de for utrolige Rystelser, og Toppene svang næsten ½ m, naar Færgen svajede med de to Skruemaskiner gaaende hver sin Vej! Palmerne irriterede mig – og andre – og jeg havde Lyst til at lægge »Gift« i de kæmpemæssige Urtepotter – men gjorde det ikke. Færgen var hæslig at se paa udefra, men den havde et stort Promenadedæk over Spordækket, og Sporanlægget var saaledes som CHRISTIAN IX & ODIN fik det efter Ombygningerne ca. 1925. Den kunde altsaa kun gaa i Leje med Stævnen, og agter gik Sporene parallelt helt ud til faste Bomme.

Anderledes med KJØBENHAVN. Dér maatte I & II Kl.-Passagerer tage til Takke med de to Vingedæk over Hjulkasser m. v., men Publikum's Bekvemmelighed blev plejet paa bedste Maade med Servering og udspændte Solsejl ved Behov – samt en næsten vibrationsfri Hjulmaskine med kun 36 Omdrejninger pr. Minut. Færgen var bygget 1895 og efter samme Model og med samme Bredde paa Spant som

*): Med Hensyn til Materiellets daværende Litrering maa jeg henvise til Driftsmaterielfortegnelsen 1928 eller ældre Udgaver.

de ældste Store-Bæltsfærger KORSØR & NYBORG, men længere, ca. 84 m. Først efter sin Omstationering til Store-Bælt 1923 – da S/F PRINS CHRISTIAN afløste den paa Malmö-Ruten – fik den Læskærme paa Vogndækket foran Vingehusene. Den gik fast med Agterenden i Leje og svajede inden Ankomst lidt N.Ø. for »Langeliniefyret«, og det kunde jo af os ses fra Land, naar den var for indgaaende. Ruten var altid Syd om Middelgrunden – bortset fra under 1. Verdenskrig, hvor man skulde helt op til Taarbæk for at komme igennem Minespærringen. Sejltiden var i disse Aar ca. 2½ Time imod de normale 1 Time 35 Minutter – bortset fra kulfattige Tider, hvor Sejlplanen var lagt paa 1 Time 45 Minutter. Som alle Færger dengang var den malet sort nedtil og Skorstenene som nu, men ovenfor Rælingen var Farven nogenlunde lys gul, hvor nu hvidt anvendes.

Før 1914 var der Morgen og Aften svensk Sovevogn Stockholm–Østerbro (Ao4 med aabne Endeperroner, teakklædt). Tilslutningstog gik imellem Frihavnen og Østerbro fremført af denne Stations Rangermaskine Ltr. Hs; den faste Stamme var: BA Nr. 400 (Kupéboggivogn I, II & III Klasse, oprindeligt bygget 1891 for Forbindelsen imellem Fredericia Færgeleje og Station) og 1 QE til Rejsegods, der omlæssedes; heri indlemmedes de to Gange dagligt Sovevognen. Stammen QE–BA stod over i Frihavnen, naar Færgen ikke var inde, og vi kunde paa relativt velopdragen Vis muntre os i og ved BA, indtil nogle Knægte, der ikke tilhørte vort Lag, en Aften tilsvinede den I Kl. Kupé, hvorefter Vogndørene maatte aflaases med Kupénøgle, men det var først efter en Aarrække, at det blev nødvendigt. Sarte Læsere springer venligst næste Punktum over! Drengene havde væddet om, hvorvidt »store Otto« kunde levere et større Exkrement, medens han »slog Svalerede« i Bagagenættene, og det var jo stygt; han maa have vundet Væddemaalet, som, saavidt jeg bagefter kunde opspore, drejede sig om en stor Pose Lakrids til 8 Øre!

Overførselsvognene blev rangeret af Frihavnens egen Hs-Maskine. For at opretholde Forbindelsen Sverige–Tyskland gik der (Heste-) Omnibus til og fra Hovedbanegaarden i Tilslutning til »Gjedserexpressen«, (Togene 73, 93, 74 & 92). I en Køreplansperiode var Overgangstiden fra ankommende Morgenfærge til Dagexpressen Sydpaa meget knap – det har saavidt jeg husker været 1916. I den Periode foreskrev Køreplanen kortere Sejltid – 10 Minutter – paa denne Tur, og for at holde Tid lod man KJØBENHAVN gaa lige over uden at svaje og med Forenden i Leje paa dansk Side. Den første Dag vandt man absolut ikke Tid herved, da Skanseportene ikke havde været brugt i den Ende i aarevis, og Bovplankerne var malet saa fast, at det tog Tid at »lukke op«. Den meget rare Styrmand ærgrede sig (det var han ikke ene om), men med det forhaanden værende Grej gik det ikke. Styrmanden, som kunde være lidt »brøsig« i Formen – men kun i Formen, beordrede alt Værktøj hentet op fra Maskinen; dette skete, uden at jeg dog fik Lejlighed til i Maskinen at kontrollere, at »Bunden virkelig var skrabet« for Grejer. Saa lykkedes det. Kaptajnen stod paa Broen – denne Gang den brede forreste – og kunde, som os andre, ikke undgaa at more sig lidt. Et Par Gange trak hans Smil saa stærkt paa Grændsen til Latter, at jeg kunde se ham synke i Knæ bag det opstaaende paa Broen, men i Land kom Vognene. Der var ikke holdt »Generalprøve« i Forvejen. Paa næste Tur til Sverige (eller altsaa Skåne) svajede man saa to Gange.

Denne Færge havde naturligvis Styrehus og Bestiklukaf midtskibs mellem Skorstenene, hvis indvendige Rør i flere Etapper blev gjort meget høje for at skaane I & II Kl.-Passagerer paa Vingedækkene for Sodplage. Desuden havde den den ovenfor nævnte Kommandobro paa Forkant og i hele Færgens Bredde foran forreste Skorsten. Da den som nævnt fast gik i Leje med Agteren – i Modsætning til Praxis ved Store-Bælt efter ca. 1911 – blev den i 1913 desuden udstyret med en smal Kommandobro umiddelbart agten for agterste Skorsten – omtrent som den SJÆLLAND havde faaet ved Forlængelsen i 1909 – for at lette Manøvreringen ind i Leje, hvad navnligt krævede en Del Rutine ved Besejling af Leje 2 i Malmö, idet en Nord-Mole dengang ragede længere frem, og der krævedes en S-Manøvre ind i Lejet. Naturligvis havde den Ror i begge Ender, men det forreste var under Gang ved en Spindel fastskruet. Det var fast Regel, at dette Ror blev løsnet samtidigt med, at Svajningen udenfor Ankomsthavnen blev paabegyndt. Hjulfærgerne kunde faktisk ved at omstyre Hjulene fra bak til frem eller omvendt standses paa omtrent en halv Skibslængde, og de kunde saaledes bevare »Styrefart« – d.v.s. Lystring af Ror – ca. halvt ind i Lejet.

Bromand Hansen, der i sine yngre Dage havde været Rorgænger paa KJØBENHAVN har fortalt mig bl. a. herom: Det var den paagældende Dag meget haard Vind med stærkt Sidetryk, da Leje 2 i Malmö skulde besejles. Man kendte jo Problemet, og Kaptajnen var en dygtig (og populær) Skipper, der kendte sit Skib og dets Maskine med tilhørende Hjul. En uberegnelig Vind truede pludseligt med at trykke det gode Skib ind imod Molehovedet, selv efter at Roret var kommanderet »haardt over«, ja helt over. Paa Broen betragtede de to hinanden en Brøkdel af et Sekund, da det fra Kaptajnen lød: »Saa giv den for Fanden det andet Ror med!« Ingen var tabt bag af en Vogn, og som sagt, saa gjort. (Saadan var – og er – heldigvis i Regelen danske Sømænd). Agterroret forude tog som en Spade, og KJØBENHAVN nøjedes ikke med at holde sig fri af Molen men rettedes op og gik ret ind i Lejets Bund uden at røre Ledeværket paa nogen af Siderne! Et lunt gensidigt Nik mellem dem paa »Broen«, og en Haand til Huen – fra hver. Broklappen firedes ned som sædvanligt, og Styrmanden i Stævnen paa Vogndækket slog eet Slag paa Klokken: »Klapforbindelse etableret«. Derefter hans obligate Honnør op til Broen – denne Gang lidt mere langvarig end ellers – og med et bredt og hjærteligt Smil, der kraftigt besvaredes; det var alt – troede man. S/F MALMÖ, der laa i Leje 1 gav et umotiveret Trut i Dampfløjten, og da man kiggede derover, gjorde Kaptajn og Styrmand dér fra Broen hjærtelig Honnør som Hyldest, og som besvaredes. Der gik Rygter om Champagne ombord i MALMÖ – men jeg var jo ikke med. Man burde maaske indhente det forsømte den 19. Marts i Aar?

Bandholm Maskinfabrik A/S

Bdr. Nielsen

*

Bandholm - Tlf. (03) 88 80 06

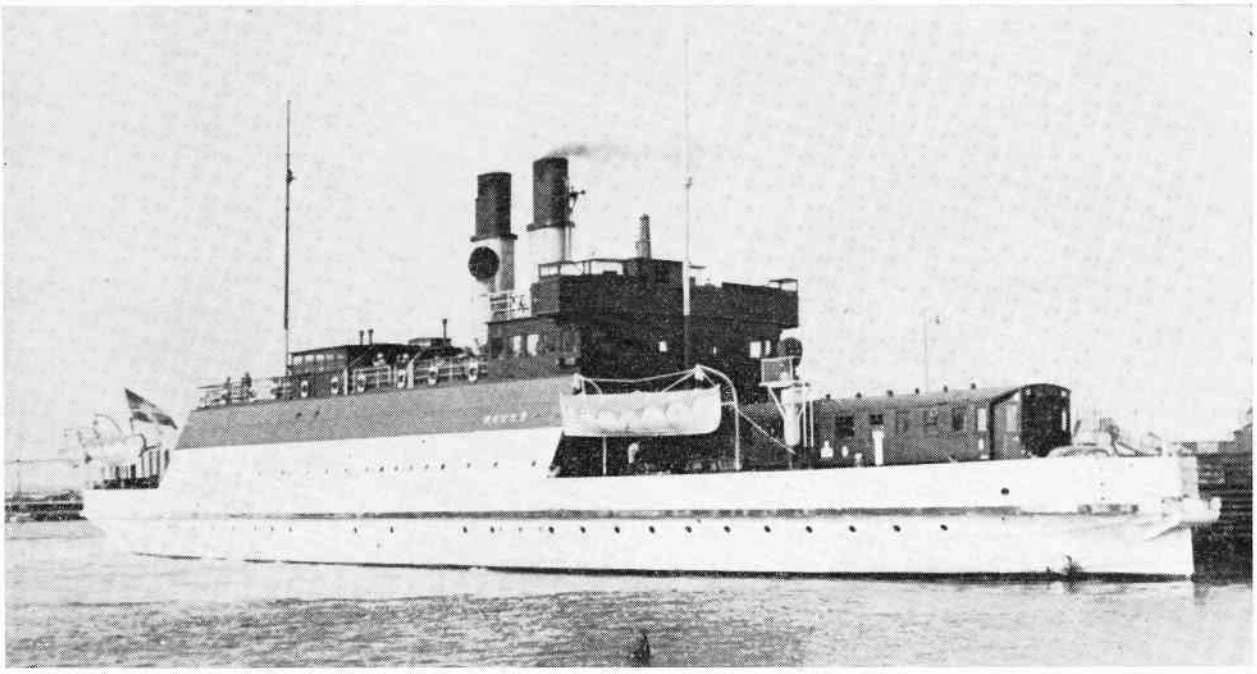
KJØBENHAVN var rank – vel nok den mest »kildne« af de to-sporede Færger. Ballasttanke i Borde kendtes endnu ikke, de kom først med Gedserfærgerne i 1903, og paa Store-Bælt nød H/F SJÆLLAND godt af dem ved Ombygningen 1909, da den forlængedes fra ca. 77 m til ca. 90 m. Nu om Dage forstaar man ikke, at man ikke indbyggede Tanke i KJØBENHAVN og de øvrige ældre Færger og flyttede Kahytsnedgangene, hvis Placering virkede uheldigt og besværligt i det daglige. For at undgaa for stærk Krængning blev KJØBENHAVN rangeret i to à fem Træk, alt efter Vognvægten. Med lutter let lastede Vogne kunde man dog fylde det ene Spor op mellem Frispormærkerne og derefter det andet Spor med næste Træk i hele Færgens Længde; men med tungere Vogne maatte man i flere Tempi vexle Spor og sætte saa mange Vogne ind ad Gangen paa hvert Spor, som Krængningsviseren tillod – og i Regelen lidt til! Da Kahytsnedgangene var anbragt – for og agter – **imellem** Sporene, maatte Vognrækkerne skilles med mindst ca. 3/4 m udfor hvert Trappehus – altsaa ialt fire Steder, og de fritstaaende Buffere paa Vognene fik paasat Sejldugsovertræk for ikke at tilsmudse Folk. Som Regel kunde fra Trappehus til Stopbom anbringes to Godsvogne eller een Sovevogn, som naturligvis maatte fastsurres for sig, ikke overdrevent, men tilstrækkeligt under Hensyn til Vejret. I flot Sommervejr ofte kun Forliggere af trekantet Træ foran Hjulene, som var det mest anvendte Middel. I haardt Vejr var der selvfølgelig Dunkrafte under Sovevognen. Det hændte, at et Sæt Buffere exede; det ordnedes under Overfarten – i Nødsfald ved Hjælp af eet eller begge Dampspil. Svenskerne gjorde noget lignende og var absolut flinke, men Resultaterne opnaaedes ofte paa en anden Maade. De danske Rangérsignaler med Fløjte er overalt i vore Nabolande accepteret ved Færgelejerne. Afgang gav Stationen med eet Slag paa sin Klokke, og naar Klappen derefter var hævet saa meget, at Tappen var fri, gav Styrmanden sit Dobbeltslag, som jo er bibeholdt, paa Skibsklokken. Saa var Bommene slaaet i, og sidste Vogntræk blev surret inden Færgen passerede Molen paa Langelinie – ingen Tid blev spildt. Mellem Frispormærke og Kahytsnedgang kunde i hver Ende opstilles een to-axlet Godsvogn paa det andet Spor, og mellem Frispormærkerne i Regelen fire à fem almindelige Godsvogne paa hvert Spor. Da S.J. Or-Vogne (»de syvmastede«) blev hyppige (de havde i Modsætning til Os syv Stolper i hver Side i Stedet for fem og maalte 11,3 m over Bufferne), maatte selvfølgelig Axelantallet gaa ned. Kneb det ca. 1/2 m med Sporplads – navnligt paa Godstur – laa Stoppebommen lige saa godt paa Bufferkurven imod Vogngavlen og Vognen kom med.

Fersk Vand fyldtes om Formiddagen efter Morgenturens Ankomst, ved at Vandvognene (tidl. Tender B Nr. 21 og J Nr. 52) rangeredes alene ombord, hvorfra Vandet gennem Tragt i Vogndækket løb lige ned i Færgens Tank.

Den tunge Sovevogn stod altid yderst agter paa KJØBENHAVN, hvor den havde mindst Indvirkning paa Krængningen; Duvningen forudberegnede man efter Ævne. Paa S/F MALMÖ stod Sovevognen yderst forude; det kunde i Storm være lidt til Ulempe for Passagererne; paa den anden Side stod den paa Aftenturen ideelt for Gennemtræk paa hede Sommerdage, og man kunde derved opnaa indtil 6°C. køligere i denne Sovevogn end i de fra Malmö udgaaende, der var bagt paa Taget Dagen igennem af Solen.

Foruden den smalle Bredde paa Spant virkede KJØBENHAVN's to Kommandobroer ind paa Krængningsmomentet, men med Rutine og godt Sømandsskab mærkede man sjældent noget ufordelagtigt. I Taage orienterede man sig i vid Udstrækning ved at aflæse Omdrejningstælleren (lave Tal!). Paa Godsture, der tillystes efter Behov, skiltes Vognrækkerne ikke; de Passagerer som fik Lov at komme med disse Ture havde ikke Krav paa Kahytsadgang, men hvis de vilde, kom de altid ned ved elskværdig Hjælp, men der var jo saa mange Taarnbremser og svenske G-Vogne med Bremsekupé og Platform, at man sagtens kunde »stige over«.

Jeg har aldrig set nogen komme til Skade ved Malmö-Overfarten – bortset fra en svensk Passageuse, der faldt paa Vogndækket – over sin egen Paraply! Baade hun og Paraplyen var meget elegante. Den danske Styrmand og den svenske Sovevognskonduktør kappedes galant om at komme til Hjælp. Svenskeren kom først – han stod ogsaa 10 m nærmere, men ydede fornem Hjælp. Ved Episoden gik over 80 % af Elegancen over Styr, idet Færgen paa



S/F »Malmö« – »den med Palmerne«. *Foto: T. Nellemann.*

Øresund havde taget Søer ind over Dækket, som altsaa var som nyspulet! Den til Lindring tilvejebragte Flaske Cognac hjalp – baade ved indvortes og udvortes Brug! – og den styrkede endog Hjælperne i al deres Omsorg.

Spantebredden er af største Betydning for Krængning. Da man fem Aar senere byggede H/F STORE-BÆLT, som forøvrigt begyndte sin Virksomhed – medens KJØBENHAVN var til Hovedeftersyn – paa Malmö-Ruten, inden den naaede frem til sin Hjemstavn ved Korsør, øgede man Spantebredden ca. 15 cm, som bevirkede betydeligt bedre Stabilitet, selv om den iøvrigt var bygget som Søsterskib, men den havde heller ikke de to Kommandobroer, som kunde trykke ned i Borde. Desuden havde STORE-BÆLT flere (12) Skovle paa hvert Hjul, og der var saaledes mere Vægt – in casu Skovlene – under Vandfladen. Forøvrigt var Hjulfærger (og i det Hele – Hjuldampere) ret stabile. I Sidevind m. v. indtog de nok nogle Graders Slagside, som Styrmændene til Dels borteliminerede ved Forudberegning af Lastningen. Det var ret almindeligt at se, at Styrmand gik i Land og synede det Færgetræk, som skulde ombord, hvorved han ogsaa aflæste den paa hver Vogn med Kridt angivne Vægt. Hjulfærgerne slingrede ikke saa meget, og der skulde overordentlig haard Sø til for at de slog over – det skete næsten aldrig, saaledes som Skrueskibe kan være slemme til. De lagde sig ved stærkt Sidetryk ned paa det læ Hjul – om galt skulde være paa Hjulkassen. I saa Fald medførte det nedsat Fart, nemlig hvis det luv Hjul kun daarligt naaede ned i Vandet.

Trods Fejl i visse Kilder **havde** KJØBENHAVN kun ni Skovle paa hvert Hjul. De var af Staal og buede, saa at de ved Fremadgang »tog« Vandet bedre, og med kun ni bevægelige Skovle var der rigeligt med Vand til disse. Den kunde gaa lige saa hurtigt bak som frem, men ved Bakgang tog Skovlene mindre Vand, og Dampen trykkede Hjulene rundt med flere Omdrejninger, hvortil medgik mere Damp – og Kul.

Færgevogn Nr. 2 var stationeret i Frihavnen, men kun et Par Gange har jeg set den i Brug. Hs-Maskinerne var hos Styrmændene ikke uvelkomne Gæster ombord.

Ved Krigsudbruddet 2/8 1914 – i hedt og straalende Sommervejr – lukkedes strax Trelleborg–Sassnitz-Ruten; Tyskerne brugte sine to Færger S/F PREUSSEN & S/F DEUTSCHLAND militært, og Svenskerne skulde ikke risikere noget med deres S/F DROTTNING VICTORIA & S/F KONUNG GUSTAF V. Periodevist, bl. a. navnligt i October 1915, tog S. J. sine to ud af Driften. De indsatte undertiden nogle gamle Dampere for Persontrafik, men Færgerne vogtede de over. Gedser–Warnemünde og dermed Malmö–København maatte tage hele Slæbet af navnlig Godsvogne. H/F KORSØR & H/F NYBORG var (efter forud lagt Plan) fra 1/9 1914 indsat paa Ruten Kalundborg–Aarhus, som D.S.B. fra denne Dag havde maattet overtage – naturligvis uden Vognoverførsel – og de havde derfor faaet (midlertidige) Træoverbygninger paa Forskibet. For at frigøre Sportonnage, blev de erstattet med D.S.B.'s Kielerskibe H/S ÆGIR & S/S FREJA, som alligevel var »arbejdsløse«, idet Ruten Kiel–Korsør (for stedse) ophørte 3/8 1914. De gamle Hjulfærger maatte nu paany slæbe Godsvogne, fortrinsvist ved Korsør. Den enorme Trafik fra Sverige og Norge, der nu gik over Danmark, kunde ikke bestrides med de ved Malmö-Overfarten stationerede to Færger. H/F NYBORG kom – det maa have været i Efteraaret 1915 – hertil, hvor jeg saa den i Drift som Extrafærge. Da man endnu ikke var klar over, hvor stor Trafikken over Store-Bælt vilde blive i 1916, havde NYBORG stadig sin Overbygning paa Forskibet, og den gik følgeligt med Agteren i Leje. Forrest, ind under Overbygningen, saa jeg at man stillede flade Vogne med Støtterne lagt ned for at klare Situationen, som blev af midlertidig Karakter. Medens der paa Ruten i 1913 var overført ialt 93.682 Axler, blev Tallet for 1915: 125.835 – det største i Rutens Historie. Senere, da der som nævnt blev den helt usandsynlige Toptrafik 1916 paa Store-Bælt, fik begge de gamle Færger de rædsomme, halvpyramideformede Overbygninger fjærnet, og de – der ellers var anset for overtallige – maatte paany deltage i den enorme Vognoverførsel over Store-Bælt.

Sovevognstrafikken Stockholm–Østerbro var allerede i August 1914 blevet indstillet. Selv om Boulevardbanen 1/12 1917 var aabnet med eet Rør, blev Frihavnstogene først fra den specielle Køreplan af 10/2 1921 ført igennem til Hovedbanegaarden og med Sovevogn Stockholm–København (I & II Klasse som før), men der løb nu en S. J.-Vogn af Sassnitztypen med Harmonica, Ltr. Ao2a. Disse var endnu malet i ret mørk blaa Farve, som i Sverige var Kendingsfarven for I Kl. (For II Kl. var det grøn og for III Kl. den nuværende rødbrune). I Begyndelsen af 20'erne ankom en Morgen Kl. 9.37 Færgetur Ltr. O rettidigt udført af S/F MALMÖ til Frihavnen, hvor jeg opholdt mig ved Leje 1. Færgen kom til Syne med en nærmest lyseblaa Sovevogn i Stævnen. Tableau! (Var det syvende Klasse eller dito. Himmel?). Jeg forsøgte at lytte mig frem, hvad dette skulde betyde. Næste Dag fik jeg at vide, at der var Tale om et »Forsøg«?, men om dette mislykkede Forsøg gjaldt Malerfarve eller et skrapt Rensemiddel, fik jeg aldrig rede paa. Ved Skæbnens Ironi var der i denne »kulørte« Sovevogn som Passagerer et Brudepar, der kiggede ivrigt ud af Vinduerne paa Korridorsiden. De saa ud til ikke at have lukket et Øje hele Natten, idet de hver for sig saa ud i Ansigtet som Æblegrød. Efterhaanden følte de sig ilde berørt, fordi alle mildest talt gloede derhen. At det var Vognen og **dens** Farve som Folk maabede efter, var de ikke klare over! Den saaledes malede eller afblegede Vogn saa vi ikke oftere noget til.

I Begyndelsen af Kørselen til Hovedbanegaarden maatte Færgetogene i Østerbro fra den specielle Malmö-perron (Spor O), som endnu findes, rangeres baglæns ud under Langeliniebroen og ad Klampenborgbanens Transversaler ind igen til det ordinære Dobbeltspor til Tunnelen. Først da det andet Rør af Boulevardbanen blev taget i Brug af Nordbanen og den gamle Nordbanegaard nedlagt 1/10 1921, blev Forholdene mere normale, og der kørtes da som nu direkte ad Kystbaneløret. Fra samme Tidspunkt lod man hele Gjedserexpressen (Tog 73) udgaa fra Frihavnen og med den svenske Sovevogn, der dog blev udsat ved København H, ialt elleve Sidegangsvogne – efter Planen trukket af D-Maskine, men i Praxis var det Ltr. O, der bakkende og spillende trak ind gennem Tunnelen. Ved København H. gik den fra med Sovevognen, og en P-Maskine overtog Expresstoget. Tilsvarende i modsat Retning om Aftenen. Der var da to gennemgaaende Vogne I & II Kl. (AM) Frihavnen–Gedser–Frihavnen. Denne Toggang gennemførtes dog kun een Maaned. Sandsynligvis var Ordningen en Konkurrence-Torn i Øjet paa S. J. Mange svenske foretrak Ruten over Gedser fremfor Trelleborg–Sassnitz med fire Timer til Søs og smalle slingrevorne Skruefærger. I de første Par Uger efter 1/10 1921 sejlede dansk Færge fra Malmö, og alt var tilsyneladende Success; men da den svenske S/F MALMÖ overtog Driften for sin to Ugers Periode, kom den paa denne Tur altid for sent ind til Frihavnen og foraarsagede Kaos, hvorefter D.S.B. gav op og paany etablerede særskilte Forbindelsestog til og fra Hovedbanegaarden! Opholdet dér var Kl. 10.05–10.20 & Kl. 19.00–19.15. Saa maatte der paany skiftes i København H., men det var jo mest de svenske Passagerer, der gik Glip af Bekvemmeligheden, saa mon ikke Raseriet har været stærkest derovre i Skåne.

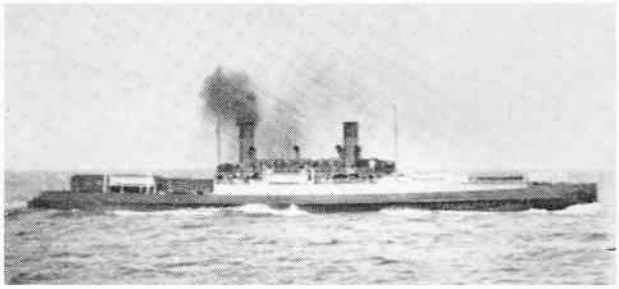
I Is var H/F KJØBENHAVN baade ringere og bedre end S/F MALMÖ, der aldrig klarede sig godt i Is. Den havde

to Skruer agter og intet Ror for, saa at den svajede inde i Havnene efter at være bakket ud af Lejet. I den haarde Vinter 1917 klarede KJØBENHAVN sig overraskende, hvilket jeg kunde se fra vore Vinduer, der inden Strandboulevarden var fuldt bebygget, havde Udsigt over Færgelejerne og Øresund. MALMÖ havde ved Leveringen 1900 Kahytsnedgangene mellem Sporene ligesom den danske Færge, men ca. 1906 blev den agter ved I & II Kl. Salon ombygget med to Nedgange i Borde – udenfor Sporene med en Tværkorridor under Dæk lige ved Palmerne. I Forenden blev Nedgangen bibeholdt, og her maatte stadigt skilles for Adgang til III Kl. Salon.

Et af de eleganteste Tog i Frihavnen var Dronning Wilhelmina af Hollands. Det blev overført paa MALMÖ i Særtur og bestod af fem Vogne af moderat Længde og med en smuk blaa Farve; saavidt jeg husker var der: Salon-, Sove-, Spise- & Pakvogn samt en Vogn til Følge m. v. Det var mellem de to Krige.

Ud fra trykt Kildemateriale kan jeg om KJØBENHAVN referere, at den 19/1 1901 Kl. ca. 9.15 kom til Hjælp og tog en Del Passagerer ombord, da to Sunddampere i blikstille men taaget Vejr kollderede ca. 200 Favne S.Ø. om Sjollen Prik udenfor Malmö. S/S HVEN under svensk Flag paasejlede den danske Hjuldamper GEFION, og borede sin Stævn saa dybt ind, at sidstnævnte efter 8 à 10 Minutter sank. Den blev dog efter et Par Maaneder hævet og repareret, og saa sent som ca. 1930 deltog jeg i en Udflugt med den til Kullen. Den blev udrangeret i 1931.

Det paastodes, at MALMÖ i Virkeligheden ikke passede til Lejerne, den var smallere over Fenderlisten og laa kun an paa de inderste syv Pæle og drev for Vind og Vejr i Lejet. Det havde ingen praktisk Betydning, men var vist iøvrigt sandt.



H/F »Friedrich Franz IV«. *Foto: Arkiv Nellemann.*

Om Masnedø-Overfarten kan anføres, at saavel Dag- som Natexprestogene København–Gedser blev overført med to Færger, der afgik med 2 à 5 Minutters Mellemrum. (Man undrer sig over at dette ikke praktiseres ved Helsingør–Helsingborg i vore Tider). Til 1916 var det H/F ALEXANDRA, H/F THYRA og S/F MARIE; denne sidstnævnte afløstes da af den ny S/F OREHOVED. De kunde tage hver tre Boggivogne. Hertil kom smaa Bagage- og Postvogne fra det fra København forud for Expressen løbende Iltog og til Persontoget paa Falster til Nykøbing (og Lolland). I Aarene op til 1914 løb der i den egentlige Sommersæson to Exprestog fra København – begge optaget i Lommekøreplanen – uden Stop til Masnedø Kl. 11.00 & 11.07; det sidste overførtes med 3. Færge og med Forbindelse kun til Falster og Lolland. Tilsvarende om Eftermiddagen i modsat Retning. Ved denne Overfart, der væsentligst betjentes af Hjulfærger, havde de fleste Førere en imponerende Rutine i at beregne Strøm og Afdrift. Man kunde se en Nordgaaende Færge fra Orehoved gaa ca. ½ Sømil forbi Masnedø Havn, dreje Styrbord og ramme lige ind i Havnegabet paa Masnedø, efter at Strømmen havde forsat den. Paa Exprestogsturene var der flest rejsende i (I) & II Kl., og der var to Saloner med Servering, men kun een til III Kl. Smørrebrødet var prima og kunde faas serveret i de gennemgaaende Vognes Kupéer. Eller i Nordgaaende Sovevogn: Morgenmad paa Køjen ved Afg. Orehoved Kl. 6.58, Ank. København Kl. 9.42 – tiltalende!

Exprestogene blev fremført paa Falster af to K-Maskiner i Forspand. **Nord**falster er ikke flad, men op og ned som en Rutschebane. Expressen kørte de 45,2 km paa 41 Minutter. Ofte behøvedes ikke lokale Vogne paa Falster, men som Regel var der een eller to.

Da een Gedserfærge havde større Sporkapacitet end to af de smaa ved Masnedø, var der fra 1912 etableret Vognløb Orehoved–Hamborg – ogsaa III Kl., da man havde reklameret med direkte Vognløb for III Kl. paa Ruten Sassnitz –Trelleborg. En Gedserfærge kunde overføre syv Boggivogne. Skruefærgerne PRINS CHRISTIAN & MECKLENBURG tog mellem Frispormærkerne: Tysk Rigspostvogn – EJ (ty. Pw4ü) – AT (ty. ABC4ü). Paa det andet Spor i fuld Længde (80,3 m): AM (ty. AB4ü) – I.S.G. Sovevogn – I.S.G. Sovevogn – AT (ty. ABC4ü). De fem første til Berlin, de to sidste til Hamborg; (AB til Berlin og ABC til Hamborg dog kun fra Orehoved). Tilsvarende i modsat Retning. Paa Hjulfærgerne, som var længere, kunde alle fem Berlinvogne staa samlet paa eet Spor og de to Hamborgvogne paa det andet, hvortil kom nogle Godsvogne. Hjulfærgerne var: PRINSESSE ALEXANDRINE & FRIEDRICH FRANZ IV efter Forlængelser i hhv. 1905 og 1906. Naar Extrasovevogn – som kun forekom til/fra Berlin – under Sommerplanen medførtes, sejlede Berlinvognene paa een Færge og Hamborgvognene paa en anden, idet man anordnede Dublering ved at forskyde et Par Natgodsture til at ligge i 10 Minutters Afstand fra de ordinære Færgeture. Hjulfærgerne var oftest i Drift, da de havde størst Kapacitet. De bevægelige Bovporte er opfundet til denne Overfart, hvor Søen ofte gik højt. Der indtraf af og til Lavvande, hvor Færgen stod paa Lejets Bund, og saa maatte Driften naturligvis indstilles saalænge, men hvad man præsterede i Storm var imponerende Navigation.

★

Hvad Søfarten har ydet D.S.B. af Tjenester i nu 100 Aar er legio, og vi kan med Stolthed se tilbage derpaa; uden Færgerne var Danmark og dets Baner et splittet Rige og Næt, men det er til Gavns blevet sammenholdt af Søfarten, og der bør aldrig spares paa Udgifter til denne Gren af Trafiknættet. Der kunde siges meget mere, men ubegrænset Plads er vi jo ikke forvænt med, og jeg glæder mig over at **kunne lykønske** og at have faaet Plads til de mer eller mindre »kulørte« Facta, som vel for en stor Del er glemt blandt de fleste.

– også en hilsen fra

BANEGÅRDSRESTAURANTEN
ved V. Schaumann

KNUDSHOVED
(09) 31 06 07

DSB-overfarter – færger & skibe 1872 - 1972

Oversigterne er sammenstillet af Torben Nellemann.

Åbningsåret angiver trafikering med **jernbane**færge (bortset fra overfarterne: Korsør–Kiel, Kalundborg–Aarhus, Halsskov–Knudshoved samt Bøjden–Fynshav, der aldrig har overført jernbanevogne).

1872–1935	Fredericia–Strib
1883–1938	Oddesund S.–Oddesund N.
1883–1914	Korsør–Kiel
1883–	Korsør–Nyborg
1884–1937	Masnedø–Orehoved
1889–	Nykøbing M.–Glyngøre
1892–	Helsingør–Helsingborg
1895–	København–Malmö
1903–	Gedser–Warnemünde
1914–	Kalundborg–Aarhus
1946–1962	Faaborg–Mommark
1951–1963	Gedser–Grossenbrode
1957–	Halsskov–Knudshoved
1963–	Rødby–Puttgarden
1967–	Bøjden–Fynshav

Jydsk–Fyenske Statsbaner sejlede allerede fra 1. november 1866 på ruten Fredericia–Strib, efter at banen Middelfart–Strib var fuldført, men med skibe chartret fra Postvæsenet – til 1870 med H/S LIMFJORDEN, og fra 1870 med H/S NIORD – indtil færgesejladsen åbnedes den 19. marts 1872.

Navn:	Antal spor:	I DSB eje:
H/F LILLEBELT	1	1872–1922
H/S RESERVEN	–	* 1876–1883
H/F FREDERICIA	1	1877–1922
S/S STÆRKODDER †)	–	** 1883–1928
H/S GERDA	–	* 1883–1892
H/S NIORD	–	* (1870)–1890
H/S JYLLAND	–	* 1883–1886
H/S FREYA	–	* 1883–1899
H/S HERMOD	–	* 1883–1894
H/S SOPHUS DANNESKJOLD-SAMSØ	–	* 1883–1907
H/S SKIRNER	–	* 1883–1916
H/S ÆGIR	–	** 1883–1923
H/S FREYR	–	* 1883–1890
S/S FYEN	–	* 1883–1911
H/F HJALMAR	1	1883–1935
H/F INGEBORG	1	1883–1935
H/F KORSØR	2	1883–1923
H/F NYBORG	2	1883–1927
S/S MASNEDSUND	–	* 1884–1916
S/S SALLINGSUND	–	* 1885–1901
S/F VALDEMAR	1	1886–1938
H/F SJÆLLAND	2	1887–1933
H/F DAGMAR	1	1889–1935
S/S MJØLNER †)	–	1890–1958
S/F MARIE	1	1890–1935
S/S THOR †)	–	1890–1938
H/F KRONPRINSESSE LOUISE	1	1891–1935
H/F ALEXANDRA	1	1892–1935
H/F THYRA	1	1893–1937
S/F JYLLAND †) a)	2	1894–1952
S/S TYR †)	–	1894–1938
H/F KJØBENHAVN	2	1895–1931
S/S FREJA	–	1898–1933
H/F KRONPRINS FREDERIK	1	1898–1938
H/F STORE-BÆLT	2 §)	1900–1938
H/F STRIB	1	1901–1935
S/F HELSINGBORG b)	1	1902–1964
H/F PRINSESSE ALEXANDRINE	2 §§)	1903–1933
S/F PRINS CHRISTIAN	2	1903–1954
S/F CHRISTIAN IX	2	1908–1964
S/F ODIN	2	1910–1948
S/F OREHOVED c)	1	1916–1970
S/S NIELS HOLST	–	* 1917–1936
S/F FYN d)	1	1920–
S/F DAN	1	1921–
S/F DANMARK	2	1922–1968
M/F KORSØR	3	1927–
M/F HEIMDAL	A	** 1930–
M/F NYBORG	3	1931–
M/S KALUNDBORG	–	1931–1965
M/F SJÆLLAND	3	1933–
M/S JYLLAND	–	1933–1966
M/F MORSØ	1	1933–
M/F KRONBORG	A	1935–
M/F FREIA	1+A	1936–
M/F STOREBÆLT	3	1939–
S/S HOLGER DANSKE †)	–	1942–
M/F MOMMARK	1	* 1946–1964
M/F FYN	3	1947–
M/F DRONNING INGRID	3	1951–
M/F BROEN e)	A	1952–
M/F KONG FREDERIK IX	3	1954–
M/F HELSINGØR	1	1955–
M/F HALSSKOV	A	1956–
M/F PRINSESSE BENEDIKTE	3	1959–
M/F PRINSESSE ANNE-MARIE	A	1960–
M/F HÄLSINGBORG	1	1960–
M/F KNUDSHOVED	3	1961–
M/F SPROGØ	3	1962–
M/F ARVEPRINS KNUD	A	1963–
M/F FYNSHAV	A	1964–
M/F PRINSESSE ELISABETH	A	1964–
M/F ASA-THOR	4	1965–
M/F NAJADEN	1	1967–
M/F DANMARK	3	1968–
M/F KÄRNAN	1	1970–

Noter:

I kolonne »Navn« betyder:

H/F = Hjulfærge } (damp)
H/S = Hjulskib }
M/F = Motorfærge
M/S = Motorskib
S/F = Skruefærge } (damp)
S/S = Skrueskib }
†) = Isbryder
a) = **navneændring:** FENRIS (1933)
b) = GLYNGØRE (1947)
c) = KÄRNAN (1950) / SENIOR (1970)
d) = SVEA (1937)
e) = KALUNDBORG (1966)

I kolonne »Antal spor« betyder:

A = automobilfærge
§) = automobilfærge fra 1930
§§) = 1 spor 1903–1905

I kolonne »I DSB eje« betyder:

* = overtaget fra andet rederi, fortrinsvist Postvæsenet
**) = bestilt af andet rederi, overtaget af DSB

NB. S/F DAN ændret til M/F i 1952; S/F SVEA (ex. FYN, jvf. note d)) ændret til M/F i 1958.

Forbehold må tages for detailler for de ældste hjulskibe.

Beretning om driften i 1971 på

MHVJ Mariager-Handest Veteranjernbane

Driftens afvikling

MHJV's driftssæson 1971 er i det store og hele forløbet tilfredsstillende. Der har været kørt 90 togpar i plantog samt en del særtog. Togene er blevet fremført med enten damplokomotiv eller motorvogne. De planlagte tog, tre dobbeltture med damp og tre dobbeltture med motorvogne, blev fremført uden større uheld, dog måtte et tog den 30. maj og tre tog den 31. maj aflyses.

En gang, nemlig den 15. august, var regelmæssig drift aflyst på grund af sporets tilstand ca. 500 m nord for Lunddalen T. Der kørtes fra Handest til Lunddalen og retur med motortog, mens HV 3 klarede trafikken mellem Mariager og Lunddalen. Den dag befordredes 650 rejsende, der alle måtte foretage togskifte ved »det dårlige sted«.

HV 3 har klaret fremførelsen af alle damptogene og VLTJ nr. 5 har kun henstået som reserve i Randers. Til fremførelsen af motortogene har været anvendt ETJ Sm 1, APB M 1, FFJ 1210 og draisine M 100 (Cadilac'en).

Af hensyn til vandforsyningen af HV 3, blev denne ændret, idet man ved brug af 20-86-070 0 272 (ESSO-vognen), der blev fyldt i løbet af ugen, nu kunne tage vand på maskinen under kørslen.

HV 3 med særtog ved Frugtplantagen.
Foto: Ole-Chr. M. Plum.

Til- og afgang af rullende materiel

I løbet af året har vi til Museumsbanen på Lolland afsendt OKMJ BE 12, HHJ C 25 og C 26, mens vi i stedet for vil modtage OMB B 4 og FFJ DAE 21; MFVJ PD 305 er blevet ophugget.

Damplokomotiv HV 3 blev afgivet til drift den 11. oktober 1970, og siden da har VLTJ nr. 5 ikke været anvendt ret meget, og i november måned afsendtes lokomotivet til VLTJ efter endt lejemål.

Personvogn AHB DC 72 er i Handest blevet sat af sporet og indrettet på nydeligste måde som kioskvogn.

Reparationer og vedligeholdelse

Af reparationer på materiellet har der kun været udført en del småreparationer på vognene. HV 3 har fået repareret et kraftdamprør.

Derudover har en stor del af mandskabet været sat ind i arbejdet med indretningen af vore lokaler på Mariager station. Der er indrettet kontor og opholdsrum med fjernvarme, og vi har endelig fået nogle bedre overnatningsmuligheder til personalet.

Opførelsen af et midlertidigt skur til HV 3 i Mariager har måttet standses på grund af problemer vedr. lejemål med ejeren af MFVJ's tidligere maskindepot.

Telefonlinien, der blev stærkt beskadiget i vinteren 1970–71 med mange væltede master og derved sprungne ledninger, er i løbet af forsommeren retableret, således at forbindelsen mellem alle stationerne nu er i orden. Over 15 master blev udskiftet og 500 m telefontråd genophængt.

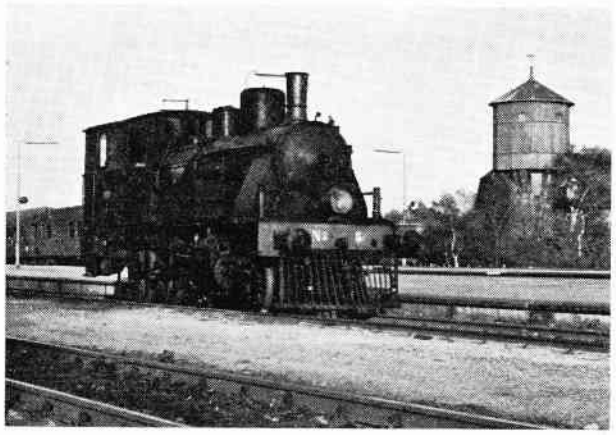
Køreplan og passagerantal

Køreplanen blev udvidet kraftigt i forhold til 1. sæson, idet man nu kørte seks dobbeltture i højsæsonen. Halvdelen af togene fremførtes af motorvogne, og der etableredes krydsninger i Vester Tørslev, således at rejsende kunne nøjes med en kortere rejse (Handest–Vester Tørslev eller Mariager–Vester Tørslev), såfremt det måtte ønskes. Alligevel kom de ikke til at gå glip af at køre med damptog. Ideen synes at være god; men for at få »delt« strækningen bedre, forlægges krydsningerne i den kommende sæson til True.

Passagerantallet på MHVJ

	1971	1970
Plantog	6465	5628
Særtog	956	397
Ialt	7421	6025

De fleste rejsende har benyttet Mariager og Handest stationer, og heraf har et ikke ringe antal benyttet togene Mariager–V. Tørslev–Mariager henholdsvis Handest–V. Tørslev –Handest.



VLTJ nr. 5 på hjemrejse – her i Langå 30. oktober 71.
Foto: Ole-Chr. M. Plum.

Personale

Det er gået nogenlunde smertefrit med hensyn til at skaffe det nødvendige personale til de mange hverv ved banen, selvom at man på visse dage har haft brug for en personaleflok på femten.

Der har været ca. 50 mand til rådighed, hvoraf 14 i årets løb har bestået sikkerhedsprøven og 6 har bestået prøve som motorførere.

De nye lokaler i Mariager håber vi kan gøre det lidt mere bekvemt for tilrejsende personale, således at vi kan få glæde af at se en stadig stigende interesse for at være aktiv ved MHVJ.

Reklame

MHVJ har atter i år udsendt brochurer med indlæg med engelsk og tysk tekst, samt fremstillet plakater med køreplanen.

Der har været indgået aftaler med tidsskriftet »Bo Bedre« og FDM om diverse rabatter på billetter. Endvidere har der været et udmærket samarbejde med forskellige busselskaber om befordring af turister på MHVJ i både plantog og særtog.

★

Driftsudvalget ved MHVJ takker herved alle, som har været medvirkende til afviklingen af driften i 2. sæson.

På driftsudvalgets vegne
B. Sundahl
(redigeret af OCMP)

Foreningsnyt

Kontingent

Kassereren beder endnu en gang om snarlig indbetaling af kontingent for 1972. Der var vedlagt giroindbetalingskort i tidsskriftets nr. 8/71, og skulle det være bortkommet, finder De let kassererens adresse og postgironummer på side 3.

Opmærksomheden henledes på, at adgang til generalforsamlingen kun gives medlemmer med gyldigt medlemskort for 1972 – at tilsendelsen af »Jernbanen« ophører (fr. o. m. nr. 3/72), såfremt kontingentindbetaling for 1972 ikke har fundet sted senest den 1. april.

Kontingent for 1973

Bestyrelsen vil tillade sig på generalforsamlingen at foreslå kontingent m. v. for 1973 som følger:

Ordinære medlemmer	kr. 40,00
Junior medlemmer (under 18 år den 1. jan. 1973)	kr. 30,00
Optagelsesgebyr	kr. 5,00

POR

Kommende møder og udflugter

Onsdag den 22. marts kl. 20.00 i »Karnappen«, Niels Hemmingsens Gade 10, underetagen (lille sal), 1153 Kbhvn. K.

Foredrag af direktør P. E. Rich, A/S Det Østsjællandske Jernbaneselskab, om: »Den fremtidige udvikling af trafikforholdene i Østsjælland«.

Onsdag den 5. april kl. 20.00 i »Karnappen«, Niels Hemmingsens Gade 10, underetagen (lille sal), 1153 Kbhvn. K.

Foredrag af overingeniør P. Mølgaard, DSB, Anlægstjenesten for nærtrafik, om: »Aktuelt om udbygningen af den københavnske nærtrafik«.

Søndag den 9. april: Udflugt på Frihavnsbanen, Hareskovbanen og Godsforbindelsesbanen – med sær- og arbejdstog fremført af **diesel-elektrisk lokomotiv, litra MX.**

Afg. København H. kl. 8.57 – kørsel via Østerport–Lersøen (på forlagt banestrækning)–Farum – og retur via Vigerslev–København Gb. – til København H. ank. ca. kl. 13.00.

Besigtigelse af nye stationer, anlægsarbejder m. v. – fotostop – **første gang MX i Farum!**

Tilmeldelse sker ved **senest mandag den 3. april** at indbetale **kr. 15,00** på **postgirokonto 11 10 06, Dansk Jernbane-Klub, Udflugtsrejseafdelingen, Opnæsgård 21, 2970 Hørsholm.** Kvitteringskuponen medbringes for ombytning til billet.

Året 1972' store udflugtsrejse

Torsdag den 27. april–søndag den 30. april (St. Bededagsferien):

Udflugt til 1000 mm smalsporsbanerne GERNRODE – HARZGERODER EISENBAHN og NORDHAUSEN – WERNIGERODER EISENBAHN.

Planen for udflugten er:

Torsdag den 27. april: København H. afgang (tog 157) kl. 17.15. Overnatning i Rostock på Interhotel »Warnow«.

Fredag den 28. april: Udlevering af madpakke. Udflugten fortsætter over Magdeburg–Halberstadt–Quedlinburg til Gernrode. Kørsel med damp på 1000 mm smalsporsbane: Gernrode–Harzgerode–Alexisbad–Strassberg. Bustransport til Nordhausen, hvor der spises til aften og overnattes på hotel »Handelshof«.

Lørdag den 29. april: Morgenmad. Kørsel med damp på 1000 mm smalsporsbanen: Nordhausen–Hasselfelde–Eisfelder Talmühle–Drei Annen Hohne–Wernigerode. Der udleveres madpakke. Bustransport fra Wernigerode til Almsfeld; her aftenspisning og overnatning på hotel »Harztourist«.

Søndag den 30. april: Morgenmad, udlevering af madpakke. Bustransport til Halberstadt. Hjemrejse fra Halberstadt over Magdeburg–Rostock–Warnemünde til København H. med hjemkomst (tog 158) kl. 22.52.

Pris for deltagelse er:

fra København H. ..... kr. 410,–
fra Gedser ..... kr. 380,–

Der kan desværre ikke gives moderation for børn på udflugten.

Ovennævnte beløb dækker: Visum, overnatning, forplejning som ovenfor anført. Øvrige fortæringsomkostninger samt drikkevarer er for deltagernes egen regning.

Gyldigt politipas medbringes.

Af hensyn til visabestillingen er det **absolut nødvendigt,** at deltagerne på et brevkort til sekretæren: **P. O. Rosenørn, Bernstorffsvej 195, 2920 Charlottenlund,** anfører: Fulde navn, fødselsdag og -år, stilling, bopæl, nationalitet (hvis ikke dansk) samt passets nummer. Dette brevkort skal være sekretæren i hænde **senest den 25. marts 1972.**

Indbetaling af ovennævnte beløb sker ved – **med absolut seneste indbetalingsdag lørdag den 25. marts 1972** – at indsætte beløbet på **postgirokonto 11 10 06, Dansk Jernbane-Klub, Udflugtsafdelingen, Opnæsgård 21, 2920 Hørsholm.**

Kvitteringskuponen, der skal medbringes, ombyttes med kontrolbillet i toget. Rejseplan vil ligeledes blive udleveret i toget.

Vi gør opmærksom på, at deltagerantallet fra Den Tyske Demokratiske Republiks Trafikrepræsentation's side er begrænset til 50 deltagere. Derfor gælder det om at være hurtig med tilmelding. **POR–PSR**

Museumsbanen

MARIBO — BANDHOLM

Den 11. sæson står for døren. Trafikken starter i år søndag den 21. maj – sidste trafikdag bliver søndag den 24. september. Endvidere køres der på lørdage fra 24. juni til 26. august.

Køreplanen for 1972 bliver omtrent som i 1971. Dog udvides kørslen med et togpar om lørdagen med afgang fra Maribo kl. ca. 17.20 og retur i Maribo kl. ca. 18.30.

Medlemmer, der ønsker at forrette tjeneste ved trafikkens afvikling, bedes melde sig nu.

Tjeneste ved banen er åben for alle medlemmer, – dog skal lokomotivførere, fyrbødere, togførere, rangerledere og bremsere være godkendt. Tjenesten omfatter endvidere pakmestre, togbetjente og postkortsælgere foruden mandskab til vedligeholdelse af rullende materiel m. v. Vi har hårdt brug for arbejdskraft, også inden sæsonens begyndelse, hvor der arbejdes i de kommende week-ender.

Tilmeldelse bedes foretaget på et åbent brevkort, der skal indeholde følgende oplysninger:

Afsenderens navn: .....
Afsenderens adresse: .....
Afsenderens evt. telefonnummer: .....
Afsenderens medlemsnummer: .....
Ønsker at gøre tjeneste som: .....
Jeg kan følgende datoer: .....
Har gjort tjeneste ved Museumsbanen som: .....
..... år: .....

Kortene sendes til

Preben Clausen, Nattergalevej 11, Ejby, 4623 Lille Skensved.

De, der melder sig inden 10. april, vil i begyndelsen af maj måned modtage besked fra driftsudvalget, når turlisterne foreligger. – Nærmere oplysninger om transportmuligheder i remisen i Maribo for tjenestegørende personale.

Vel mødt i Maribo! **G. Fox Maule**

MHVJ MARIAGER-HANDEST VETERANJERNBANE

Medlemmer, der ønsker at forrette tjeneste ved MHVJ i sæsonen 1972, der strækker sig fra 21. maj til 24. september, bedes melde sig til **Hans Jørn Fredberg, Johannes Ewalds Vej 8, 9000 Ålborg.** Nedenstående skema kan benyttes:

Navn: .....
Adresse: .....
Ønsker at gøre tjeneste som: .....
følgende dage (afmærket med X):

Maj	Juni	Juli	Aug.	Sep.
21....	4....	2....	6....	3....
22....	11....	9....	13....	10....
28....	18....	16....	20....	17....
	25....	23....	27....	24....
		30....		

Alle tjenestegørende ved MHVJ skal være prøvet i sikkerheds- og signalreglement. Kursus for nyt personale vil blive afholdt i slutningen af marts måned.

Foruden ovennævnte tjeneste forestår et stort arbejde med reparation og revision af vogne. Dette arbejde skal udføres inden sæsonen kan påbegyndes, og det kræver meget mandskab. Alle kan deltage, og man anmoder om så hurtigt som muligt at melde til ovennævnte adresse hvor mange eller hvilke lørdage og søndage, der kan afses. De, der melder sig, vil herefter modtage nærmere besked.

H.J.F.

BANEGÅRDSKIOSKEN
v/ Børge Nielsen

Stationen – Nakskov
Tlf. (03 92 08 07

MARIAGER TRÆLASTHANDEL
MARIAGER

FREDERIK JOHANSEN A/S
Korn - Kolonial - Foderstoffer
Mariager

Referat af MHVJ-generalforsamling

Lørdag den 27. november 1971 afholdt Mariager–Handest Veteranjernbane sin ordinære generalforsamling i Langå, hvor 35 af banens ca. 50 medarbejdere var mødt.

S. Thostrup-Christensen valgtes til dirigent, og derefter gennemgik B. Dyrholm på den sygemeldte driftsbestyrers vegne den allerede udsendte driftsberetning. (Se beretningen andetsteds i bladet). Sæsonen var startet meget svagt, men efterhånden øgedes passagerantallet til et acceptabelt niveau. Med hensyn til arbejdsforholdene nævntes, at der nu er indrettet opholds- og kontorlokaler på Mariager station. Derimod havde man stadig ingen løsning på det presserende remise- og værkstedsproblem. Man havde prøvet at skaffe yderligere plads til materiel hos DSB, men forgæves. Beretningen vedtoges.

Regnskabet blev derefter gennemgået; indtægterne androg 33.000 kr., mens udgifterne androg 17.000 kr. Bruttooverskuddet vil blive brugt til vedligeholdelses-arbejder og nedbringelse af gæld. Regnskabsaflæggelsen var kun orienterende for medarbejderne, idet regnskabet indgår i DJK's samlede regnskab.

Som ny driftsbestyrer valgtes K. Bertelsen, idet B. Sundahl ikke ønskede at fortsætte. Til DJK's samarbejdsudvalg valgtes H. J. Fredberg og B. Sundahl. Den ny driftsbestyrer udtalte, at han som motto for banen ville sætte »service, sikkerhed og samarbejde«.

Om planerne for den kommende sæson oplystes, at kørslen vil blive af samme omfang som i 1971, dog vil formiddagens svagt besatte damptog blive erstattet af motortog, og krydsningerne forlægges til True. PR-arbejdet vil blive yderligere udbygget i så stort omfang som muligt på baggrund af de gode resultater sidste år.

Ang. materiellet oplystes det, at man måtte slutte op om arbejdet med vedligeholdelsen og restaureringen; det er beskæmmende, når det lejlighedsvis fra publikum høres, at materiellet andetsteds er i pænere stand.

Under eventuelt redegjorde Hedetoft for sine planer med FFJ nr. 34 samt efterlyste samarbejde med Helsingør Jernbaneklub. Hertil udtalte Dyrholm, at et samarbejde med andre klubber samt visse museer måske kunne etableres i forbindelse med reklamefremstød i udlandet. Endvidere udtalte Thostrup-Christensen, at skulle man forvente yderligere opbakning fra Mariager Kommune, så måtte man satse på at tilføre byen flere turister.

Efter at yderligere en lang række emner havde været genstand for livlig debat, sluttede den fire timer lange generalforsamling.

Det nye driftsudvalg fik følgende sammensætning:
A. Andersen, Ole Ottosen, Preben Bertelsen, W. Stückler, H. J. Fredberg, K. Vahl, S. Thostrup-Christensen og K. Bertelsen. **P.B.**

★

MHVJ har som gave fra Lars Viinholt Nielsen modtaget en åben, lavsidet godsvogn, DSB TD 8846. Vognen, der har tilhørt Sydfynske Jernbaner, litreret SFJ PD 1138, er bygget i 1913. Det er meningen, at vognen skal føres tilbage til sin oprindelige skikkelse og males i den rigtige sy'fynske grønne farve. **H.F.J.**

DJK's afdeling Fyn/Sydjylland

Tirsdag den 21. marts 1972, kl. 19.30. Møde i Industripalæet, Odense.

Program: »Jernbanesnak«, dias-forevisning (tag dias med) og hyggeligt samvær. Endvidere skal der – under hensyntagen til fornøden tilslutning – foretages valg til lokalafdelingens ledelse m. v.:

1. Leder af lokalafdelingen.
2. Afdelingens repræsentant i hovedbestyrelsen for DJK + 1 suppleant.
3. Afdelingens repræsentant fra og for området Jylland–Syd.
4. 2 repræsentanter fra afdelingen til foreningens samarbejdsudvalgsmøder.

NB! Den nuværende ledelse ønsker ikke at fortsætte. . .

Dersom den etablerede lokalafdeling fortsat ønskes af medlemmerne i området, opfordres de til at give møde den 21. marts eller eventuelt give deres mening til kende pr. brev inden den 18. marts til:

Erik Dalgaard Eriksen,
Bakkekammen 24, Bredballe,
7100 Vejle.

N. Chr. Lind,
Ågade 50,
5270 Næsby.

NCL

DMJU's medlemsliste 1972 og DMJU's årbog

Når De læser dette, har De forhåbentlig i et par uger været i besiddelse af DMJUs medlemsliste 1972. Medlemslisten, der er sendt til alle medlemmer af Dansk Jernbane Union, vil senere blive suppleret med en årbog indeholdende beretninger fra klubberne, der er tilsluttet DMJU. På grund af pludseligt opståede vanskeligheder udsendes denne ikke som planlagt i offset-tryk. I stedet vil det indkomne materiale til årbogen blive udsendt i et stencileret hefte med offset-trykte billedsider (format A 4).

Heftet forventes udsendt omkring 1. maj 1972, og prisen vil blive ca. 5,00 kr. **OCMP**

Masser af særtogsdamp

Da damptrukne særtog ved DSB og danske privatbaner (desværre) er ved at blive en sjældenhed, og da jeg jævnligt er i forbindelse med arrangører af dampsærtog i Vest-Tyskland, kunne jeg tænke mig at høre nærmere fra medlemmer, der også er interesserede i tyske damplokomotiver. Der kunne da måske laves grupperejser til og fra udgangsstationerne for disse særtog. Eksempelvis kan nævnes:

16. april: Frankfurt (M)–Limburg–Köln–Koblenz–Frankfurt (M) med 048 og 078 i forspand.

23. april: Wuppertal–Elberfeld–Köln–Koblenz–Trier–Köln–Wuppertal–Elberfeld med 001 og 011 (delvis forspand).

3. juni: Koblenz–Wengerohr–Gerolstein–Mayen–Koblenz med 038.

Interesserede kan henvende sig pr. tlf.: (01) 39 38 86 (ma.–fre. efter kl. 17) eller pr. brev til **Flemming Hansen, Struenseegade 39, 2. tv., 2200 København N.** **Fl.H.**

FØLG
|
EFTER
|
DERES
|
PENGE
|
– de går nemli' i
|
MARIAGER BANK

– Ommersyssels levende bank

Første synlige resultat af DSB design-programmet: MX 1010 i rød-sort-rød bemaling. (Kommentar i et kommende nummer af »Jernbanen«).
Foto: Peter Præstrud (Foto-Service).

Haves:
Seriøst tidsskrift

Søges:
Seriøse annoncører

MR CAND POLIT J G JENSEN
H C ØRSTEDS VEJ 9-1
V
237

FUGLEFLUGTSLINIEN

nu som før HURTIGSTE FORBINDELSE til og fra KONTINENTET

ønsker
DSB
færgeoverfarter
tillykke med
100 års jubilæet

Forlang brochure og bestil plads – evt. biltog-plads – hos rejsebureauerne

4 moderne færger sejler op til 28 dobbeltture pr. døgn mellem Rødby og Puttgarden . . . og det ideelle supplement er biltoget sydpå.

DE SPARER TID!

KUN 1 TIMES SEJLTID

mellem Rødby og Puttgarden.

DEUTSCHE BUNDESBAHN

Generalvertretung für Dänemark und Norwegen:
Vester Farimagsgade 1/472, København V.