

jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT



FORENINGEN DRIVER
MUSEUMSBANEN MARIBO-BANDHOLM
MARIAGER-HANDEST VETERANJERNBANE

NR. **4-5**
AUGUST 1973



LEYLAND-DAB A/S - TLF. SILKEBORG (06) 82 33 00

Den leverede LEYLAND-DAB dieselomnibus er af typen LIDRT med plads til 53 passagerer + fører, 100 % letmetalkarosseri, underliggende motor, trykluftdrevet gearkasse, servostyring og termoruder

I mange år prøvede vi forskellige mærker, men er efterhånden gået helt ind for Leyland-DAB p. g. a. de gode erfaringer m. h. t. vedligeholdelse og reparationer. Og så selvfølgelig den avancerede opbygning af vognene, si'r dir. G. H. Bjerregaard hos VESTBANEN, Varde, efter at have modtaget den seneste LEYLAND-DAB bus, en 53 persons selv bærende dieselomnibus type LIDRT med korrosionsfrit letmetalkarosseri.



Jeg ordner
bagagen,
rejsevalutaen
ordner



ARBEJDERNES
LANDSBANK



P. M. Kalla-Bishop

Future Railways and Guided Transport

Letlæst, medrivende introduktion til teknikken bag moderne baner. 125 s., 20 ill. Indb. Kr. 59,-.

Sir Gerald Nabarro

Steam Nostalgia

Beskriver britiske veteranprojekter & -baner. 270 s. 40 tabeller. 15 kort + 49 fot. Indb. Kr. 160,90.

Harald Navé

Damplokomotiven in Österreich

112 s. 135 fot. i topkvalitet. Tværformat A4 indb. Kr. 100,-.

O. S. Nock

Railways in the Formative Years 1851-95

156 s. 151 farveill. Indb. Kr. 33,35.

Bernhard Ücker

Endstation 1920

Kgl. Bayerische Statsbaners historie. 160 s. 107 ill. A4 indb. Kr. 110,80.

HASE

Dansk og
udenlandsk
boghandel

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



DANSK JERNBANE-KLUB

FORENINGEN STIFTET 15. JANUAR 1961

Foreningens generelle adresse:

Dansk Jernbane-Klub,
Bernstorffsvej 195, 2920 Charlottenlund.
Tlf. (01 66) ØRdrup 8267
(normalt kl. 17-19).

Formand:

Politiadvokat Birger Wilcke,
Søbakken 24, 2920 Charlottenlund.
Tlf. (01 66) ØRdrup 2209.

Kasserer:

Regnskabschef 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.

Øvrige bestyrelsesmedlemmer:

Salgschef Erik B. Jonsen (næstformand),
Niels Christian Lind,
Lærer Ole-Christian M. Plum,
Fuldmægtig P. O. Rosenørn (sekretær),
Afdelingsingeniør H. O. Thorkil-Jensen,
Overtrafikassistent K. Vahl,
Grosserer Povl Yhman.

DJK's nordjyske afdeling:

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

DJK's midtjyske afdeling:

Uffe Andersson,
Murervej 9, 8900 Randers.

DJK's afdeling Fyn/Syddjylland:

Niels Christian Lind,
Aagade 50, 5270 Næsby.

Museumsbanen Maribo-Bandholm:

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

Mariager-Håndest Veteranjernbane:

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

Medlemskontingent for året 1973:

Ordinære medlemmer kr. 40,00
Juniormedlemmer (under 18 år
d. 1. januar 1973) kr. 30,00
Optagelsesgebyr kr. 5,00
Indmeldelsesformular kan rekvireres
hos sekretæren (se ovenfor) – og kon-
tingentindbetalingen sker på det under
»Kassereren« angivne postgironummer.

jernbanen

Nr. 4-5 - 1973

13. årgang

Redaktører:

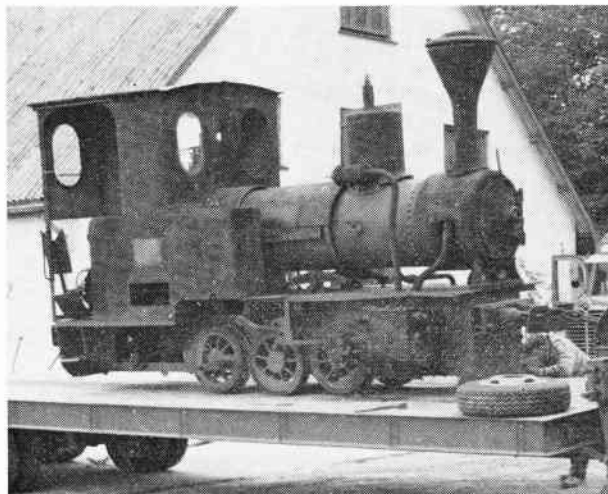
Salgschef Erik B. Jonsen (ansvarsh.),
Esthersvej 19 B, 2900 Hellerup.
Tlf. (01 43) HELrup 6850.

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

Annonceekspedition:

V. Tange,
Frederiksberg Allé 62, 5.,
1820 København V.
Tlf. (01) 21 10 11.
Postgirokonto nr. 19 07 50.

NATIONAL-TRYKKERIET, KBH. N.



Lokomotivet fra Statens Vildmosetilsyn under læsning i Helsingø, juli 1969.

Foto: Ole-Chr. M. Plum.

Sådan gik et historisk minde tabt

Med stor beklagelse har foreningens bestyrelse måttet erfare, at det trekoblede tenderlokomotiv, som foreningen i 1961 sammen med Teknisk Museum modtog som gave fra Statens Vildmosetilsyn, er ophugget.

Ophugningen er sket ved Teknisk Museums foranstaltning, og uden at DJK er underrettet derom.

Det lille smalsporede lokomotiv, der blev bygget af Orenstein & Koppel i 1921, havde været anvendt i Store Vildmose – bl. a. til kørsel fra tørvemoserne til statsbanestationen i Tylstrup. Det blev anvendt sidste gang i 1954 i Dokkedal.

Efter at lokomotivet var overgivet til Teknisk Museum og DJK, henstod det en tid i Maribo, for derefter at blive bragt til Trafikhistorisk Museum i Helsingø, hvor det blev udstillet. I 1969 ophørte museet, og ved DJK's foranstaltning transporteredes lokomotivet til Teknisk Museum, der altså nu har ladet klønediet, der var karakteristisk ved sin dobbelkoniske skorsten, ophugge.

Sørgeligt er det, at et museum, hvis hovedopgave skulle være at søge sådanne gamle minder bevaret, begynder at tilintetgøre disse, hvad grunden så end måtte være!

Endnu mere ejendommeligt forekommer det, at man ikke har drøftet spørgsmålet med DJK eller tilbudt foreningen påny at overtage lokomotivet. Hvorledes man kan forsvare at unklade at overlade foreningen, der har haft betydelige udgifter ved transporten af lokomotivet til Helsingør, en del af det ved ophugningen indkomne beløb er mere end uforståeligt.

Teknisk Museum synes at hylde det princip ikke at overlade dubletter eller museumsgenstande, man ikke selv ønsker at bevare, til andre institutioner, der har interesse i disse, hvilket er i strid med god museumsskik!

DJK vil i hvert fald i fremtiden unklade at have noget som helst med Teknisk Museum at gøre, så længe den nuværende ledelse fungerer, og vi vil tilråde andre nøje at overveje, om man bør støtte en institution af denne art.

Birger Wilcke

Ole-Chr. M. Plum

Vort forsidebillede:

ETJ M 4 med godstog ved Gl. Vibæk, sommeren 1966 (se i øvrigt om ETJ M 4 på side 17).

Foto: John Poulsen

DERES SLAGTER
ØSTERGADES KØDFORSYNING

v/ H. E. Schmidt
Østergade – Mariager
(08) 54 10 03

Værsgo og spis brød fra

N. LYKKE GREGERSEN

Kirkegade 12 – Mariager
(08) 54 10 26

HARRIDSLEV
AUTO- OG TRAKTORSERVICE

A. Harboe

(06) 44 12 42

HAVNDAL CAFETERIA & VINSTUE

Smørrebrød – Diner Transportable
(06) 47 00 99

Nancy & Orla Høegh

Ford fører an

HADSUND MOTOR COMPAGNI A/S

aut. Ford-forhandler

Brogade 7 – 9560 Hadsund
Tlf. (08) 57 16 44 – 57 16 15 – 57 12 50

HANNES DAMESALON

v/ Hanne Rasmussen

Kærby pr. Gjerlev J. – (08) 55 01 25

HALD DAMEFRISØR

v/ Esther Mortensen

Hald pr. 8963 Gjerlev J. – (06) 47 42 66

TØMRERMESTER PETER FRIIS

Gassum

Tlf. (06) 47 81 14

ROGER HANSEN

aut. installatør

Gjerlev
Tlf. (06) 47 41 05

HENRIK G. JENSEN

aut. elektro-installatør
Asferg pr. 8990 Faarup
Tlf. (06) 44 33 58 og (06) 47 42 58

HALD EL-INSTALLATIONSFORRETNING

Hald, 8983 Gjerlev
Tlf. (06) 47 42 58 og (06) 44 33 58

HJØRNELY MASKINSNEDKERI

Leif Sommer

Havndal – Tlf. (06) 47 01 86

H. KJÆRSGAARD

Autoreparationer

Purhus pr. 8990 Faarup
(06) 44 33 38

Prøv en brugt vogn fra

KÆRBY AUTO- & PLADEVÆRKSTED

v/ Frede Sørensen
Tlf. (08) 55 01 27

Pladearbejde, bremse- og styretøjservice

JENS KJELDEN

Mellerup – 8900 Randers
Aut. forhandling og værksted

EVINRUDE

Træ- og glasfiberbåde
Tlf. (06) 44 13 42

KOSAN

Komfurer, vaskemaskiner, køleskabe,
hjemmefrysere, vandvarmere, gasradiatorer
Lad os levere og installere
Østergad 21 – Hadsund
(08) 57 13 95

. . . . altid på sporet

AMTSAVISEN

Før:

Østsjællandske Jernbaneselskab

Nu:



Af P. Thomassen

Nu som før: Østbanen er altid et besøg værd – både for jernbaneinteresserede og for besøgende af andre interesser.

Kun få steder i landet ses endnu banernes små hyggelige oprindelige stationer, som ikke er moderniserede sønder og sammen både ind- og udvendigt. Ikke sådan at forstå, at Østbanen er forældet på alle leder og kanter – tværtimod. Som et kommende led i Storkøbenhavns nærtrafik skal Østbanen nok vide at hævde sig som en veldrevet og gennemrationaliseret bane, som for ca. 100 år siden startede nærmest som en tertiærbane. At den bar en del af dette præg endnu for halvtreds år siden, tænker de færreste vel på, men både driften og personaleforholdene syntes dengang at lade en del tilbage at ønske – for at sige det mildt. Der regeredes med hård hånd fra ledelsens side – i nogle tilfælde måske dog med rette. Men offentlighedens syn på Østbanen afgang i høj grad af, hvilken del af fagpressen, man støttede sig til. Når udenforstående drøftede forholdene med personalet, fik man gerne et skuldertrækkende svar: »Tjah – vi kan ikke klage«, hvilket måtte undre alle spørgere. »Jamen – hvordan kan det dog blive ved med at gå på den måde . . . ?« – »Vi kan ikke klage!« – »????« – »Så skulle De bare prøve!« Der var dog nogle, der ikke ville finde sig i dette hårde regime og tog til orde i dag- og fagpressen, men derefter blev der ikke godt at være i Vallø og andre steder.

Men lad nu alt dette »sprængstof« vente til Østbanens 100 års jubilæumsskrift. Det kan godt blive festligt i mere end én forstand.

Lad os i stedet hengive os til den form for »jernbanehygge«, som besættelsestiden og efterkrigsårene dødsdømte. På Østbanen findes der stadig en del af den, selv om den sidste rest af fordums særprægede form for publikumsbetjening forsvandt for cirka tyve år siden.

De læsere, som tålmodigt har arbejdet sig gennem denne uventede forhåndssnak, skal ikke blive skuffede. For selvfølgelig kommer der noget med trinbrætter. Men det er rigtignok en anden slags end de sædvanlige: En mellemting mellem ledvogterhuse og miniaturestationer!

At indrette billetsalg i ledvogterhuse er en ældgammel opfindelse fra før den tid, hvor SJS og JFJ blev til DSB. På ØSJS startede det med, at der i



Varpelev trinbræt, 1963.

Foto: P. Thomassen.

banens første år indrettedes billetsalg i vogterhusene Grubberholm, Lille Heddinge og Varpelev, hvorved alle tog kunne standse, når der var rejsende at optage eller afsætte. Der kunne dog kun købes billetter til nabostationerne, men det blev alligevel til penge efter datidens forhold: Godt 2.000 kr. i 1881. ØSJS fik således hurtigt øjnene op for, at ledvogterskerne – der var toogtyve af dem – kunne gøre endnu større nytte for deres fyrstelige løn end at passe leddene, og snart efter skulle damerne tillige ekspedere rejsegods og banepakker.

Lønnen? Godt 3.000 kr. om året ved århundredskiftet. Men vel at mærke for dem alle tilsammen! De arme koners gennemsnitsløn var altså cirka tolv kroner om måneden. Hertil kom fribolig i vogterhuset, og deres mænd var gerne ansat ved baneafdelingen, og det var i øvrigt ganske normalt for privatbanerne dengang.

Mindre almindelig var den provisionsordning, som konerne fik for deres »stationstjeneste«: I en lang periode fik de fem øre pr. solgt billet, ekspederet rejsegods og banepakke, og provisionen kunne heldigvis ofte langt overstige den faste løn.

Kun ni af ledvogterskerne var så heldige at kunne virke som »stationsforstandere« i det små. (Himlinge og Raaby trinbrætter havde ingen ledbevogtning eller ekspedition.)

Det ligger så heldigt, at ØSJS før i tiden førte en meget omhyggelig statistik over snart sagt alt indenfor banens drift til fryd for »skrupskøre forskningsledere«, som inferiøre skribenter viser så stor in-

Tag en tur med Veteranbanen

M. A.

Reserveret hilsen

Ta' en tur med

MARIAGER-HANDEST VETERANBANEN

E. C.

RANDERS AKKUMULATORFABRIK

Nordre Grave 7 – Randers

(06) 42 18 56

INGER ANDERSEN – TANDTEKNIK

Vestergade 5 – Hadsund

(08) 57 21 24

AKSEL BUGGE – KØBMAND

Østergade 3 – Mariager

(08) 54 10 17

Alt til haven

BALLEGÅRDS PLANTESALG

G. V. Røien

Assens pr. 9550 Mariager

ASSENS KØRESKOLE

Kirsten & Jørgen Jensen

Fasanvej 1 – Assens pr. Mariager

(08) 58 31 33

CHEVRON SERVICE

v/ Jørgen Møller

Råsted – 8900 Randers

(06) 44 31 91

DALBYOVER MØBLER

Leif Vestergård

Altid gode møbler og tæpper til små priser

Dalbyover pr. 8970 Havndal

(06) 47 30 11

DYRBO AUTO

v/ Sv. E. Langberg

Autoreparationer – Pladearbejde

Smøring – Klargøring til syn

8983 Gjerlev Jyll. – Tlf. (06) 47 81 20

ESSO SERVICE

Kaj Andersen

Hobrovej – Mariager – (08) 54 11 73

MARIAGER AUTOLAKERING

Rebstrof Holm

Havnevej 4 – Mariager – (08) 54 11 66

John Jacobsen

MARIAGER HANDELSGARTNERI

Kirkepladsen – Mariager

(08) 54 10 94

HOTEL MARIAGER

Ny indehaver: Poul Højsholt

Østergade 2 – Mariager

(08) 54 1 1 85

SALON »MIE«

Havnegade 2 – Mariager

(08) 54 15 05

Kærbybro Dinér Transportable

v/Tove Andersen

Frokoster – Middage – Smørrebrød

(08) 55 00 25



Ganneskov trinbræt, 1963.

Foto: P. Thomassen.

teresse for. Rent undtagelsesvis kan ses, hvor store forsendelserne har været til og fra de enkelte holdepladser og trinbrætter, hvilket opføres nedenfor for driftsåret 1931:

	Solgte billetter		tons rsg. og bpk.	
	fra	til	fra	til
Egøje	1909	946	0,3	0,3
Grubberholm	3782	1963	1,4	3,2
Himlingøje	3532	1537	—	0,4
Lille Linde	985	532	0,2	1,4
Store Linde	1332	1108	0,2	0,4
Ganneskov	213	238	0,1	—
Ammerup	661	466	0,1	0,2
Varpelev	2465	1338	1,2	3,3
Raaby	323	328	—	—
Bjælkerup	1091	683	0,7	0,4
Lille Heddinge	2130	1725	0,6	1,4

Storemark er af gode grunde ikke med, da der først i 1936 oprettedes holdeplads der, altså efter at der fra højeste instans har givet »rødt lys« for de uhyre tids- og arbejdskrævende tabeller og statistiske kontorarbejder, som bærerne før havde måttet lave, men skal man domme efter billetsalget til Storemark, var denne ikke den ringeste af holdepladserne.

I perioder anlagdes private sidespor ved Ammerup, Grubberholm og Store Linde, men konerne havde intet at gøre med disse, da vognladningsgodset ekspederedes af en nabostation.

Banen må have været godt tilfreds med driften af holdepladserne, for der ofredes 3.600 kr. til opførelse af ventesale og perroner i 1902 til de fire daværende holdepladser. For ikke at komme alt for højt op i udgifterne til nyanlæg, huggede man halvdelen af træperronen fra Vallø station og anbragte den i Lille Heddinge.

Østbanens venteskure er vel ingen arkitektoniske mesterværker, men de er ofte mere pyntelige og fornøjeligere end DSB's hønsehusemode fra tyverne.



Raaby, 1959. Man havde nok ventet sig mere af trinbrættet i 1930, for lågen i forgrunden tørre lige ned i en grøft!

Foto: P. Thomassen.

Svellehusene med den trekantede vindfløj er karakteristiske for ØSJS. De ses for eksempel i Ganneskov og Raaby.

A propos Raaby: Har De været dér? Med de noget særpregede adgangsforhold og den øde beliggenhed er det lidt svært at forstå, hvordan banen kan få flere hundrede rejsende årligt til og fra Raaby, når der tilmed er rutebil på landevejen i nærheden.

fra	Voksen	
	Børn	Børn
til	Øre	Til Inde
Køge	40	1
Egøje	—	2
Vallø	40	3
Grubberholm	50	4
Himlingøje	65	5
Haarlev	90	6
		7
Lille-Linde	110	8
Store-Linde	115	9
Karise	140	10
Ganneskov	155	11
Tøkkerup	175	12
		13
		14
Fakse	195	15
		16
Stubberup	210	17
		18
Fakse Ladepinds	230	19
		20
Ammerup	110	21
Varpelev	130	22
Klippenge	155	23
		24
Raaby	175	25
Bjælkerup	185	26
Store-Heddinge	195	27
Storemark	205	28
Lille-Heddinge	225	29
Rødvej	240	30
		31

Billetten fra Storelinde og godsfrimærket fra Grubberholm er fra 1904, det øvrige er fra 1947.

Coll.: P. Thomassen

GJERLEV KARROSSERIFABRIK

Lars Hoe

8983 Gjerlev – Tlf. (06) 47 42 17

GJERLEV AUTO- OG TRAKTORVÆRKSTED

v/ Erik Pedersen

Tlf. (06) 47 41 95 – 47 43 97

EGON HEDEGÅRD

Smede- og maskinværksted

Hem pr. 9550 Mariager
(08) 55 00 54**N. P. NIELSENS FARVEHANDEL****NR. BORUP MUSIKHANDEL
OG PIANOVÆRKSTED**B. Hedegård Sørensen
8900 Randers – Tlf. (06) 42 21 20Stort udvalg i nye og brugte pianoer
samt el-orgler m. m.

Stemning og reparationer udføres

A. NIELSENTorvet – Mariager
Tlf. (08) 54 11 49Alt i manufaktur – trikotage – garn
strømper – skjorter**P. PETRI PETERSENS PLANTESKOLE**Hov pr. 9550 Mariager
Tlf. (08) 58 33 18

Sirbuske – Roser – Stedsegrønne m. m.

POUL PASCIAK

Smede- og Maskinværksted

Svenstrup pr. 9550 Mariager
(06) 47 82 58

1. kl. kød, flæsk og pålæg

**HOLGER P. SVENDSEN
Slagtermester**Havnegade 5 – Mariager
(08) 54 10 61**SKOVPAVILLONEN**Mariager – Tlf. (08) 54 10 93
1. kl. køkken og kaffebord
Selskaber indtil 300 kuverter
Dinér transportable**k. e. steinfeldt
Mariager**alt tømrer- og bygningsarbejde
udføres

tlf. (08) 54 10 49

BENT FREDERIKSEN

Registreret revisor

Kirkegade 8 – 9550 Mariager
Tlf. (08) 54 14 04

Bogføring – Revision

INGVARD'S TURISTVOGNE

Katbjerg – 9550 Mariager

Kørsel med 10, 24, 36 og 41 personers vogne
Tlf. (08) 55 51 18Alt i betonvarer
efter ingeniørforeningens normer**FÅRUP CEMENTSTØBERI**

(08) 45 20 88

MARIAGER BIBLIOTEKTeglgade
(08) 54 12 67**JØRGEN JØRGENSEN
SKO**Østergade 15 – Mariager
(08) 54 10 78

Efterhånden udvidedes billetsalget fra holdepladserne til fuldt lokalt omfang. Trafikken på Grubberholm blev med tiden så stor (i 1920 omkring 15.000 rejsende), at det overvejedes at bygge en rigtig station her!

Ledbevogtningen blev i årenes løb et problem for banen, som hellere end gerne ville af med den. Via-duktskyggeri kunne der ikke være tale om, da de mest trafikerede overskæringer ligger i byerne (Store-Heddinge, Hårlev, Karise m. fl.), og konstant bevogtning (f. eks. Ammerup) blev efterhånden for kostbar. Dertil kom, at de gamle vogterhuse krævede megen vedligeholdelse, og flere af dem så lige så maleriske ud som deres beboere.

Det var derfor en lettelse, at banen kunne erstatte ledbevogtningen med blinklys eller halvbomme og skille sig af med vogterhusene i årene 1950-54 (Ammerup dog først nogle år senere). Den sidste ledvogterske forsvandt i 1954 og dermed den særprægede form for ekspedition.

Østbanen har stadig sine trinbrætter, 12 stk., hvortil kommer Tokkerup forhenværende station, der blev lukket i 1966. Men banen skal være heldig, hvis man undgår at måtte lukke de mindste stationer, inden Østbanen bliver en stærkt trafikeret nærtrafikbane med stiv køreplan og andet godt.

Det kunne være ganske interessant at undersøge, hvor stor en del trinbrætterne tegner sig for at rej-



Grubberholm trinbræt, 1954.

Foto: P. Thomassen.

sendeantallet og indtægterne i de senere år, men man bliver nok ikke populær af det. (Jeg skal nok holde mig, direktør Rich!). I 1931 faldt 20% af rejseantallet på trinbrætterne og (tilgiv mig) 0,04 % af godstransporterne. Det gav 2,8% af banens samlede person- og godsindtægter med togene.

Der er meget mere at finde i jernbanehistorien om ØSJS' trinbrætter, men lad det være nok for denne gang. Og der er jo meget andet at skrive om Østbanen. En anden gang. Eller af en anden »skriverkarl«.

Den 6. Flyvebåd er fløjet fra rednen!



SPENTRUP-SLAGTEREN

Peer Chr. Mogensen

Tlf. Spentrup (06) 47 70 41

– den rigtige slagter –

AGNES RASMUSSEN

Tandtekniker

Asavænget 13, Randers
(06) 42 49 87**NORDJYSK AUTO-GLAS**Hostrupsvej 70, 9500 Hobro
Garanti for tæthed ved montering af
AUTORUDERDøgnvagt: Tlf. (08) 52 24 50
Radiodirigerede vogne
drej 0020, forlang 8205, 8241 ell. 98341**RAASTED EL-FORRETNING**

v/ E. Lund

Raasted pr. Randers
(06) 44 31 12**SHELL DEPOT RANDERS**

Depotindeh. Bernh. Christensen

Kristrup Møllevej 1, Randers
(06) 42 82 55**MASKINFABRIKKEN TERP**Højtryksrensere »TERP«
v/ Brdr. BjerregårdTerp pr. 8900 Randers
(06) 44 31 15**HANS SCHMIDT**

Automobiler

Vinstrup pr. Havndal
(06) 47 32 07
(06) 47 30 02**SPENTRUP BAGERI**NY INDEHAVER:
Johan Skifter Petersen

8981 Spentrup – (06) 47 70 08

– efter en tur med Veteranbanen
går vejen til**UDBYHØJ KRO – HAVNDAL**

(06) 47 20 13

VULKANO – HADSUND

Bernhard Poulsen A/S

Aut. vulkanisør: Brogade 30

Slidbanefabrik: Hostrupsvej 81
Tlf. (08) 52 01 63 og 52 09 11**ØSTER TØRSLEV AUTOVÆRKSTED**

v/Henning Jensen

8983 Gjerlev J.
Telf. (06) 47 61 39Alt i styretøjsudmåling og -justering
samt hjulafbalancering**RANDERS STYRETØJ-SERVICE**

v/ Alfred Jensen

Støberigade 5 – Randers
(06) 42 06 72**CHR. LAURSEN**

Aut. el-installatør

MELLERUP (06) 44 13 22
Ø. TØRSLEV (06) 47 61 35**ERIK ØSTERGAARD**

Smede- og Maskinforretning

Kastbjerg – Havndal
(06) 47 01 65**SPENTRUP INSTALLATIONSFORRETNING**Aut. el-installatør
Tage Olsen

(Tlf. (06) 47 70 66)

GASSUM AUTOVÆRKSTED

v/ P. E. Schou Petersen

Gassum pr. 8981 Spentrup
Tlf. (06) 47 80 81

Fra legeplads til veteranjernbane:

FFJ nr. 34

Af P. Thomassen

Forrige måned bragte Aalborg Stiftstidende en fornøjelig artikel i anledning af en damptogstur på den ny havnebane i Ålborg (industriområdet til Den kongelige grønlandske Handels havn), og samtidig omtales, at DJK's damphøvdning, E. Hedetoft, sammen med sin dygtige arbejdsstyrke af DJK-medlemmer og andre med hoved og hænder på rette sted var i gang med at genoplive damplokomotivet FFJ nr. 34, det ene af de to endnu eksisterende damplokomotiver fra Aalborg Privatbaner. Det andet, APB nr. 17 (SB nr. 4) tilhører også DJK.

Der skal meget mod og energi til at gå igang med så stor en opgave, som restaureringen af nr. 34 vil være. Efter at have tilhørt APB i halvtreds år, solgtes maskinen sammen med de andre resterende damplokomotiver til ophugning. Nr. 34 undgik dog den skæbne, da det i stedet blev opstillet ved Vesterkæret skole, hvor det siden da har været udsat for hærværk og anden molest. Her behøvede de berygtede souvenirjægere ikke at bryde ind i remiser m.v., som det ellers er skik og brug!



FFJ nr. 34 holder atter foran APB's remise i Ålborg, 7. juli 1973.

Foto: Ole-Chr. M. Plum.

De tekniske data for nr. 34 er der ingen grund til at trevle op her; de ses i W. Bays fortræffelige værker. Nr. 34 var sammen med nr. 32 APB's kraftigste lokomotiv, men trods ydeevnen var den ingen kullsluger. I begyndelsen (1916) brugte lokomotivet 13-15 kg kul pr. lokomotivkilometer, men heldigvis viste den sit samfundssind i 1920/21, da kullene var dyrest – ved at nøjes med 9 kg. Senere lå forbruget gennemsnitligt på 11 kg pr. km.

Ungdommen blandt de jernbaneinteresserede stiller ofte spørgsmålet: »Hvor hurtigt kunne den køre?« Det er et rigtigt kedeligt spørgsmål at skulle svare på, når en maskine kan køre 75 km/t., medens dens hjemmebane har en maksimal fart på 45 km/t. på grund af sporets beskaffenhed. For vi ved jo alle, at et erfarent eller forvovent lokomotivpersonale tit har ladet maskinen spurte af sted – alt hvad gangtøj og koblinger har kunnet holde – så banemesteren og hans folk dagen efter har krummet tærerne i støvlerne i retfærdig harme over, at sporet lå »jævnt u-jævnt« efter sådanne udskjelser.

Efter at APB havde fået forstærket sit spor, blev maksimalhastigheden sat op til 70 km/t., og der stod heldigvis intet i TIB om, at det kun gjaldt motortog.

En sommerdag i 1946 så jeg tog G 726 køre ind på Nørresundby H., af gode grunde forsinket. Toget bestod den dag af cirka 60 vogne, hvoraf de fleste var tomme. Toget var ikke officielt personførende, men efter at det under megen raslen og bremsehvi- nen var standset, steg en snes personer ud af den lange D-vogn, som formentlig var med af hensyn til bremsevægten. I toget var der foruden diverse afarter af godsvogne bagest i toget en C-vogn med tagrytter og den berygtede røde seddel, der fortalte, at vognen omgående skulle på værksted. Det var der intet mærkeligt i, for bageste trækkrog lå på bagperronen...

Lokomotivføreren var ærgerlig over forsinkelsen, der skyldtes det dårlige lokomotivbrændsel. Jeg hørte lokomotivføreren tale med stationsforstanderen derom; hvad kunne det nytte, at han fik banens stærkeste maskine foran de »sølle 600 tons«, når de kun fik det fordømte negergrus og »Polens hellige jord« at fyre med, som man kaldte de første kulleverancer, der ankom efter krigen. Så det må have været nr. 34 eller 32, der kørte toget den dag.

Nr. 34's benyttelse:

Kørte lokomotivkilometer 1917-35

	FFJ	AHJ	AHB
1916/17	36.669	34	151
1917/18	37.412	17	–
1918/19	34.823	–	–
1919/20	31.308	17	300
1920/21	32.238	18	150
1921/22	30.309	–	150
1922/23	33.750	17	–
1923/24	46.016	–	99
1924/25	45.098	17	–
1925/26	34.948	132	–
1926/27	46.123	113	–
1927/28	39.000	–	256



**MARIAGER
TRÆLASHANDEL A/S**

TELEFON (08) * 54 14 00 - KOMMER OVERALT

RANDERS DAGBLAD

- den store regionale avis

ZETOR Traktorer - WELGER Pressere

SIGURD JØRGENSEN

Maskinhandler

Hvidsten Mølle - Spentrup
(06) 47 73 90

FRITS MØLLER

Aut. elektro-installatør

Assens pr. 9550 Mariager
(08) 58 30 31

MORNINGS RENSERI OG VASKERI

Teglgade - Mariager

(08) 54 12 13

KRISTEN H. JENSEN

Tømrer- og snedkermester

8983 Gjerlev J.
(06) 47 40 55

GASSUM CEMENTSTØBERI

Marius Kristensen

Gassum pr. 8981 Spentrup
(06) 47 80 23

MARGRETHES TRIKOTAGE

8981 Spentrup
(06) 47 70 26

JENS LÜBECK A/S

Alsvej 21 - Hadsund
Tlf. (08) 57 17 22

HANOMAG

ta'r det store læs - på det lille kørekort

L. C. SPORT

v/ Leo Cristensen

Nørregade 10 - Hadsund
(08) 57 16 95

Maskinhandler

IB E. MORTENSEN

Kastbjerg tlf. Havndal (06) 47 03 23

Alt i landbrugs- og
Entreprenørmaskiner

FÆRGEN MELLERUP-VOER

- nyd turen over Randers Fjord
Sejler: 1. april-1. okt. fra 7,00-23,00
1. okt.-1. april fra 7,00-22,00
(06) 44 13 38

Fa. ERIK LADEFOGED

Skoletavler

Importør af tavle- og oliekridt

Skovgårdsvej 10 - Randers
(06) 42 25 77

NR. BORUP KARROSSERIVÆRKSTED

P. Skaaning

Nr. Borup - 8900 Randers
(06) 44 30 33

VILHELM NELLEMANN A/S

Aut. DOMI forhandler

Hospitalsgade - Randers
(06) 42 17 33

NR. BORUP AUTO- OG MASKINVÆRKSTED

v/ Viktor Mogensen

Nr. Borup pr. Randers
(06) 44 31 27

	FFJ	AHJ	AHB
1928/29	36.947	—	—
1929/30	42.803	451	450
1930/31	45.842	225	150
1931/32	43.711	1.015	10.550
1932/33	3.668	—	—
1933/34	18.166	5.493	3.775
1934/35	25.465	10.714	13.979

Længere rækker den forhåndenværende statistik desværre ikke. Men tallene fortæller dog et og andet. Efter god gammel skik holdt FFJ's maskiner sig næsten stavnsbundne på »hjemmebane« og kørte kun undtagelsesvis på de andre APB-strækninger indtil 1933; derefter tog man det ikke så tungt, hvilke maskiner der anvendtes på de forskellige strækninger. Tallene skulle jo tale for sig selv, men nogen forklaring må der dog tillægges nogle af dem. De mystiske 17 km-ture på AHJ er til at hitte ud af, for det er dobbeltture Ålborg–Gistrup, der kan være blevet nødvendige for hjemhentning af efterladte godsvogne eller i forbindelse med særtogskørsel til et årligt marked eller lignende i Gistrup.

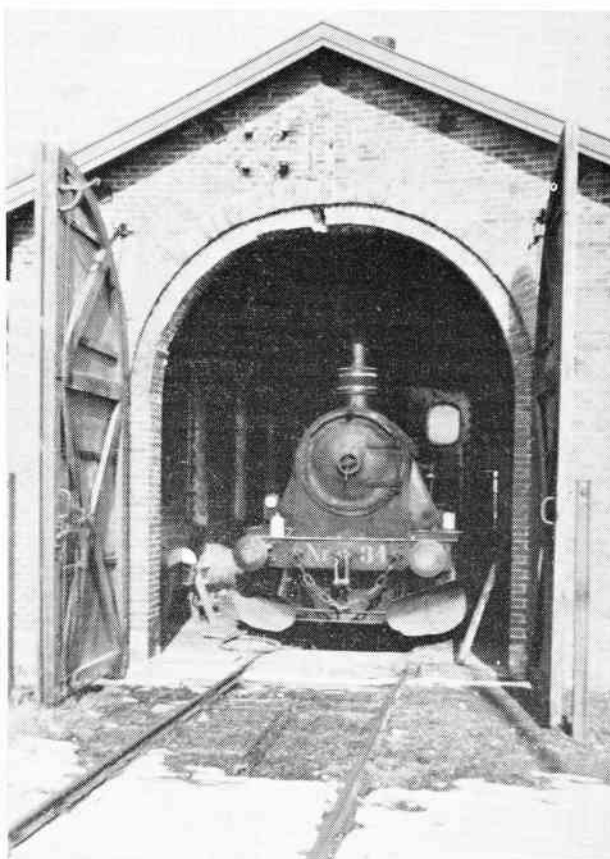
På AHB svarer 150 km til en dobbelttur Ålborg–Hvalpsund og 100 km for et togpar mellem Ålborg og Års. Det store tal fra 1931/32 har en anden forklaring: to af AHB's egne lokomotiver var til S-revision.

Naturligvis har nr. 34 også kørt på TFJ's spor til Thisted efter at tog gennemførtes Ålborg–Fjerritslev–Thisted. Men før midten af trediverne er det nok tvivlsomt, at de største af FFJ's lokomotiver har sat deres hjul på det forholdsvist svage spor, som endnu henlå på TFJ og for den sags skyld også på visse strækninger på FFJ. I stedet for anvendte FFJ sine ældste maskiner (de »lavbenede« Jung-maskiner) til kørsel på TFJ, når der var behov derfor. Sidst i tyverne kørte APB's maskiner godt 30.000 km årligt på TFJ, i 1933/34 86.000 km.

Den megen kørsel på AHB må ikke have bekommet nr. 34 godt. Måske har den ikke syntes om den karske søluft i Hvalpsund med duften af sommerlune døde fisk og søstjerner – i hvert fald måtte maskinen til hovedreparation i 1932/33, og det blev ikke sidste gang, en større reparation blev nødvendig. Blandt andet er fyrboksen blevet udskiftet.

Efter anskaffelsen af motorlokomotiver og skinnebusser solgte APB i 1952/53 ni af sine resterende sytten maskiner, og de sidste otte henstod i APB's remiser rundt omkring, indtil de også blev solgt til ophugning i 1936. Nr. 34 var hensat i remisen i Asaa.

Hvor mange kilometer nr. 34 har kørt i sin levetid, bliver næppe nogensinde opklaret. Oplysningerne efter 1935 fortaber sig i røgtågerne efter afbrændingen af APB's maskinafdelings arkiver. Vi ved kun, at maskinen kørte godt 700.000 km indtil 1935, altså under 19 års drift. Men vi gætter ikke helt galt, hvis vi siger, at den har kørt lige så langt i årene



FFJ nr. 34 hensat i remisen i Asaa, marts 1962.

Foto: N. Bonnesen.

1935–52 – trods nogen tids henstand som reserve og under reparationer.

Det skal blive interessant at se, hvor mange kilometer nr. 34 kommer til at køre på den kommende veteranjernbane i Ålborg; det er jo i sammenligning med den oprindelige kørsel på FFJ kun småture; men lad os håbe, at der bliver mange af dem. Og lad os ønske Hedetoft og hans folk (»disse prægtige mænd og deres dampende maskiner«) held og lykke med arbejdet på nr. 34.

HOED KALKVÆRK

Balle – Jylland

(06) 33 70 16

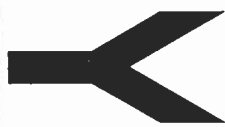
SKJERN BRØDFABRIK

Bredgade 74

Skjern – (07) 35 00 60



**Hads-Ning Herreders
Jernbane**



ØSTBANEN

4652 HÅRLEV
(03) 68 60 19

GRATIS KNALLERT

fra **VERNERS SCOOTER-SERVICE**
Vestergade 17-19 – Tlf. 42 72 21
RANDERS

Ved køb af ny knallert i tiden 15. marts
til 15. oktober får du udleveret en lod-
seddel, hvorpå du kan vinde den købte
knallert. Vinderen bekendtgøres ved
opslag i forretningen.

SPAREKASSEN FOR LANGAA OG OMEGN

LANGAA – TLF. (06) 46 13 22

STEVNSTRUP – TLF. (06) 46 71 77

GRATIS ALBUM

når vi fremkalder Deres farvefilm

FAUNA FOTO

Gl. Kongevej 111 – København V
VEster 8920



**Musik skal der til
CLEAR SOUND**

PRIORGÅDE 1 A
9000 Aalborg - Tlf. (08) 13 98 51

HARLY PETERSEN

Autoriseret Domi forhandler

Østre Landevej 41 – Maribo
Tlf. 88 05 33

HILLERØD PRIVATBANER

GRIBSKOVBANEN og

HILLERØD-FREDERIKSVÆRK-HUNDESTED

JERNBANE

**LYN-LEVERING AF EL-ARBEJDE
af enhver art**

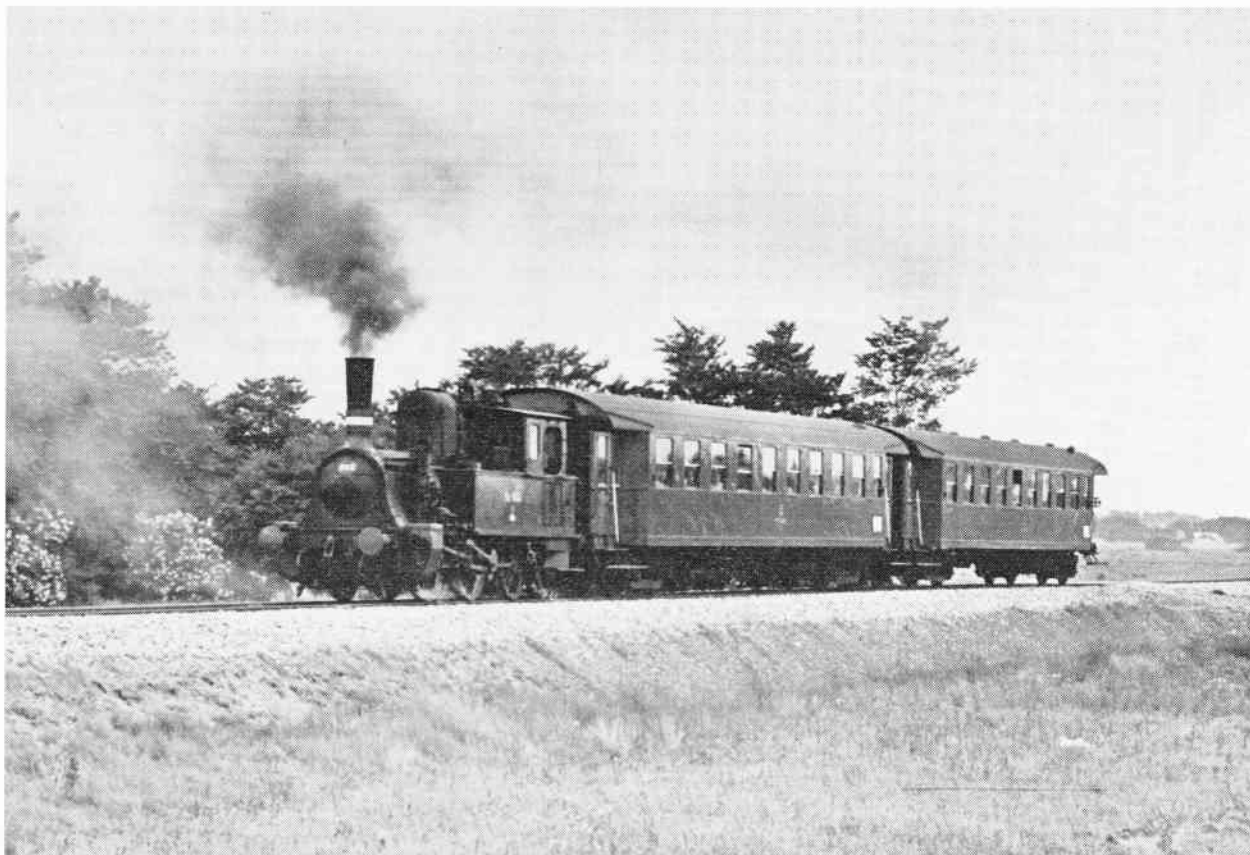
Johnny Olsen

H. C. Ørstedsvej 55
1879 København K
39 51 33



ØRESUNDSBÅDENE

Så køres der på DJK's tredje veteranjernbane - Limfjordsbanen



Damptog på Limfjordsbanen med F 663 ved Gistrup, den 8. juli 1973.

Foto: Ole-Chr» M. Plum.

Dansk Jernbane-Klubs Nordjyske afdeling har i snart flere år arbejdet på at få bevaret materiel fra de nu nedlagte Aalborg Privatbaner, således at kørsel med museumstog i Ålborg-området kunne finde sted.

DJK har gennem tiden købt eller overtaget adskillige person- og godsvogne fra APB, men et damplokomotiv fra APB kneb det lidt med. Heldigvis var to af APB's damplokomotiver undgået den skæbne at blive ophugget. Det ene var endt på Skagensbanen i 1924. Dette rangerlokomotiv, der byggedes i 1903 som APB nr. 17, blev købt af DJK fra Skagensbanen i 1969. SB nr. 4, som lokomotivet benævntes ved SB, henstår i dag i Frederikshavn.

FFJ nr. 34, der blev bygget af Henschel & Sohn i 1916, endte i 1966 på en legeplads ved Vesterkæret skole i Ålborg. Kommunen havde altså overtaget nr. 34. Siden Aalborg Privatbaner blev nedlagt, har vore ihærdige nordjyske medlemmer med E. Hedetoft i spidsen arbejdet på, at DJK skulle overtage nr. 34 med henblik på atter at bringe lokomotivet i en sådan stand, at det ville kunne anvendes til museumstogs-kørsel.

En lang tid gik med møder og forhandlinger, der mandede ud i, at DJK kunne få nr. 34, såfremt man kunne

stille noget andet i stedet ude på legepladsen. Mange muligheder blev overvejet, lige fra sporvogne til små industrilokomotiver, og man valgte det sidste. Som bytteobjekt tilbød foreningen damplokomotivet »Else«, som DJK i 1962 modtog som gave fra cementfabrikken »Dania« ved Mariager.

Tilbudet blev accepteret fra Ålborg Kommunes side, og man kunne nu gå i gang med at arrangere ombygningen. »Else« henstod i en sørgelig tilstand udenfor remisen i Maribo.

I slutningen af marts måned blev lokomotivet læsset på en godsvogn af Museumsbanens personale, og så gik turen til Ålborg. Her stod man parat til at modtage »Else«, der efter aflæsningen fik en gevaldig make-up, så lokomotivet knap var til at kende igen.

Snart kunne selve ombygningen foretages; den foregik lørdag den 16. juni, og nr. 34 henstår nu udenfor APB's gamle remise i Ålborg. »Else« er anbragt på legepladsen, hvor der senere også bliver anbragt et par undervogne fra cementfabrikken, således at børnene selv kan konstruere deres vogntyper og bygge dem på undervognene.

Allerede inden nr. 34 blev hentet, var man i Nordjylland begyndt at istandsætte vogne. I Nørresundby har et arbejdshold flittigt arbejdet med at reparere motoren på skinnebussen ETJ Sm 1, der er »hensat« i den gamle privatbaneremise dér – i dag uden sportilførsel! På det remisespor, som maskinfabrikant F. Toppenberg velvilligt har stillet til rådighed, er Dae 21 ved at blive istandsat. Vognens træbeklædning udskiftes fuldstændig, og snart kan denne morsomme post-, pak- og personvogn atter fremtræde i skikkelig stand.

Trangen til at »komme ud og køre« meldte sig naturligvis også hos folkene i Ålborg, og da det nye industrispor fra Ålborg station til Den kongelige grønlandske Handels nye havn i Ålborg Øst blev åbnet 29. november i fjor, havde man pludselig fået en egnet strækning til veteran-togkørsel.

Forhandlingerne med Ålborg Kommune og DSB endte snart med, at der blev givet tilladelse til den ønskede kørsel på det nye spor, hvis linieføring tilmed fulgte den tidligere Ålborg–Hadsund Jernbanes linieføring ud til lige før Gistrup.

Som sædvanlig, når man skal starte en veteranjernbane i Danmark, var der lidt problemer med at få tegnet en forsikring for kørslen, men også disse blev klaret.

Men hvad skulle man køre med, indtil nr. 34 og foreningens egne vogne bliver færdige? Først i 1975 regner vore nordjyske medlemmer med at kunne melde nr. 34 klar, så hvis man ville ud at køre med damptog, måtte man i gang med at låne et damplokomotiv. Her blev det DSB, der hjalp, idet man kunne tilbyde DJK at leje en F-maskine, nærmere betegnet F 663.

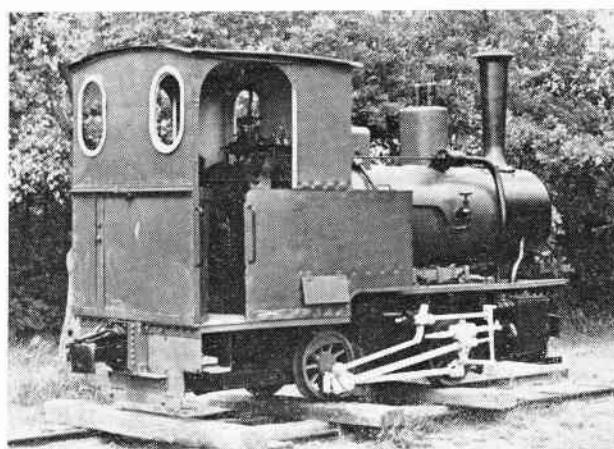
Hedetoft sørgede for, at kontrakten blev skrevet med DSB, og samme dag som nr. 34 blev »sat på sporet« igen, den 16. juni, kom F 663 fra Frederikshavn til Ålborg, således at man den 17. juni 1973 kunne holde indvielsestog på Veteranbanen mellem Ålborg og Ålborg Øst.

Ved indvielsestoget forstås det tog, som blev kørt i forbindelse med foreningens udflugt til Skagensbanen, Hirtshalsbanen og Limfjordsbanen i week-enden 16.–17. juni.



Efter at det er rygtedes, at nr. 34 skal istandsættes har Nordjysk afdeling modtaget flere af de manglende dele til lokomotivet fra venlige folk. Her afleverer vort medlem, H. Ladefoged Knudsen, et istandsat vandstandsarmatur til nr. 34's reparationshold.

Foto: Ole-Chr. M. Plum.



På legepladsen i Ålborg Vest er damplokomotivet »Else« – flot opmalet – opstillet til glæde for kvarterets mange børn, 9. juli 1973.
Foto: Ole-Chr. M. Plum.

Den regelmæssige damptogdrift på banen er imidlertid formentlig allerede overstået for i år. Det skal forstås således, at Nordjysk afdeling udover kørslen den 17. juni også har kørt damptog på Limfjordsbanen i de to week-ends 30. juni – 1. juli og 7.–8. juli. På de fire dage kørte man hver dag tre togpar med F 663 og to CI-vogne. Kørslen fandt sted i forbindelse med det årlige Pinsemarked i Ålborg, og med togene befordrede man i alt cirka 600 rejssende (se dog meddelelsen på side 25).

Når F 663 holdt klar til afgang på Ålborg station, kunne man ikke lade være med at tænke frem i tiden – til den dag, hvor det atter er nr. 34, der kan køre af sted med glade togrejsende ligesom i gamle dage, da Ålborg Privatbaner var med til at præge stemningen på Ålborg station.

Turen med Limfjordsbanen er en pragtfuld oplevelse, som man absolut ikke må snyde sig selv for, hvis lejlighed bydes. Man starter på det sted, hvor den nu hensovede Hadsundbane havde sit udgangspunkt, nemlig fra spor 0 på Ålborg station. Veterantoget passerer de tidligere privatbaneremiser, og kort efter får man rig lejlighed til at se motorvejsanlægget syd for byen i en lidt anden vinkel end sædvanligt. Gennem to broer kommer man under motorvejen, og snart kører toget ind på den gamle Gug station. Turen fortsætter forbi Lundegårde trinbræt, og lige før Gistrup svinger banen nordpå. Toget kører nu gennem nogle dejlige enge, hvor der er et storslået fugle- og dyreliv.

Til venstre har man en glimrende udsigt til Ålborg Øst, det nye beboelses- og industri-kvarter, men på højre side er der endnu kun marker.

Banen har sit omløbspor beliggende cirka to kilometer fra selve endestationen, hvilket bevirker, at man er nødt til at »trykke« toget tilbage fra endestationen til omløbssporet.

Havnen nås gennem en meget skarp kurve, der kun må passeres med 15 km/t., og vi er nu fremme ved »Nordpolen«, som jernbanefolket har døbt Den kongelige grønlandske Handels havn.

Med tiden vil Ålborg by her få et udflugtsmål, som uden tvivl vil blive benyttet af de mange turister, der i forvejen besøger byen, hvadenten de så ser på kunst, byens zoologiske have eller Tivoliland.

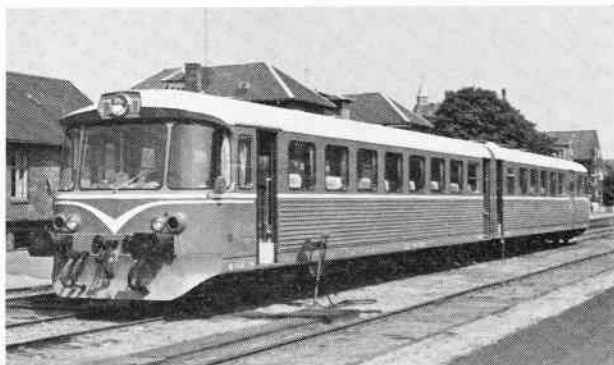
Jernbanenyt - kort fortalt



Privatbanerne

Ebeltoft-Trustrup Jernbane: Diesellokomotivet ETJ M 4, der blev solgt til firmaet Løgstrup efter ETJ's nedlæggelse i 1968, er blevet ophugget i maj 1973. M 4 blev bygget af Scandia i Randers i 1933 udstyret med en B&W dieselmotor på 300 HK til Kolding Sydbaner, litereret KS M 3. I 1950 købte ETJ lokomotivet efter nedlæggelsen af Kolding Sydbaner i 1948. Firmaet Løgstrup har blandt andet anvendt M 4 til skinneoptagningen på Randers-Hadsund Jernbane i 1970.

GDS/HFHJ: Lynettetoget YM 11 og YS 50 bliver leveret til banen den 25. juli 1973.



HHJ's nye lynettetog, YS 44 og YM 33 i Odder 7. juli 1973.
Foto: Ole Kien.

HHJ: Det første af de nye to-vogns lynettetog til banen blev leveret den 7. juni, mens det andet togsæt ankom den 3. juli 1973.

Fra den 6. august 1973 udvides køreplanen med seks togpar mellem Århus og Odder på hverdage samtidig med at der kommer yderligere et togpar mellem Odder og Hov. Denne udvidelse kræver, at mere materiel tages i brug, og da banens gamle danske skinnebusser nu er fuldstændig udslidte, har man måttet se sig om efter noget andet materiel til erstatning, da de to nye lynette-tog ikke er tilstrækkelige.

Ganske naturligt har man, som ved andre danske privatbaner, henvendt sig til Statens Järnväger i Sverige med henblik på at købe foreløbig én eller to motorvogne af typen YB06. Handelen, der endnu ikke er endelig afsluttet, forventes at skaffe HHJ det ønskede materiel til levering i slutningen af august 1973.

Mens HHJ M 3 har været til revision, har banen haft lånt GDS L 1 til fremførelse af godstog fra midten af maj til midten af juli måned.

VLTJ: Som nævnt i nr. 3/73 af tidsskriftet har banen modtaget i alt fire svenske skinnebusser. De to sidste, YB06 nr.



Togkrydsning i Bonnet på VLTJ mellem YB06 761 og VLTJ Sm 17.
Foto: Ole-Chr. M. Plum.

773 og 777, ankom til Lemvig den 16. maj. Alle fire motorvogne er bygget til Statens Järnvägar af Hägglund og Söner, Örnsköldsvik i 1953.

Medio juli var to af skinnebusserne, YB06 761 og 777, sat i drift efter at der var installeret radio i vognene. Vognene var endnu ikke omlytredede.

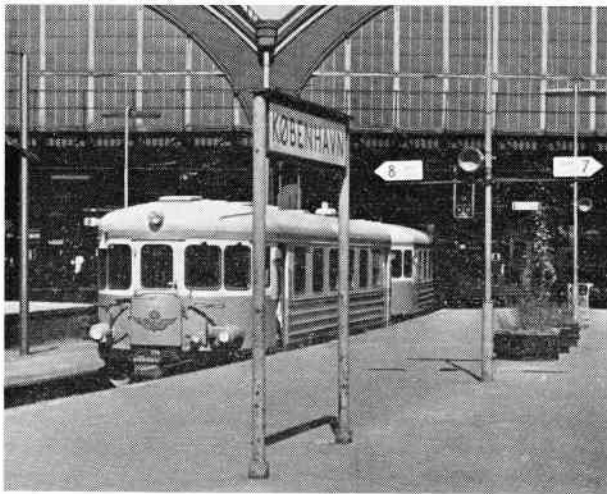
YB06 756 bliver ikke – som nævnt i nr. 3/73 – ophugget, men istandsættes for at kunne indgå i driften på VLTJ. Det er besluttet, at vognene skal beholde de oprindelige SJ-farver blandt andet på grund af, at skinnebusserne så er lettere at se for de vejfarende, der er nødt til at krydse banen.

Scandia-skinnebusserne Sm 12 og 15 er hensat ved remisen i Lemvig, efter at radioanlæggene er overflyttet til de svenske skinnebusser.

Som jernbaneentusiast er der altid meget at se og opleve på VLTJ. For eksempel anvendes én af de gamle motorvogne fra 30'erne i tog 6 og 15 mellem Lemvig og Vemb mandag-fredag af hensyn til stykgodsvogne. Af samme grund køres tog 15 og 20 mellem Lemvig og Thyborøn også med motorvogn.

Det kan kun anbefales at besøge VLTJ i denne sommer, da banen i fællesskab med turistkontorerne i Ulfborg og Lemvig – forsøgsvis – har lavet en turistbillet, der har gyldighed i én dag. Billetten gælder til VLTJ's tog samt til rutebilstrækningerne Lemvig-Thyborøn, Lemvig-Bøvlign-Vemb, Lemvig-Thorsminde og Lemvig-Holstebro (sidstnævnte strækning dog kun hvis billetten købes på Lemvig station eller på turistkontoret i Lemvig. Prisen for en turistbillet er kun 10,- kr.

Turistbilletten vil kunne købes indtil den 1. november 1973, hvor forsøgsperioden slutter. Lad os håbe, at turistbilletten bliver en succes til gavn for VLTJ.



Den 16. maj kørtes det sidste svenske skinnebusmateriel til VNJ og VLTJ fra Sverige. Særtoget kørte denne gang over København H.
Foto: Ole-Chr. M. Plum.

VNJ: Den 16. maj ankom også det sidste svenske skinnebusmateriel til VNJ. Det var de tre motorvogne YB06 770, 776 og 780 samt mellemvognen UB 1945.

Alle seks motorvogne blev bygget til Statens Järnvägar af Hågglund og Söner, idet YB06 753, 768, 769, 770 og 776 blev bygget i 1953 og YB06 780 i 1954. Styrevognen YBF6 1786 blev også bygget til SJ af Hågglund og Söner, men først i 1955. Mellemvognene UB 1945 og 1956 blev bygget af Märstaverken i Eksjö i 1955.

Ved VNJ bliver det svenske skinnebusmateriel istandsat inden det indsættes i driften. Vognene bliver malet i to farver som nu, idet den orange farve bliver ændret til en blod-orange farve, og den gule farve bliver mere skarp.

VNJ Sm 16 er hensat på Varde Vest efter at være blevet beskadiget ved et sammenstød med en bil.

»Privatbanerne« redigeres af Ole-Chr. M. Plum.

Foreningsnyt

Birger Wilcke - 50 år

Den 31. juli 1973 fyldte Dansk Jernbane-Klubs formand, politiadvokat Birger Wilcke, 50 år. En farverig personlighed er nu på vej ind i de voksnes rækker.

Lad os benytte lejligheden til at præsentere formanden for de medlemmer og de læsere af »Jernbanen«, for hvem han er et ukendt »fænomen«.

Det var et ferieophold på landet i 1932, der vakte Wilckes interesse for jernbaner, og »banen« var Kalvehavebanen. Interessen er siden blevet holdt vedlige, og han har samlet sig en enorm viden om danske jernbaner og deres historie. I BW's »hule« på Søbakken er reoler, skrivebord, stole, vindueskarme og gulve fyldt med store og små skrifter om jernbaner. Det er således ingen tilfældighed, at det netop er Wilcke, der sammen med P. Thomassen har kunnet skrive de fleste af de bøger om jernbaner, der er udkommet på DJK's eget forlag. Kun med BW's omfattende viden er det muligt at skrive en jernbanes historie således, at bogen indfører sig som en smuk og værdifuld brik i en egne historie og udvikling.

Wilcke var også med i den lille kreds af »sære« mænd, der i 1961 stiftede Dansk Jernbane-Klub, hvis formand han har været næsten siden starten. DJK er i årenes løb vokset til en landsomfattende forening, og det er lykkedes for Wilcke at placere DJK på førstepladsen i offentlighedens og DSB's øjne som den store, toneangivende jernbaneklub.

Hans interesser og viden er vidt favnende. Hans øjne lyser, når han fremviser et stykke gammelt kinesisk porcelæn, han har opsporet på en af sine talrige rejser til London – se hans glæde over farverne i et maleri, lige købt på en auktion, eller glæden over i en lille antikvarboghandel at have fundet 4. bind af H. P. Hansens erindringer. Eller se ham omgivet af sine børn, hund, kat og venner i sit gæstfrie hjem, bænket ved fru Inges kolde bord med mangfoldige snapsebryg og med P. Thomassen som lakseforsker.

Har han fejl? Ja, selvfølgelig – og mange. Han er lidt selvoptaget, kan være meget arrogant og er især en stor

drillepind. Se ham f. eks. tage »gas« på bestyrelsens eller andre »besværlige« medlemmer, og se hans glæde, når klakørerne jubler over hans »vid«. Bestyrelsesmøderne ledes efter hans lidt rodede principper. Da han første gang blev præsenteret for en forud fastlagt dagsorden, demonstrerede han mod en sådan latterlig pøntlighed ved at tage dagsordenens punkter i omvendt rækkefølge.

Sådan er Wilcke på godt og »ondt« en farverig personlighed. Om han i løbet af det kommende tiår opnår at blive »voksen«? – måske – det ønsker vi – hans venner – nu ikke.

POR

Meddelelse

Dansk Jernbane-Klubs bestyrelse har under 8. juli 1973 besluttet at **ekskudere hr. Jens Jensen**, Åbyhøj på grund af dennes erhvervelse af arkivalier fra danske privatbaner i DJK's navn uden at have haft bemyndigelse hertil, og uden at de erhvervede arkivalier er afleveret til foreningen. Bestyrelsen har samtidig – under samme dato – besluttet at **ekskudere hr. Adolf Berggreen**, Egå på grund af dennes erhvervelse af driftsmateriel fra danske jernbaner til »Jydsk Jernbane Klub«, »Østjydsk Jernbane Societet« og »Privat Jernbane Museet«, hvilke betegnelser – efter det overfor bestyrelsen oplyste – ikke dækker over nogen egentlige foreninger.

Birger Wilcke

Kassereren meddeler:

Af hensyn til korrekt distribution af tidsskriftet »Jernbanen« bedes følgende venligst bemærket:

1. Er dette nummer af tidsskriftet rigtigt adresseret? Hvis adressen er mangelfuld eller forældet, bedes man snarest muligt meddele kassereren eventuelle ændringer på et postkort.

2. Ved varig flytning i Danmark må man huske, at »Jernbanen« **skal** anføres på flytteanmeldelsen til postvæsenet, i rubrikken »Postomdelte aviser m. v.«.

3. Fremkommer senere numre med gammel adresse påtrykt, bedes reklamation derom rettet til postkontoret på fraflytningsstedet. Fraflytningspostkontoret har pligt til at give Deres meddelelse videre til Avispostkontoret i København.

4. Flytteanmeldelse til foreningen rettes til kassereren (ikke til sekretæren), men er normalt ikke nødvendig, da postvæsenet kort efter hver udsendelse af »Jernbanen« giver foreningen meddelelse om alle meldte flytninger, der er sket siden sidste gang.

Meddelelse om flytning til, fra eller i udlandet eller Grønland må nødvendigvis meddeles til kassereren.

5. Udeblivelse af tidsskriftet meddeles til Deres postkontor. Reklamationer over udeblivelse skal altså ikke sendes til foreningen. I tilfælde af, at bladet udebliver i forbindelse med flytning, læs da punkt 3.

Mogens Bruun

Kommende møder og udflugter

Onsdag den 12. september 1973 kl. 20 i »Karnappen«, Niels Hemmingsens Gade 10, underetagen (store sal), 1153 København K.

Den årlige traditionelle mødeaften: »Det oplevede jeg i sommer«. Medlemmerne er velkomne med korte indlæg og dias – eventuelt film. (Film bedes i forvejen anmeldt på tlf. (01) 39 33 12 mellem kl. 17–19 inden 7. september.)

I pauserne mellem film- og diasforevisningen vil Salgsafdelingen have visse jernbaneeffekter, køreplaner m. m., som sælges på auktion.



Efterårssæsonens første udflugt går til Småland. **Søndag den 30. september** besøger vi Ohs Bruks Järnväg.

Vi kører med Næstved Turistfart. Afgang fra Københavns Hovedbanegård (Bernstorffsgade) kl. 7.00. Påstigning kan finde sted i Helsingør. (Mødested: LB-færgelejet ved Kronborg kl. 7.50).

På vejen gøres ophold i Ljungby, hvor der vil være mulighed for at spise frokost.

Særtoget på Ohs Bruks Järnväg afgår kl. ca. 13.30, rejsen varer (incl. diverse fotostop) ca. 4 timer. Tilbagefejren mod Helsingborg starter kl. 18.00. Ankomst til København H med et kort ophold undervejs kl. ca. 23.30.

Billetprisen for dette arrangement er dkr. 75,-. Der ydes ingen rabat for børn eller for påstigning i Helsingør.

Tilmelding sker ved at indbetale billetprisen på **postgiro 11 10 06, Dansk Jernbane-Klub, Udflugtsafdelingen, Opnæsgård 21, 2970 Hørsholm senest torsdag den 13. september**. Såfremt der er ledig plads, kan tilmelding efter denne dato evt. accepteres efter telefonisk aftale med (01) 86 31 31 (kun om aftenen).

Hvis påstigning finder sted i Helsingør, bedes dette anført bag på giroindbetalingens kupon til modtageren.

Desværre er deltagerantallet til denne udflugt begrænset, vi anbefaler derfor hurtig tilmelding. Billet eller meddelelse om, at udflugten allerede er udsolgt, vil blive udsendt til de, der har tilmeldt sig ca. 10 dage før afgang.



Tirsdag den 23. oktober 1973 kl. 20 i »Karnappen«, Niels Hemmingsens Gade 10, underetagen (lille sal), 1153 København K.

Foredrag af trafikkontrollør O. Aaberg, DSB: »Usædvanlige transporter på jernbanerne«.



Søndag den 28. oktober 1973: Efter forslag og ønsker om udflugt med Frichs' diesellokomotiver, der kører på adskillige privatbaner, har Udflugtsafdelingen imødekommet dis-

se ønsker ved at tilrettelægge en udflugt på Odsherreds Jernbane og Hillerød-Frederiksværk-Hundested Jernbane. Trækraften bliver dels Frichs' diesellokomotiv fra trediverne, dels Frichs' diesellokomotiv fra begyndelsen af halvtredserne og endelig diesellokomotiv af den type, som leveredes til flere privatbaner i slutningen af halvtredserne fra Maschinenbau A/G Kiel (MAK).

Planen for udflugten ser således ud:

København H. afg. 8.35.

Toget oprangeres af OHJ DL 24 – BL 230 – BL 231. Inden afgang fra Holbæk erstattes OHJ DL 24 af OHJ DL 40, og endvidere tilkobles en pakvogn.

Nykøbing Sjælland ank. 12.25.

Frokost.

Nykøbing Sjælland (bus til Rørvig fra stationspladsen) afg. 14.00.

Rørvig (færge til Hundested) afg. 14.25.

På HFHJ oprangeres toget af HFHJ M 11 – C 60 – C 61 – DK 76.

Hjemrejse Hillerød-København H. (ank. ca. kl. 18) foregår med S-tog (E-linien), hvortil udflugtsbilletten vil være gyldig.

Der vil blive arrangeret fotostop på såvel OHJ som HFHJ.

Pris for deltagelse er: kr. 55,00 – uanset påstigningsstation.

Tilmeldelse sker ved **senest torsdag den 11. oktober 1973** at indbetale ovennævnte beløb på **postgirokonto 11 10 06, Dansk Jernbane-Klub, Udflugtsafdelingen, Opnæsgård 21, 2970 Hørsholm**. Kvitteringskuponen medbringes og ombyttes i toget med billet. Der gøres opmærksom på, at ordinære rejsehjemler ikke er gyldige til udflugten.

Særtogsanmeldelser vil blive udleveret.

Ønskes frokostplade i Nykøbing Sjælland – Hotel Odsherred – til kr. 24,50, mærkes girototalen til modtageren med et »M«. Der er begrænset plads på hotellet. Betaling for frokostpladen sker under frokosten til tjeneren.

POR-PSR



Udflugten med NJK på Bergensbanen

I dagene 30. maj – 2. juni deltog 31 DJK-medlemmer i Norsk Jernbaneklubbs rejse til Bergen. På Oslo Øst, hvorfra turen udgik, var oprangeret et to-vognstog bestående af en elektrisk motorvogn type 65 a (BM 65.17) og en styrevogn type BFS 65. Dette tog anvendtes under hele turen, hvis første etape var fra Oslo til Finse.

Motorvognen blev i 1938 leveret af NEBB og Skabo til Drammensbanen som Co-m type 5 nr. 18.517. Vognen er udstyret med multipelkobling beregnet til styrevognsdrift. Kørestrømmen er én-faset, 15.000 volt med $16\frac{2}{3}$ perioder pr. sek. Der er fire banemotorer, der hver ved en hastighed af 42 km/t. yder 158 HK. Største hastighed er 70 km/t. Vognen, der har en strømaftager, har en længde på 20.700 mm og 66 siddepladser. Totalvægt er 42,5 tons.

Styrevognen med store endeperroner – blev i 1927 leveret til Norsk Hoved-Jernbane som træ-personvogn, Co 65, til lokaltrafikken i Oslo-området. I 1937 blev vognen ombygget til styrevogn, men bevarede de åbne endeperroner, og blev litereret BFS 65 nr. 18.605. Længde 18.500 mm og 61 siddepladser. Vognvægt ca. 29 tons.

På højfjeldsstationen Finse fik vi lejlighed til at iagttage snerydningsmateriellet, der var opstillet i store træ-

remiser, hvilket miljø senere ved et klubmøde i Bergen lørdag aften blev yderligere levendegjort gennem en række film.

Fra Finse gik turen videre over højfjeldet til Myrdal. Her skiftede vi over til Flåmsbanen, og nu gik turen med et fald på 55‰ ned til fjorden. Efter et kort ophold gik det atter de 20 kilometer op til den ca. 900 m højt beliggende Myrdal station. Herfra over Vossevangen og ned til Bergen, der modtog os, som det vanligt er i Bergen – med silende regn. I hast blev vi kørt til Fløybanen og med denne op til et ungdomsherberg, hvor vi boede de kommende nætter.

I Bergen blev der af NJK's lokalafdeling arrangeret flere småture i omegnen, foruden et aftenmøde i jernbaneetatens mødelokale.

Om søndagen gik toget tilbage mod Oslo med en afstikker fra Voss til Granvin og fra Hønefoss over Drammen gennem den nyåbnede Lier-tunnel til Oslo. Tunnelen åbnedes søndag den 3. juni 1973 og er 10.723 m lang.

Tidligere spærrede Lieråsen som en klods for al direkte jernbanekørsel mellem de to byer. Jernbanen blev tvunget ud i en stor bue – Liersløjfen – syd om åsen, og strækningen havde en længde af 58 kilometer, mod nu – efter tunnelens åbning – 40 kilometer. Hurtigtoget Oslo–Stavanger, Ht 701, der tidligere afgik fra Oslo kl. 9.30, har nu afgang kl. 10.00, idet køretiden til Drammen er ændret fra 55 minutter til 31 minutter.

For ti år siden begyndtes arbejdet med tunnelen, mange uforudsete vanskeligheder tårnede sig op, indtil der den 3. juni i år blev givet grønt lys for regelmæssig togtrafik.

Fra Drammen kører toget straks efter stationen over to jernbanebroer over havnen og fjorden, drejer ved Brakerøya af fra den gamle jernbanelinie mod Oslo og kører ind

på nyt spor i nordøstlig retning mod Asker. Toget kører ind i tunnelen gennem en venstre kurve med 1500 meters radius, for senere gennem en højre og derefter en venstre kurve, begge med samme radius af 1500 meter, at komme udenom et »råddent« fjeldmassiv.

Tunnelen er dobbeltsporet med 54 kg/m's skinner lagt på betonsveller, endnu et sjældent syn i Norge. I sporet er indlagt flere transversaler, der blandt andet muliggør overhaling af tog ved venstresporkørsel.

Samtidig med åbningen af tunnelen blev der på strækningen Brakerøya–Asker taget et moderne CTC-sikringsanlæg i brug. Hele CTC-strækningen fjernstyres fra Drammen.

På den gamle strækning er trafikken fra Brakerøya over Lier til Spikkestad indstillet, medens der fortsat mellem Spikkestad og Asker opretholdes trafik med såvel gods- som persontog.

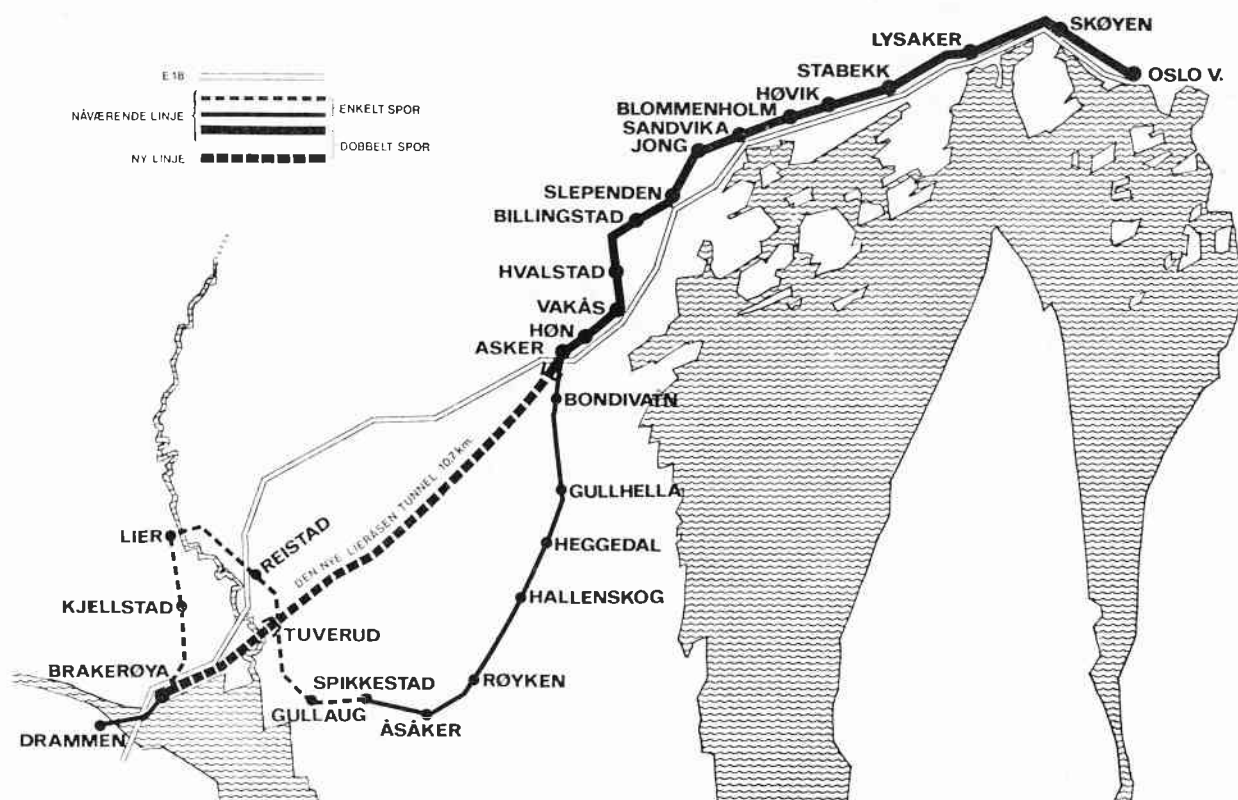
Lier-tunnelen kostede den »klatskilling« af 190 millioner kroner.

Udflugt til SB, HP og Limfjordsbanen

I week-enden 16.–17. juni 1973 arrangerede foreningen en udflugt til Skagensbanen og Hirtshalsbanen. På Skagensbanen bestod toget af SB M2 + G 2. I Skagen blev vi modtaget af banens direktør, J. Verner Petersen, der foreviste banens remiser og værksteder; en af de bedste rundvisninger, vi nogensinde har haft.

Om aftenen viste direktøren os Skagens seværdigheder og gennemgik stationenes fjernstyringsanlæg.

På Hirtshalsbanen bestod toget af HP DL 13 + CP 31 + E 86 + 20 godsvogne. Også i Hirtshals besøgte vi fjernstyringscentralen.



Fra DSB-bladet, Kommunikation, juli 1973.



Tog 1188 fra Hirtshals ved Vellingshøj, 17. juni 1973.

Foto: Eigil Neergaard.

Sidste punkt på programmet var kørslen på Limfjordsbanen, Ålborg-Romdrup Havn med F 663 og to CC-vogne. Kørslen på denne banestrækning giver et glimrende overblik over planlægningen af de respektive industri- og beboelsesområder syd for Ålborg. Det er et imponerende arbejde, Hedetoft og hans hjælpere har lagt i den nye Museumsbane!

Tyverierne af jernbaneeffekter

Rundt om i landet er der gennem de sidste par år forsvundet ikke så få jernbaneeffekter af forskellig art. Såvel stats- som privatbanerne har været hjemsoget af »skiltesamlere«. Desuden har landets jernbaneklubbers samlinger også været ofre for visse jernbaneentusiasters hensynsløse tyverier af byggeplader, lygter, signalkiver m. m.

Sorgeligt er det, at disse tyverier efterhånden har bevirket, at den store good-will, som alle Danmarks jernbaneentusiaster igennem mange år har nydt godt af ved jernbaneselskaberne herhjemme, er blevet indskrænket af denne grund.

Man har god grund til at tro, at det kun er nogle få personer, der gennem deres gerninger har forårsaget, at jernbaneentusiasterne er kommet i miskredit.

Bestyrelsen i Dansk Jernbane-Klub er enig i, at man må gøre alt for at få stoppet disse tyverier, der øjensynlig sker på grund af en samlermani, der er ud over det normale.

Foruden tyverierne af diverse fabriks- og nummerplader ved VLTJ (se side 20 i nr. 1/73) har direktør G. Bjerregaard fra Varde-Nørre Nebel Jernbane henvendt sig til DJK, da man ved VNJ mangler tre gamle håndsignallygter. Direktør Bjerregaard har udtalt, at han ikke ønsker at arrangere nogen former for jernbaneudflugter for landets forskellige jernbaneklubber på VNJ, før de personer, der har fjernet lygterne, har bragt disse tilbage på deres plads!

De ting, der er fjernet fra banernes materiel gennem de seneste år, må siges »at være varme«. Ingen kan med god samvittighed vise disse effekter frem til andre, hvorfor deres ugerning kan synes nytteløs.

Medlemmerne i de danske jernbaneklubber kan ikke lade disse tyverier gå upåagtet hen. Vi må opfordre alle til årvågenhed, og bede om, at de, såfremt det er muligt, hjælper til med at skaffe effekterne til veje igen.

Vi vil bringe alle efterlysninger her i tidsskriftet, og til slut bringer vi en liste over effekter, som DJK mangler medio juli 1973.

2 stk. byggeplader til LJ nr. 19 (Henschel 17887/1920); fjernet sommeren 1972. Endvidere 1 stk. byggeplade til nr. 19's tender.

2 stk. byggeplader (mærket SFJ 1926) til Zb 99695 (Albani-vognen).

1 stk. byggeplade (Orenstein & Koppelp 9774/1921) til »Else«.

4 stk. byggeplader til LJ Ca 16 (Scandia 1922).

2 stk. byggeplader til ØSJS nr. 3, FAXE (Krauss & Cie 759/1878).

1 stk. byggeplade til ØG 1 (Beuchelt & Co., 1898).

OCMP – JEK

Sidste!

Ved redaktionens slutning har vi fået så gode oplysninger om FAXEs byggeplader, at vi sandsynligvis inden for meget kort tid atter vil have dem i foreningens varetægt.

JEK

Museumsbanen

MARIBO — BANDHOLM

Kørslen på Museumsbanen i år er endnu klarer uden LJ nr. 19's hjælp, da den ikke har overvundet skaderne fra juletræstoget 1972. Derimod er det lykkedes os at få OHJ nr. 5 gjort driftsklar igen, og det må siges, at de mange reparationsarbejder, der er udført på dette lokomotiv, endelig er kronet med held.

KIØGE, vort ellers så trofaste lokomotiv, måtte tages ud af drift søndag den 22. juli. Det ene af lejerne varmede så kraftigt, at vi for at undgå nedbrud fandt det rigtigst at lade dagens sidste togpar fremføre ved LJ's hjælp (LJ nr. 8 med Verner Christensen som fører). KIØGE er nu indgået på værkstedet, og vi håber snart at kunne sætte den i drift igen.

Museumsbanens personalestab omfatter i denne sommer cirka 70 personer, og hver week-end mødes mellem 20 og 30 af dem i Maribo for at få nogle fornøjelige timer ved MBJ.

I forårets løb er opholdsfaciliteterne forbedret, og vi kan nu uden særligt besvær indkvartere og bespise det ovennævnte antal personer. Madens kvalitet er god dansk mad, som »vor mor lavede den«, hvilket skyldes et par af foreningens alt for få kvindelige medlemmer. Desværre må vi meddele nye medarbejdere ved Museumsbanen, at der dog endnu ikke serveres retter »a la carte«.

Ligesom MHVJ har Museumsbanen nu også fået et personaleblad, »MBJ-nyt«, der udgives af driftsudvalget.

Der har i begyndelsen af juli måned været afholdt instruktion i brandslukning med velvillig assistance fra Falck-Zonen i Maribo.

Vort designprogram, der tog sin begyndelse i 1970, har i de sidste år resulteret i nye billettyper, nye brochurer og plakater. Som noget helt nyt har vi nu også ladet fremstille en tysksproget udgave af brochuren. Det samlede oplag har i år været på 25.000, hvoraf de 5.000 er med tysk tekst.

Ligesom de tidligere år vil vi i løbet af efteråret og den kommende vinter afholde sikkerhedskursus som forberedelse til sikkerhedsprøven hos LJ.

Banens telefonlinie er, dels på grund af hærværk, dels på grund af misrøgt, i en temmelig dårlig stand, hvorfor et store reetableringsarbejde forestår. Vore nye telefonmontører er startet med at få bragt selve stangrækken langs banen i orden.

JEK

Frederiksborg Amts jernbaner gennem 100 år

Med denne titel har en stor jernbaneudstilling været afholdt på bibliotekerne i Hillerød og Helsingør i maj henholdsvis juni måned.

Udstillingen blev til gennem et snævert samarbejde mellem Hillerød Bibliotek, Frederiksborg Amts biblioteksvæsen, Hillerød Privatbaner, Birkerød Modeljernbane-Klub, Helsingør Jernbaneklub, Dansk Jernbane-Klub og Danske Jernbaners Fritids- og Idrætsforbund, Hillerød.

Udstillingen omfattede plancher, der viste HFHJ's, GDS' og HHGB's historie samt DSB gennem tiderne med hovedvægten lagt på Nord- og Kystbanen. Desuden var der udstillet diverse modeller af tog i både størrelse O og HO. Foruden Birkerød Modeljernbane-Klub udstillede Modeljernbaneklubben »HO« fra Hvidovre et antal af deres modeltog.

Som træklaster til udstillingen havde man et pragtfuldt modeljernbaneanlæg opstillet med LGB-tog. Denne modeljernbane var opstillet af Frode Larsen, der normalt har sit tog kørende på et imponerende udendørs anlæg på en camping-plads ved Gilleleje.

I dagene 21.-30. maj besøgte udstillingen i Hillerød af ca. 1.700 mennesker. Mange af disse benyttede lejligheden til at se nogle af de mange jernbanefilm, som togfører Poul Larsen, HFHJ og Povl Yhman, DJK, fremviste hver eftermiddag.

Lørdag den 26. og søndag den 27. maj kørte Helsingør Jernbaneklubs veteranog mellem Hillerød og Kagerup. Ca. 900 personer nød det gode week-end vejr på en tur gennem Gribskov med det gamle damptog.

I Helsingør var udstillingen opstillet på biblioteket i tiden 6.-16. juni, og her kom ca. 800 mennesker for at se på tog.

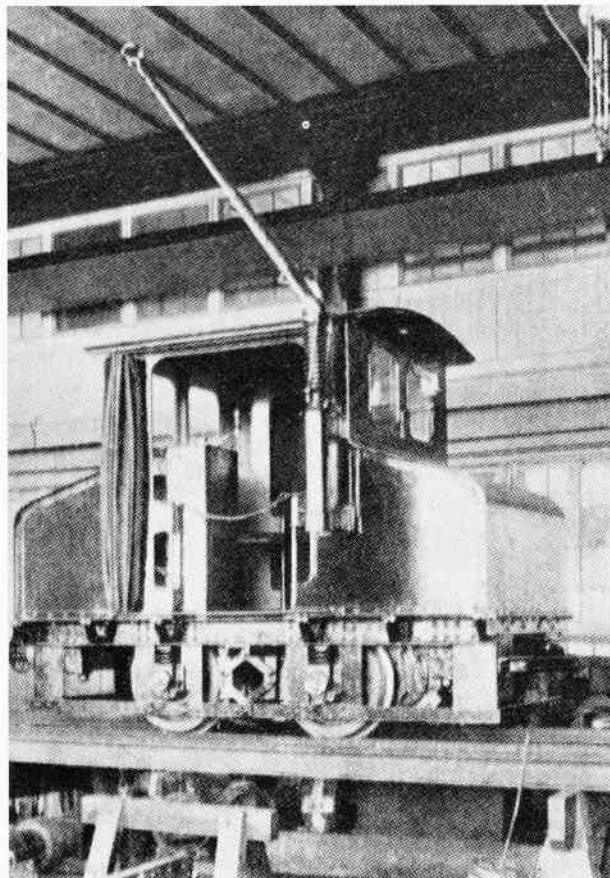
Det store forarbejde, der var i forbindelse med etableringen af denne udstilling, må siges at have båret frugt, når man ser de ret store besøgstal. I Hillerød var det således rekord for en særudstilling, idet den hidtidige besøgsrekord ved en udstilling var ca. 1.200.

OCMP

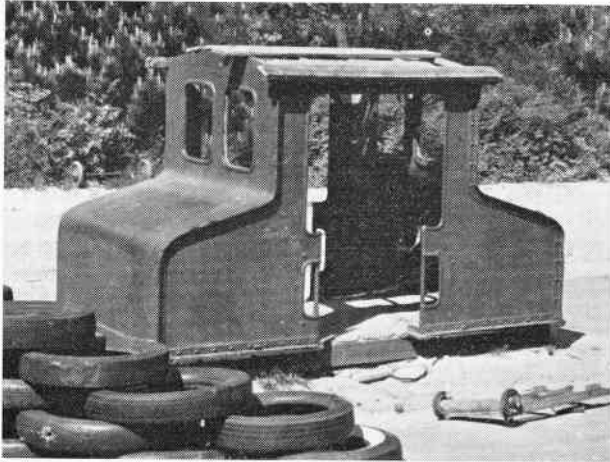
Elektrisk lokomotiv bevares af DJK

For et par måneder siden opdagede et af foreningens medlemmer, Peter Præstrud, resterne af et ældre lokomotiv på en legeplads ved Barnets Hus på Annexgaardsvej i Rødovre.

Ved nærmere eftersyn viste det sig, at lokomotivet eller rettere den efterladte vognkasse bar en byggeplade, hvor-



Elektrisk lokomotiv leveret af Titan til kulbanen i Korsør, 1905.
Ex. Coll. P. Thomassen.



Resterne af elektrisk lokomotiv med byggenr. 1, Titan 1905, ved Barnets Hus i Rødovre, juni 1973.

Foto: Ole-Chr. M. Plum.

af det fremgik, at lokomotivet var bygget af Titan i 1905 med byggenr. 1.

Man havde altså fundet overdelen til det første af de små elektriske lokomotiver, der blev bygget til den elektriske kulforsyningsbane på Korsør station i årene 1905-07. I små tipvogne transporteredes kullene op ad en særlig højbane direkte fra havnen, således at de kunne læsses direkte ned i lokomotiverne. Dette opsigtsvækkende vovestykke fra DSB's side med en elektrisk kulforsyningsbane i Korsør blev fulgt op af en lignende bane i Gedser.

I Korsør blev banen anvendt indtil begyndelsen af halvtredserne, og hvor lokomotiverne endte efter nedlæggelsen vides ikke sikkert. Dog har vi fået oplyst, at Barnets Hus for år tilbage har fået deres lokomotiv fra Tivoli.

DJK har mod fornøden erstatning fået overdraget det lille interessante lokomotiv af institutionen Barnets Hus. Hvad der skal ske med det er endnu ikke planlagt, men foreløbig har vi sikret dets fremtidige bevarelse.

OCMP

SALGSafdelingen



Tilbudsliste nr. 13

Omkring den 15. august udsendes tilbudsliste nr. 13 fra Salgsafdelingen. Også denne gang vil De kunne finde adskillige interessante tilbud, der kan friste enhver jernbaneentusiast. Tilbudslisten kan fås ved at indsende 1,20 kr. i frimærker til **Dansk Jernbane-Klub- Salgsafdelingen, Rantzaugade 9, 4. tv., 2200 København N.**

Jernbanemateriel 1 – Frichs firkantede diesellokomotiver

Langt om længe er bogen om Frichs' firkantede diesellokomotiver udkommet i slutningen af juli måned. Såvel forlaget, der udgiver bogen, som trykkeriet har overfor DJK's Salgsafdeling beklaget den forsinkede udgivelse, der bl. a. skyldes et enormt arbejdspress på trykkeriet.

Bogen, der er på 64 sider med mange fotos og tegninger, koster kr. 30,00 + 1,50 kr. i porto og kan bestilles gennem Salgsafdelingen. (Se adresse og girokontonummer nedenfor).

Fortegnelse over driftsmateriellet II

DSB har givet tilladelse til, at der gennem foreningens Salgsafdeling sælges et begrænset antal eksemplarer af 1973-udgaven af »Driftsmateriel II«.

Bogen, der er et ringbind i format A4, indeholder 89 planer af godsvogne, tjenestegodsvogne, transportbeholdere og tjenestevogne. Endvidere er der 20 sider med en skematisk fortegnelse over private vogne, der er optaget i DSB's vognpark.

»Driftsmateriel II« koster kr. 98,00 (inkl. moms) + 4,50 kr. i porto. Den kan bestilles ved indsendelse af beløbet på **postgirokonto 17 91 76**, adresseret til **Dansk Jernbane-Klub, Salgsafdelingen, Rantzaugade 9, 4. tv., 2200 København N.** – senest den 15. september. (Bestillingerne vil blive effektueret i den rækkefølge, de er indgået).

Fortegnelse over driftsmateriellet I

Det er stadig muligt for enkelte medlemmer at erhverve »Fortegnelse over driftsmateriellet I«, 1970-udgaven + tillæg 1971 – 1973. Denne bog er ligeledes et ringbind i format A4, og den indeholder 75 planer af motorlokomotiver, vogne, traktorer, person-, post- og rejsegodsvogne ved DSB.

»Fortegnelse over driftsmateriellet I« koster kr. 98,00 (inkl. moms) + kr. 4,50 i porto. Den kan bestilles ved indsendelse af beløbet på ovennævnte girokonto.

Bådarten

Bådarten, der er et særtryk af Søllerødbogen 1972 (udgivet af Historisk-topografisk Selskab for Søllerød Kommune) er skrevet af Fr. Frederichsen og P. Thomassen.

På 96 sider med 65 illustrationer beskriver forfatterne den offentlige sejlads på Lyngby Sø, Furesøen, Vejle Sø, Farum Sø og Bagsværd Sø. Bogen indeholder afsnit omhandlende Bådarten's skiftende ejere, trafikens udvikling, beskrivelse af bådene og samarbejdet med DSB og privatbanerne.

Prisen for bogen er kr. 33,00 + 1,50 til porto, og den kan bestilles ved indsendelse af beløbet på Salgsafdelingens girokonto (se ovenfor).

Tillæg 1973 til DSB driftsmateriel, bind 1, 1970

Tillæg 1973 er nu udkommet, og de medlemmer, der har købt DSB driftsmateriel, bind 1, gennem DJK's Salgsafdeling, kan mod at indsende kr. 1,50 i frimærker til Salgsafdelingen (se ovenfor) få tillægget tilsendt.

Tjenestekøreplan for Museumsbanen

Også i år har Salgsafdelingen i samarbejde med Driftsudvalget for Museumsbanen udarbejdet en tjenestekøreplan for banen. I år er tjenestekøreplanen og tjenestekøreplanens indledende bemærkninger delt i to hefter. Tjenestekøreplanen er på tolv sider og de indledende bemærkninger er på otte sider. Begge hefter er med kartonomslag. Prisen for Museumsbanens tjenestekøreplan og tjenestekøreplanens indledende bemærkninger er kr. 5,00 + 0,80 til porto, og de kan bestilles ved at indsætte beløbet på Salgsafdelingens girokonto (se ovenfor).

OCMP

Skagenbanen

Skagen

*

Telf. (08) 44 10 10

FØLG

EFTER

DERES

PENGE

– de går nemli' i



MARIAGER BANK

– Ommersyssels levende bank



Ude eller hjemme – Ene eller flere
Familie eller selskab – Kaffe eller mad
Før turen

. . . . så tal med Mariagers madsted

APOTEKERGÅRDEN

(08) 54 11 88

Tilfredse kunder: Vort speciale!

BANKEN FOR HOBRO

HANDEST AFDELING

FAARUP AFDELING

– banken for fremtiden –

MTU

Motoren- und Turbinen-Union
Friedrichshafen GmbH

MAN MAYBACH MERCEDES-BENZ

dieselmotorer – gasturbiner

SUPRAMAR

hydrofil både

SCHOTTEL

bovpropeller – rorpropeller

SCHAFFRAN

propeller – akselanlæg
repræsenteret af

H. ANKER HEEGAARD

v/ Max Roe – Vesterbrog. 10 – 1620 Kbh. V
(01) 21 46 82

Bog anmeldelser

Gerd Wolff:

**Deutsche Klein- und Privatbahnen.
Teil 1: Schleswig-Holstein-Hamburg.**

**Verlag Wolfgang Zeunert, D 317 Gifhorn.
Postscheck Konto: Hannover 428 25.
Pris: DM 19,80.**

Han begyndte sit arbejde på et tidspunkt, da mange af de baner, der nu næsten er helt glemt, var blomstrende foretagender. Gennem mange artikler i tysksprogede jernbanelidsskrifter har han delagtiggjort læserne i sin viden.

Han beretter her om 24 privatbaner i Schleswig-Holstein og Hamburg. Teksten er kort og overskuelig. Han oplyser om baggrunden for banernes bygning, åbningsdatoer, strækningsslængder, ejer, om banernes trafik osv. Der er overskuelige tabeller med oplysninger om damplokomotiver, diesellokomotiver, motorvogne og vognmateriel for hver bane. Det er interessant at kunne følge lokomotivernes ofte snørklede vej fra bane til bane, en vej, der for de fleste damplokomotiver forlængst er endt hos ophuggeren.

For læserne i Danmark vil oplysningen om, at smalforfatteren har igennem de sidste 20 år flittigt indsamlet materiale om privatbanerne i den tyske forbundsrepublik. sporbanen fra Flensburg til Kappeln oprindeligt var tænkt som en del af et omfattende og aldrig færdigbygget sammenhængende smalsporet langs den jyske østkyst fra Haderslev over Åbenrå og Flensburg til Eckernförde. Hvor mange af de rejsende, der jager sydpå over Fugleflugtslinien aner mon, at de undervejs benytter tre tidligere privatbanestrækninger? Jo, mellem Puttgarden og Hamburg befares de tidligere Kreis Oldenburger, Eutin-Lübecker og Hamburg-Büchener Jernbaners spor. Vidste De, at den første jernbane på Sylt gik fra Westerland til Munkmarsch? Herfra var der skibsforbindelse til Højer sluse.

198 fotografier fra forskellige arkiver giver læseren mulighed for at få et indblik i, hvordan privatbanetrafikken afvikledes før og nu.

H. J. Sievers



Frederik Frederichsen og Peer Thomassen:

**Bådarten på Furesøen og tilstødende vande.
96 sider – Rigt illustreret – Kr. 33,00.**

**Særtryk af Søllerødbogen 1972, udgivet af
Historisk-topografisk Selskab for Søllerød Kommune, 1973.**

Atter har Historisk-topografisk Selskab for Søllerød Kommune forestået udgivelsen af en bog, der behandler et emne indenfor den offentlige trafik. Hovedvægten er denne gang lagt på søfart i Nordsjælland, og emnet behandles af forfatterne på samme saglige måde som Kystbanen blev det i Kystbane-bogen fra 1972.

I bogen beskrives den offentlige sejlads på Lyngby Sø, Furesøen, Vejle Sø, Farum Sø og Bagsværd Sø gennem mere end et hundrede år, og det fremgår tydeligt, hvorledes bådarten har haft såvel en turistmæssig som en ren trafikalt betydning.

Interessant er det at læse om, hvorledes man omkring århundredeskiftet indledte et samarbejde med jernbanerne (DSB, KSB og LVJ) for at få folk til at foretage udflugter i »sø-området« ved at sælge specielle turistbilletter, der gjaldt til såvel togrejse som bådart. P. Thomassen behandler dette ret interessante emne med stor omhu, og dette afsnit af bogen er levendegjort gennem talrige illustrationer af plakater for Bådarten og diverse billetter.

I 1969 blev Bådarten Lyngby-Bagsværd & Furesø A/S udbudt til salg, og en del frygtede, at det måtte medføre Bådartens ophør. Der kom dog nye ejere til, og skal man tro forfatterne, har disse gennem forskellige prisværdige initiativer, der beskrives som afslutning på bogen, sikret Bådarten en god fremtid.

For de folk, der interesserer sig for anden offentlig trafik end lige jernbaner, kan bogen anbefales, da dette specielle emne her på en fortræffelig måde er levendegjort gennem tekst og billeder.

OCMP

DJK's nordjyske afdeling

Søndag den 7. oktober 1973 afholder DJK's nordjyske afdeling stiftende generalforsamling. Man mødes på Ålborg station kl. 14.00 og generalforsamlingen afholdes under en dobbelttur til Romdrup Havn.

E. Hedetoft.

Besøg Jernbane- museet

Sølvgade 40, opgang F, 5. sal

*Åben onsdage kl. 12-16
april-oktober*

Hög effekt – Hög hastighet



Det första av 26 NOHAB-GM dieselelektriska 3300 HP lokomotiv för Danmark med GM's nya överladdade 16-cyl. dieselmotor, växlade för 143 km/h.

1972-74 levereras till DSB 20 nya 3900 HP lok med 20 cyl. motorer och ny elektronisk reglerutrustning, växlade för 165 km/h. Dessa lok kommer att få utrustning för elektrisk tåguppvärmning med kraftuttag från dieselmotorn.

NOHAB
LOCOMOTIVE DIVISION

S-461 01 TROLLHÄTTAN SWEDEN
Tel. 0520/18000 Cables: NOHAB Telex: 42084



Søndag den 25. marts 1973 deltog ca. 100 medlemmer i udflugten med gammelt lyntog (MS-AA-MS) fra København til Korsør. I Korsør arrangeredes ombordsætning og ilandkørsel af lyntoget på færgeren Fyn. Foto: Ole Kien.



Søndag den 6. maj 1973 havde Helsingør Jernbaneklub og DJK i fællesskab arrangeret en udflugt med R 963 fra Nyborg til Svendborg over Odense. Over 200 mennesker deltog i udflugten, der også omfattede rundvisning i remisen i Odense, hvor en del af Jernbanemuseets materiel står. Her ses R 963 med udflugtstoget, der bestod af Bf-CI-Cle, i Fruens Bøge. Foto: Ole Kien.

Visit the World Railways Engineering Exhibition

Basle, Switzerland, October 1st-5th, 1973

We thought it was about time that the World's railway industry had its first comprehensive exhibition.

So we arranged it.

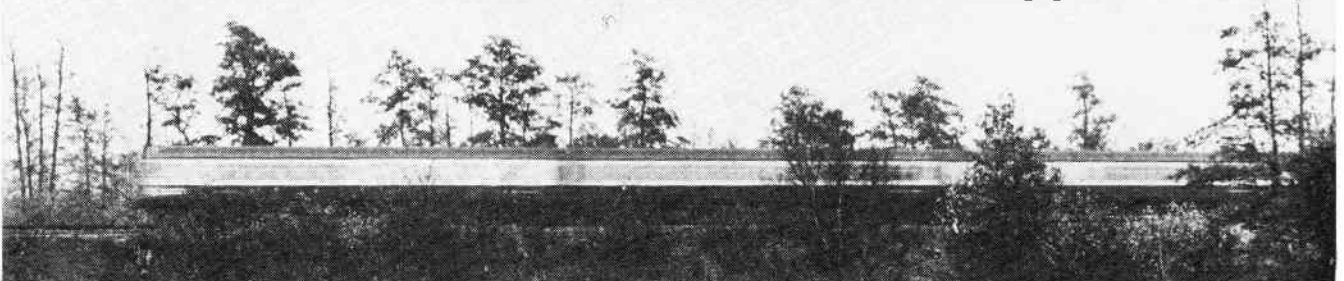
Everybody who is anybody in railways will be there – manufacturers and suppliers of everything from brakes to buffers, wheels to wagons, tickets to track layers – they'll all be exhibiting.

There will be 400m of track *inside* the hall and 1,000m outside. 13,000m² in area, the Exhibition has already attracted over 100 organisations, companies and publishers from more than 20 countries.

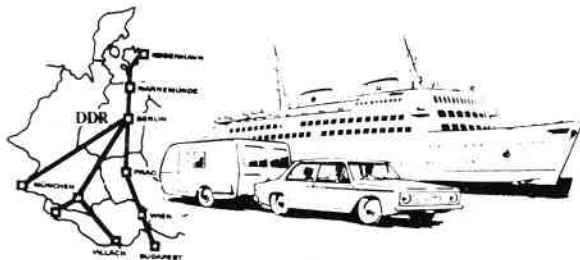
This is an exhibition you ought to attend.

For your tickets, please contact Roy Seager.

Mack Brooks Exhibitions Ltd., 62/64 Victoria Street, St. Albans, Herts. AL1 3XT, England. Telephone: St. Albans 63213. Telex: 266350. Cables: Mackbrooks, St. Albans. Official carriers for passengers and freight – Swissair.



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 i DDR.

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

Afg. Gedser 1.15 - 9.55 - 15.10 - *20.15
Afg. Warnemünde 3.45 - 12.25 - 17.40 - *22.45
* Kun torsdag, fredag og søndag



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

RESODAN BADEFERIE

FLY
COSTA BRAVA
FRA 545

TOG
SENIGALLIA
FRA 850

eller

eller

Diano Marina fra 545 Pietra Ligure fra 965
Rimini fra 595 San Remo fra 1095

Få det store sommerprogram

Comus
REJSER
NORREVOLD
III 13 01 50

TERMINUS III 14 11 20
AMAGER III 55 05 15
LYNGBY III 00 08 22
MAGASIN III MI 1953

NORRE III 13 34 42
RODOVRE III 41 12 30

DSB
rejsebureau

-eller øvrige rejsebureauer