jernbanen

6

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

18. ÅRGANG DECEMBER 1978 KR. 10,50

UK-Modeller

er et nyt firma, som har til formål at betjene model jernbane hobby'en i Danmark.

Vores sortiment består af elektrisk kontroludstyr, skinner, sceniske tilbehør, samlesæt i hvidtmetal, lokomotiver, vogne efter engelsk mønster samt Plastikard.

Sidstnævnte produkt, Plastikard, er et ideelt produkt til selvbyggere, idet det består af plastik i ark, i diverse tykkelse, glat eller præget med mursten-, tagstensmønster o.s.v. Det kan limes med polystyrene lim eller liquid poly (Toluen,) det kan bøjes under svag varme, og er modstandsdygtig overfor fugt og alm. klimatiske ændringer. Det kan skæres med hobbykniv, files og slibes. Som særtilbud til »Jernbanen«s læsere, vil vi gerne sende en gratis prøve.

Samlet katalog over vores sortiment fås mod 5 kr. i frimærker fra

UK-Modeller
Postbox 32, 2620 Albertslund

Obs.

Vi beklager, at udgivelsen af **Frank Stenvalls Förlags** nyheder, som blev annonceret i forrige nummer, er blevet forsinket. Vi håber, at forsinkelsen er blevet indhentet, når dette læses.

For øvrigt har vi også andre nyheder:

Alfred B. Gottwaldt: **Geschichte der deutschen Einheitslokomotiven.** Die Dampflok der Reichsbahn und ihre Konstrukteure. 175 s. 190 fot. 70 tegn. 25 x 25 cm indb. Kr. 186,70.

Alfred B. Gottwaldt: **Die Stromlinien Dampfloks der Reichsbahn.** Vom Schnellverkehr der Dreissigers Jahre. 128 s. 217 fot. 24 tegn. 25x25 cm indb. Kr. 163,40.

H. J. Obermayer: **Taschenbuch deutsche Reisezugwagen (DB).** 223 s. 189 fot. 4 ill. A6 Plasticbind. Kr. 57,55.

F. Schiersching: **Fernsteuern mit Infrarot.** 76 s. 12 fot. 38 ill. (Strømskemaer). Kr. 36,35.

Jane's World Railways 1978. 20. udg. ca. 600 s. Indb. kr. 456,00.

1979-kalenderne er kommet.

HASE *Dansk og Udenlandsk Boghandel*

Løvstræde 8 – 1152 København K – Tlf. (01) 11 59 99

DEN TRANSSIBIRSKE JERNBANE

En rejse med verdens længste og mest sagnomspundne jernbane fra Moskva i Europa til Khabarovsk i Det fjerne Østen er simpelthen et storslået eventyr.

På togrejsen fra Moskva og østpå gøres ophold i Novosibirsk, Irkutsk og Khabarovsk. Den 8.430 km lange jernbanerejse foregår i 4-personers kupeer. Strækningen København–Moskva og Khabarovsk–Moskva–København er med ordinært rutefly. I de nævnte byer er der indtil flere udflugter med i rejsens pris.

Hotellerne er første klasse, og De får fuld forplejning. Dansk rejseleder på hele turen.

Afgange: 21/12, 24/2, 17/3, 7/4, 26/5, 16/6, 23/6, 30/6, 7/7, 14/7, 21/7, 28/7, 4/8, 11/8, 18/8, 1/9, 15/9.

Priser fra **kr. 3245,–** alt inkl.

Rekvirer program og detailleret turbeskrivelse.

Alle former for både grupperejser og individuelle rejser til Sovjetunionen, DDR, Tjekkoslovakiet, Bulgarien, England og Fjernøsten arrangeres.

ALT REJSER

VESTERBROGADE 6 D – 1620 KØBENHAVN V
TLF.: 01 – 12 20 30

jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

Ansvarshavende redaktør:
Ole-Chr. M. Plum,
Holmevej 8
4340 Tølløse
Tlf. (03) 48 53 83

Redaktionskomité:
Bent Jacobsen
Erik B. Jonsen
Finn Beyer Paulsen
Ole-Chr. M. Plum
Birger Wilcke

Annonceekspedition:
Klosterstræde 23, 1157 København K.
Tlf. (01) 12 62 45

JERNBANEN udsendes omkring den 25. i månederne februar, april, juni, august, oktober og december.

Redaktionen af et nummer slutter omkring den 1. i forudgående måned.

Artikler i JERNBANEN står for de enkelte forfatteres egen regning og er ikke nødvendigvis udtryk for redaktionens eller Dansk Jernbane-Klubs mening.

JERNBANEN tilsendes medlemmer af Dansk Jernbane-Klub – vedr. medlemskab, se de orange midtersider.

Tryk: Herfølge Bogtrykkeri, Herfølge

Forsidebilledet:

Med dette billede fra Aalborg station med Limfjordsbanens tog fremført af damplokomotivet DSB F 663 »skifter Jernbanen spor« fra 1978 til 1979.

Foto: K. M. Jakobsen.

18. årgang **December 1978/Januar 1979** **Nr. 6**

SÅ KOM DEN TID . . .

Snart skal vi vænne os til at skrive 1979 i stedet for 1978, og traditionen tro gør mange mennesker status over året, der forsvandt.

Året 1978 har været præget af aktiviteter i stor målestok inden for alle landets jernbaneklubber, og man kan vist roligt vove at konkludere, at det blev et godt år, hvor meget frivilligt arbejde er præsteret til gavn for vor fælles interesse.

Dansk Jernbane-Klub's tre museums- og veteranbaner har haft god søgning, og det fortsatte arbejde med at vedligeholde materiellet, der anvendes i driften, samt restaureringen af nyt materiel har bevirket, at adskillige enheder ved banerne nu fremtræder i virkelig flot stand.

Foreningens mødeaktivitet er gået fremad, og adskilligt flere end før slutter op om møderne såvel i København som i provinsen, hvor de enkelte lokalafdelinger har stået for regelmæssige medlemsmøder i vinterhalvåret.

Mange medlemmers forbindelse med Dansk Jernbane-Klub sker sikkert kun gennem vort tidsskrift Jernbanen, og med den nu afsluttede årgang må det vist være på sin plads at konstatere, at Jernbanen atter er blevet sådan i sin form og sit sideantal, som det hele tiden har været hensigten at kunne udsende.

Når Dansk Jernbane-Klub kan afslutte et kalenderår med fuld aktivitet inden for alle foreningens arbejdsområder, må man håbe på, at de mange og trofaste medlemmer, der gennem årene har støttet foreningsarbejdet gennem deres medlemskab, fortsat fornyer dette, selv om prisstigninger m.m. har bevirket en mindre kontingentforhøjelse.

Ole-Chr. M. Plum / Birger Wilcke.

Restaurant Topsy & Billardstuen

v/ Egon Flarup

Jernbanegade 29

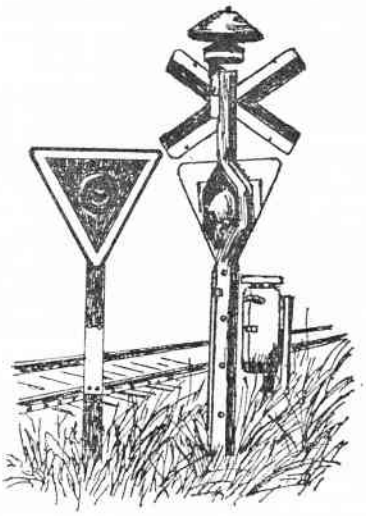
Næstved

Tlf. (03) 72 14 12

Et godt sted at mødes

og hygge sig med vennerne

SCANDIA RANDERS



PRIVAT-
BANERNE
HILLERØD

Gribskovbanen og

Hillerød–Frederiksværk–Hundested Jernbane

SM LAMPEN

Oplysninger:

SØREN MADSEN LAMPE A/S
EJBY INDUSTRIVEJ 68, 2600 GLOSTRUP
TELF.: (02) 45 35 44

SM DANSK

Lyntoget »Englænderen«

af John Poulsen

Forbindelsen til England via Esbjerg blev permanent, da DFDS' skibsforbindelse startede i 1875. Hurtigt blev denne rute en af de betydeligste udenlandsruter, og persontrafikken i forbindelse med ruten blev snart regnet for særlig vigtig af DSB. Især blev rejseruten København–Esbjerg på grund af englandsbådene en vigtig hovedforbindelse, og det var da også over den nævnte strækning, at DSB indsatte nogle af sine første sovevogne (med gl. 1. og 2. klasse, litra AS), ligesom Waggon-Lits her senere indsatte sine første sovevogne i indenlandske løb.

I starten af trediverne besejledes ruten fra Esbjerg til England dagligt undtagen søndage. Men besejlingen skete med mindre og langsomme skibe, og sejlplanen var tilrettelagt således, at der var afgang fra Esbjerg sidst på eftermiddagen. Det afgående skib fra Esbjerg mødte umiddelbart udenfor havnen det ankommende skib fra England, så mens togrejsen København–Esbjerg var en dagforbindelse, var den i modsat retning en natforbindelse.

Dagforbindelsen fra København bestod af to gennemgående personvogne, hvoraf den ene, der førte gl. 2. klasse, var en AS- eller AN-vogn (efter 1941: AF), mens den anden – dog uden at være betegnet sådan – nærmest var en Pullman-car, idet det var en sovevogn fra Waggon-Lits, der i dagture (uden opredning) førte såvel gl. 1. som 2. klasse i halvkupeer. Til denne vogn krævedes særlige adgangsbilletter, der udstedtes af Waggon-Lits. For de rejsende på 3. klasse var der ingen gennemgående vogne, og de to nævnte vogne var faktisk de eneste personvogne, der overførtes ved Storebælt og Lillebælt i dagtogene frem til 1933.

Pladsbilletter fra lyntoget »Englænderen«s start i 1937. Arkiv P.T.

I modsat retning var »bådtoget« som nævnt en natforbindelse, og bestod af den ordinære sovevogn (København)–Esbjerg–København samt sovevognen fra dagforbindelsen. Den ordinære sovevogn havde såvel 1., 2. som 3. klasse, så de stakkels passagerer på 3. klasse slap altså for at skifte ved Bælterne i retning mod København, hvis de da havde råd til den ret dyre sovevognsbillet til kr. 8,– (en enkeltbillet på 3. kl. Esbjerg–København kostede kr. 12,50!).

Men da Lillebæltsbroen åbnedes og lyntogene indsattes i 1935, skete der en afgørende forbedring af Englandsforbindelsen. Som følge af væsentligt kortere rejsetider, og ved at lægge skibenes afgang og ankomst i Esbjerg en smule tidligere på dagen, kunne forbindelsen til og fra København blive en dagforbindelse i begge retninger.

Trafikken mellem København og Esbjerg til englandsbådene blev nu varetaget af lyntoget Vestjyden, der ligesom de øvrige lyntog af 1. serie var et tre-vognstog (MS–AA–MS). Men da toget skulle betjene såvel Englandsruten som Vestjylland, kneb det ofte med pladsen, så da de tre nye fire-vogns lyntog leveredes i 1937, erstattedes Vestjyden af to nye lyntog: Vesterhavet (København–Esbjerg–Ringkøbing, tre-vognstog) og **Englænderen.**

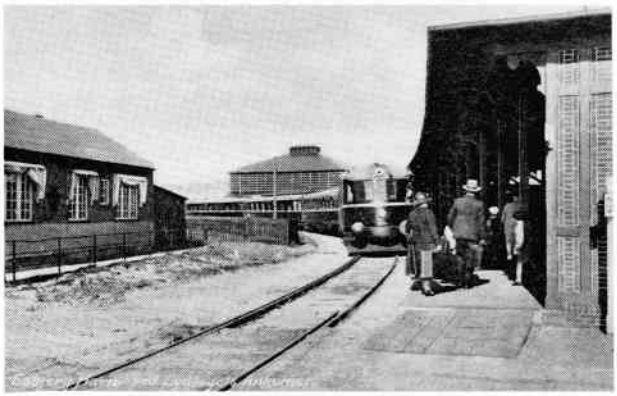
Englænderen

De nye lyntog fremførtes af et fire-vognstog (MB–AB–FJ–MB), og da det primært skulle tjene bådforbindelsen, dækkede de fire vogne det daværende pladsbehov. Men det nye lyntogs debut blev kortvarig, for da 2. verdenskrig var en realitet, indstilledes såvel sejladsen som lyntoget den 6. september 1939.

Forbindelsen med England var dog en af de første udenlandsforbindelser, der blev genoptaget efter krigen. Allerede fra december 1945, hvor sejladsen til England atter blev startet med en ugentlig forbindelse, kørte Englænde-

ren igen. I marts 1946 blev sejladsen udvidet til to ugentlige afgange, og lyntoget Englænderen løb nu fire gange om ugen.

I juni 1946 indsatte DFDS det nye motorskib »Kronprins Frederik« på ruten, og da dette skib kunne sejle turen på 22 timer mod de ældre skibe, der brugte 27 timer, omlagdes sejlplanen. Der sejledes nu med det hurtige skib to gange ugentligt og med ét af de ældre én gang. Dermed kom afgangs-/ankomsttiderne til at variere og lyntoget Englænderen løb derfor i forskellige planer. Mandage og fredag afgik toget fra København om morgenen, mens Englænderen onsdag og lørdage først afgik fra København omkring middagstid.



Lyntoget »Englænderen« er ankommet til Esbjerg havn, ca. 1938.

I modsat retning afgik lyntoget Englænderen fra Esbjerg om aftenen på mandage, onsdage, fredage og lørdage, hvor toget kun om fredagen havde bådforbindelse. På onsdage og lørdage blev passagerer fra Englandsbåden henvist til at benytte eksprestoget Englænderen. Dette tog var et damplokomotivfremført eksprestog med to á tre vogne. Indsættelsen af dette tog skyldtes, at DSB kun kunne afse en togstamme til lyntoget Englænderens løb, som på onsdage og lørdage krævede to stammer, idet det nye, hurtige skib ankom til Esbjerg om formiddagen og afsejlede om aftenen på disse dage.

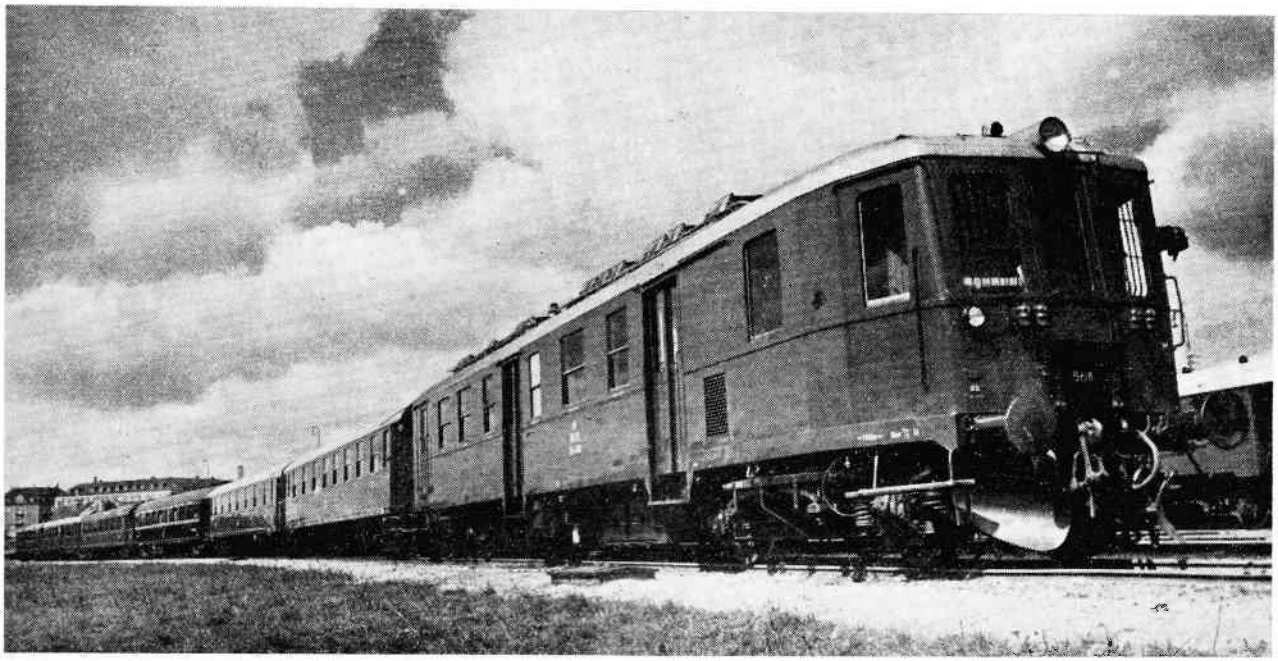
Togforbindelsen til DFDS' englandsrute blev opretholdt på denne måde frem til efteråret 1947, hvor man ophørte med at anvende egentligt lyntogsmateriel i Englænderen. Dette skyldtes dels, at man som nævnt egentlig behøvede to togstammer, og dels at det nye skib rummede væsentlig flere pladser end de ældre skibe – især på 1. klasse. Da der ikke var mulighed for at anskaffe nyt materiel til Englænderen, måtte DSB finde en anden – midlertidig – løsning. Denne bestod i, at man indsatte to togstammer bestående af MO–ACM–AVM–(CB)–MO. Hermed fik man flere 1. kl. pladser end i fire-vognslyntogene, og en overgang anvendtes en AVM-vogn med køkken, så en vis servering kunne finde sted.

AVM-vognene var anskaffet til brug i »Nordpilen« (se Jernbanen 5, 1978) og havde i den ene ende et lille køkken, men serveringen måtte foregå i kupeerne, hvilket især blandt udlændingene, der ikke altid var begejstrede for det danske »smorrebrod«, ikke var populært. Især i retning mod København var problemet mærkbart, efterhånden som pasagererne overvandt den mangel på madlyst, som ofte var fremkaldt af Nordsøens søgang. I første omgang »løste« DSB problemet ved at inddrage serveringen helt og henvise til benyttelse af restauranten ombord på storebæltsfærgerne, men man var godt klar over, at der måtte tilvejebringes bedre forhold, når man fandt en mere permanent løsning på problemet »Englænderen«.

I mellemtiden havde Englænderen fået en »lillebror«, idet der fra sommeren 1947 måtte indsættes et nyt bådtog i forbindelse med den nyoprettede sejlads Esbjerg–Newcastle. Det nye lyntog, der kun løb én gang om ugen i sommerperioden, fik dog ikke noget navn, men kaldtes blot ved sit nummer: »Lyntog 19/90« (senere 69/90). I de fleste perioder kunne det køres af den ene stamme fra Englænderen, der visse ugedage kun behøvede en stamme. Som selvstændigt tog fremførtes det som regel af MO–AC–MO, og fra sommeren 1949 kørte det kun København H.–Esbjerg på mandage som lyntog 13, mens forbindelsen i modsat retning blev varetaget af Englænderen. Endelig fra sommeren 1951 blev toget betegnet motoreksprestoget »Newcastletoget«, men blev senere degraderet til almindeligt eksprestog. Efter en omlægning af sejladsen løb det kun Esbjerg–København på mandage, for at forsvinde helt i starten af tresserne.

Den ny »Englænderen«

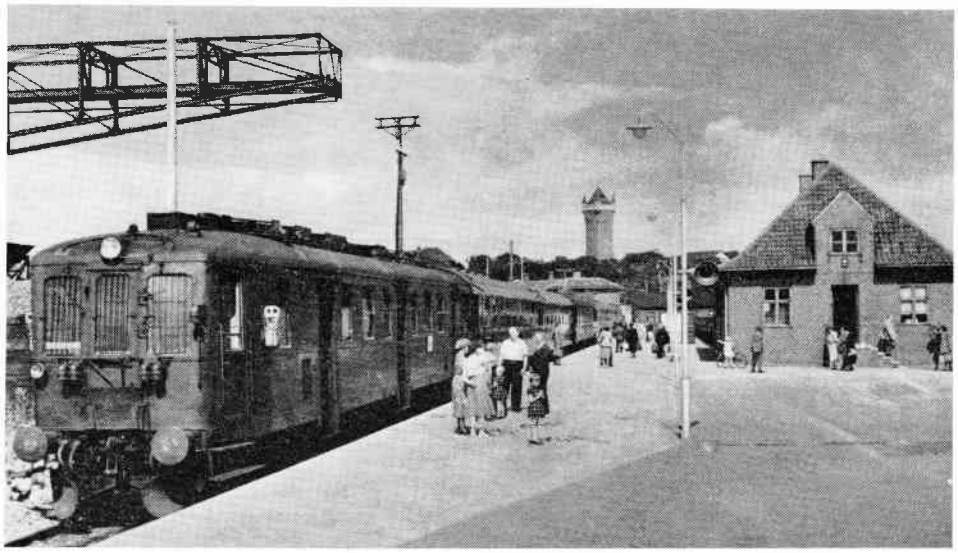
Under overvejelserne af hvilket materiel, der skulle indsættes fremover i Englænderen, var det under overvejelse at anskaffe et nybygget fire-vognslyntog, bygget som togene fra 1937, men dog med den ene motorvogn indrettet som ren spisevogn. Det ville imidlertid ikke løse pladsproblemet, og det ville være temmeligt luksuriøst i den materiel-fattige situation lige efter krigen at anskaffe to hele tog, der kun skulle anvendes i et enkelt løb. Derfor bestemte man sig for at anvende et motortog sammensat af materiel, der også kunne anvendes i andre tog. Den hidtidige anvendelse af to MO var ikke tilstrækkelig til at opnå lyntogs-køretider, når toget fik mere end to mellemvogne, og der måtte regnes med mindst tre plus en spisevogn. Desuden kunne der ikke etableres overgang mellem MO-vognene og de øvrige vogne, så det var klart, at DSB



Lyntoget »Englænderen«, 1951 Foto: DSB.

måtte anskaffe i al fald nyt motormateriel til toget. Da erfaringerne med forsøgsmotorvognen MK–FK fra 1943 var gode, og denne type, hvad angår trækkraft og overgangsmulighed var tilfredsstillende, besluttedes det at anvende MK–FK + MO som trækkraft. MO-vognen var – udover som ekstra trækkraft – nødvendig af hensyn til rebroussementet på Storebælt og i Fredericia.

Motorvognen af typen MK–FK var konstrueret i 1939–40, hvor DSB ønskede at anskaffe kraftigere motorvogne end MO'erne, og derfor udarbejdede et projekt til en 1000 hk'ers motorvogn. Da man ønskede at anvende samme motortype som i MO, udstyredes den nye motorvogn med to 8 cylindrede, trykladede motorer af MO-typen. Da det af konstruktionsmæssige grunde ikke lod sig gøre at anbringe banemotorer på dieselmotorbogien, eller større banemotorer på bogien i den modsatte ende, valgte man at anbringe de nødvendige banemotorer på en fast tilkoblet bivogn med førerrum modsat motorvognens. Dette gav mulighed for at anbringe hele 6 banemotorer af MO-typen, hvorved man effektivt sikrede sig mod afbrænding, da det var væsentligt flere end forøgelsen af motorstyrken fordrede. I motorvognen MK placeredes, udover fører- og motorrum, et pakrum, et kedelrum og en passagerafdeling med 34 pl. på fælleskl. FK-vognen fik to passagerafdelinger med ialt 82 pladser og et førerrum. Der var naturligvis harmonika-dækket overgang mellem de to vogne indbyrdes, og på FK-vognens gavl var der ligeledes anbragt harmonika, således at der gennem førerrummet, hvis betjeningspult kunne aflåses, kunne etableres gennemgang til tilkoblede vogne. Til brug for Englænderen blev der allerede i 1948 afgivet bestilling på 4 sådanne dobbeltmotorvogne, der imidlertid først kunne leveres i 1951 på grund af den vanskelige materialesituation. Den eneste forskel fra forsøgsvognen fra 1943 var, at de fire nye MK–FK'ere leveredes med ekstra store bagagenet og særlige bagagehylder, og derfor kun havde ialt 110 siddepladser.



Ved lyntogets ankomst til Esbjerg havn, 1951. Arkiv P.T.

BÅDTOGET »ENGLÆNDEREN« tog 33/64/(34)

Forsalgssted
Kh: tog 33
Es: tog 64

Vogn 501 (CAE-vogn)

	Ikke-rygere			Rygere							
Rejseg.	15	16	25	35	36	45	46	55	56	65	66
	17	14	27	37	34	47	44	57	54	67	64
	13	18	23	33	38	43	48	53	58	63	68
	11	12	21	31	32	41	42	51	52	61	62
	2. kl.		Tj.kupe	2. klasse - sidegang							

Vogn 502 (CC-vogn)

Rygere												Ikke-rygere			
15	16	25	26	35	36	45	46	55	56	65	66	75	76	85	86	95	96
17	14	27	24	37	34	47	44	57	54	67	64	77	74	87	84	97	94
13	18	23	28	33	38	43	48	53	58	63	68	73	78	83	88	93	98
11	12	21	22	31	32	41	42	51	52	61	62	71	72	81	82	91	92
2. klasse - sidegang																	

Vogn 505 (AY-vogn)

Ikke-r.		Rygere				Ikke-rygere				Rygere					
15	16	25	26	35	36	45	46	55	56	65	66	75	76	85	86
13	14	23	24	33	34	47	44	57	54	67	64	77	74	87	84
11	12	21	22	31	32	43	48	53	58	63	68	73	78	83	88
						41	42	51	52	61	62	71	72	81	82
1. klasse - sidegang						2. klasse - sidegang									

Vogn 506 (AD-vogn)

Rygere										Ikke-rygere			
15	16	25	26	35	36	45	46	55	56	65	66	75	76
13	14	23	24	33	34	43	44	53	54	63	64	73	74
11	12	21	22	31	32	41	42	51	52	61	62	71	72
1. klasse - sidegang													

I retning **mod Esbjerg** er vogn nr 501 forrest ved afgangen fra København og Fredericia; fra Nyborg er vogn nr 506, forrest.

I retning **mod København** er vogn nr 506 forrest ved afgangen fra Esbjerg og Korsør; fra Fredericia er vogn nr 501 forrest.

Uddrag af »Fortegnelse for lyntogene samt de gennemgående vogne i indenlandske tog, vinter 1964-65.« **Arkiv: P. T.**

Men MK–FK'erne var ikke det eneste nybyggede materiel, der anskaffedes til Englænderen. For som mellemvogne til toget kunne man naturligvis godt anvende almindelige personvogne, men da der på de daværende færgers midterspor højst kunne anbringes en MK–FK + to bogievogne, måtte to á tre vogne anbringes på et af sidesporene. For at undgå den tidskrævende adskillelse og samling af harmonikaer, slækning og stramning af koblinger samt anbringelse og fjernelse af rangerplanker mellem vognenes puffer, anskaffedes nogle nye dobbeltvogne, der sammen med MO'en kunne anbringes på færgens sidespor. De tre nye vognsæt, der svarede til sammenbyggede AC/AV-vogne, havde en fællesbogie for de to vognhalvdele og litreredes AD/AY (se artiklen om dobbeltvogne i Jernbanen nr. 1/79).

Til den nye Englænder stillede Waggon-Lits to blå spisevogne, der ligesom de øvrige vogne var blevet udrustet med styreledninger (A+B). En af de blå spisevogne, der for en kort tid benyttedes i toget, var iøvrigt noget så fornemt som en tidligere Pullman-car fra Fleche d'or, bygget i England 1926. Da materiellet efterhånden var klar i foråret 1951, fik toget sin debut ved køreplansskiftet 20. maj. Den nye Englænder, der var oprangeret MK–FK–AC–WR–AD/AY–MO blev præsenteret for pressen, der var ovenud tilfreds. Da der ikke var overgang til MO-vognen, gjaldt den regel, at pladserne i MO'en skulle sælges sidst. Fornøjelsen blev imidlertid kort, for da vinteren satte ind var brændselssituationen for DSB – i al fald med hensyn til kul – særdeles kritisk. For at kunne ændre et antal mellemstore damptog på den østjyske længdebane til motortog, ønskede DSB MK–FK'erne frigjort til denne opgave, og Englænderen fik sine MO'er tilbage. Antallet af rejsende med toget om vinteren var heller ikke større, end at et tog oprangeret af to MO og en AD/AY kunne klare det, især da man fik mulighed for at erstatte Waggon-Lits-spisevognen med en CAR (CA-vogn med buffé, ombygget 1951), der var blevet frigjort ved inddragelsen af et eksprestogsæt mellem København H. og Ålborg. Toget kørtes derfor i vinterkøreplanen 1951–52 af en stamme med MO (af den ny serie med kedel)–AD/AY–CAR–MO, og denne ordning blev derefter videreført, således at Englænderen i sommerperioden kørtes med MK–FK–MO og i vinterperioden med to MO.

De blå spisevogne, der havde kørt den første sommer, kom aldrig igen, for behovet var ikke større, end det kunne dækkes af CAR-vognens 16 pladser i »restauranten«, og behovet for pladser på 1. kl. viste sig mindre end først beregnet, så AC-vognen erstattedes efter nogen tid med en AV. Åbenbart dalede appetitten hos de rejsende også, for i sommeren 1953 kørte toget uden spisevogn, der dog atter dukkede op i vinterplanen, for så at forsvinde for stedse med sommerkøreplanen 1954. Det var dog ikke lutter elendighed, der prægede Englænderens skæbne i halvtredserne, for efterhånden nåede man frem til at lade toget køre alle ugedage, selv om det så i visse perioder ikke havde bådforbindelse hver dag. Det betød en kærkommen udvidelse af rejsemulighederne for de indenlandske rejsende, der hidtil kun havde kunnet købe pladsbillet til det fine tog på selve afrejsedagen.

Anvendelsen af Englænderens materiel i andre tog fik aldrig noget større omfang. En tid anvendtes den MK–FK, der overnattede i Esbjerg, til at køre nattoget Esbjerg–

Serviceniveauet i »Englænderen« var oprindelig højt. DFDS havde deres egne stewardesser til at sørge for de rejsende i toget mellem København og Esbjerg. Foto: DFDS.

Fredericia, derefter et nat-iltog Fredericia–Esbjerg–Struer og et morgentog retur til Esbjerg. På Sjællandssiden anvendtes MK–FK'en på Kystbanen i stedet for at holde stille i København. Et eksprestog sent om aftenen fra København til Helsingør og et tidligt morgentog mod København fremførtes således i sommerhalvåret 1957, 1958, 1959 og 1960 med MK–FK. Men med tiden viste det sig mere hensigtsmæssigt at lade Englænderen overgå til at blive lokomotivfremført.

Englænderen overgik derfor fra sommerkøreplanen 1961 til at være lokomotivfremført tog, og samtidig ophørte man med at betegne det som lyntog. Denne betegnelse havde måske nok været rimelig med hensyn til togets hastighed i starten, men svarede dårligt til dets funktion, da lyntogene jo ellers var de hurtige landsdels- og ikke udenlands-forbindelser. Lyntogets navn var da også en undtagelse mellem alle de andre lyntog, der alle var »–jyder« eller opkaldt efter jyske landskaber. Derimod var Englænderen ikke det eneste lyntog, der kørtes med almindeligt motorvognsmateriel. Uldjyden kørte gennem mange år med MO, og Sønderjyden fremførtes af MO-materiel al den tid den eksisterede. Ligesom efterkrigstidens Englænderen skyldtes det de manglende muligheder for nyanskaffelser, snarere end en ny linie i DSBs »lyntogspolitik«.

Selv ved den store omlægning i 1974 overlevede toget, og det kører den dag i dag i næsten samme plan som før. Kun ruteskiltenes påskrift »Englænderen« adskiller nu toget fra de øvrige intercitytog.

Mk

Hvis du ta'r ud med DSB
i sommersol og vintersne
til de favoritter -
ved sø og skov og vand og strand
så glem ej, at i Mosskov kan
man se ægte mosskovitter.
(Onkel Christian).

Vers og tegning er fra heftet »Danske Jernbanestationer« af Poul Schädtler, Jernbanebladet, 1953.

af P. Thomassen

Til bekæmpelse af den almindelige begrebsforvirring skal straks anføres, at der ikke skulle have stået m/k – medmindre det da skulle betyde »meget køn«. Og til ærgrelse for mange motormateriel-fans er det heller ikke en trykfejl for MK–FK, der såmænd godt kunne have været Fælleskøn.

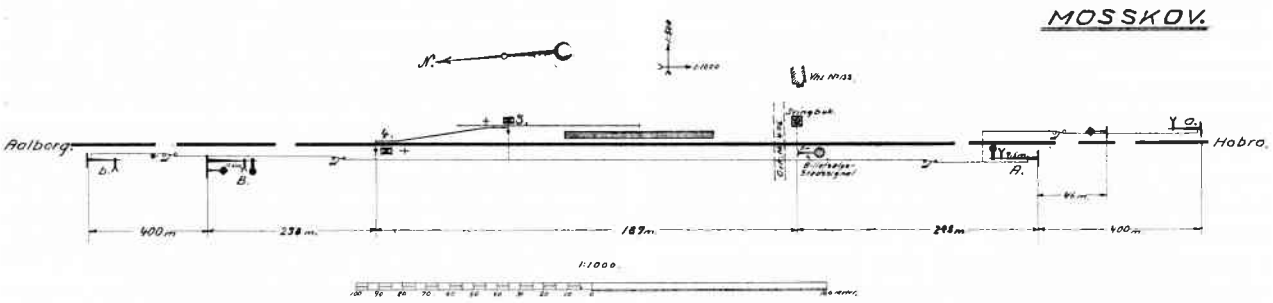
Det er et af mine sædvanlige trinbrætter; Mosskov viser sig at have en usædvanlig forhistorie, og da jeg selv har været der et par gange, er der stof til fortløbende fortrædigelse af mine hårdt prøvede læsere.

Som så ofte var jeg for sent på færde, når det gjaldt om at fotografere stationer og trinbrætter, mens de endnu var i brug, og sådan gik det også i midten af 1950erne, da jeg ville gøre noget ved strækningen Randers–Aalborg og samtidig nyde naturen i Rold Skov, hvor der virkelig er noget at nyde. Ikke sådan at forstå, at jeg medbragte fiskestang, sommerfuglenet, botaniserkasse eller »fremmedarbejderkufferter« for at fylde dem med mere eller mindre fnadrede paddehatte efter princippet: »de er gratis, de skal ædes«. For der er rigeligt i Rold Skov at nyde med øjnene.

På det tidspunkt opholdt jeg mig gerne i Randers om sommeren, og en dag med skikkeligt vejr tog jeg tog 191 fra Randers 10.05, og den sindigt brummende MO brugte den køreplansmæssige times tid til de 51 km. Undervejs ville jeg tage et billede af Kovsted trinbræt, men det var til min ærgrelse blevet nedlagt ved sommerkøreplanens ikrafttræden 1955. Min cykel havde jeg med toget som rejsegods, og togpersonalet betragtede originalen i plusfours med nysgerrigt–misbilligende blikke, som om jeg var en vordende selvmorder, der ville fugte sig i en eller anden sø i skoven. Sådan mistanke havde jeg pådraget mig i et lignende ærinde på Thisted–Fjerritslev Jernbane, men det er en anden historie.

Da jeg havde fået udleveret min gamle cykel i hel tilstand, snuste jeg lidt rundt på stedet. Der var ikke meget tilbage af fordums herlighed bortset fra det store åbne træskur, som blev fjernet ca. 1960 inden det faldt sammen af sig selv. Alt var iøvrigt blevet friseret ved anlægget af 2. spor Arden–Skørping.

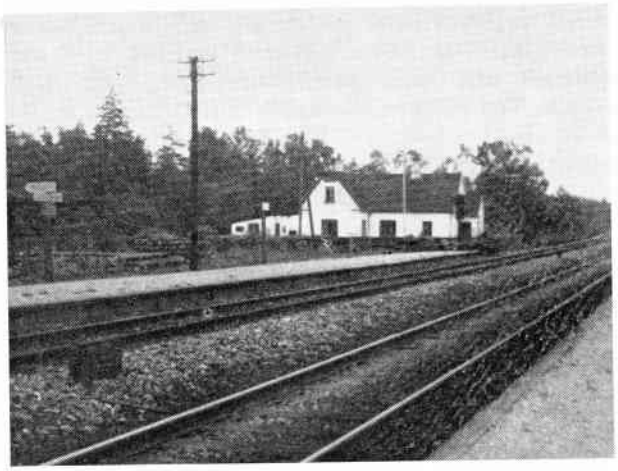
Helt uforglemmelig blev turen rundt om Store Øksø, der ligger i nærheden af trinbrættet. Turen var blevet mig



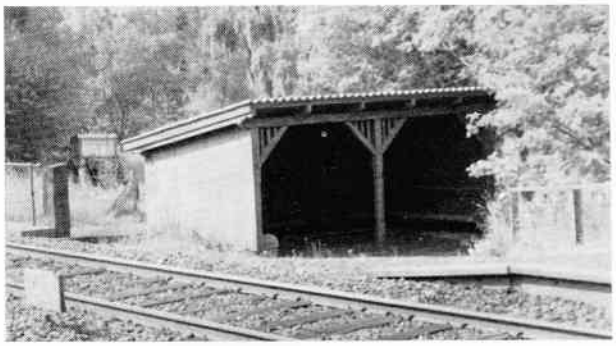
Sporplan fra 1927, sidst rettet i 1940, da sidesporets sydlige forbindelse blev fjernet. Arkiv P.T.

anbefalet af stedkyndige naturelskere, men pokker stå i dem, for de havde ikke fortalt mig, at det var vandski, jeg skulle medbringe i stedet for en cykel. Der var rigtignok en sti langs bredden, hvis den da kunne kaldes sådan, for den bestod af nedtrådte siv og svære vandplanter med et meget blødt og fugtigt underlag og var kun passabel i meget tørre somre, hvad den pågældende ikke havde været i synderlig grad. Så jeg måtte bære cyklen næsten hele vejen, bandende og svedende alt imens jeg prøvede at nyde naturen og den herlige flora af vandiris, brudelys og fede dunhammere. Der var andre, der bandede endnu mere; efterhånden som jeg stred mig frem, lød der rappen, gækken og skræppen fra de besynderligste vandfugle, der sikkert ville have været en attraktion for enhver ornitolog. Da jeg ikke er pipkyndig, så fuglene ud, som om de var stukket af fra byens parker og anlæg, hvortil de havde været anskaffet som prydfugle. Et havde de fælles: de kunne bestemt ikke lide mig. De lagde sig i en lang række ude på vandet og sagde en hel masse; efterhånden som jeg stred mig frem, drejede rækken sig som en kompasnål, og da jeg ville glo igen og tage et billede af dem, stod jeg stille et øjeblik og fumlede med kameraet. Det skulle jeg aldrig have gjort, for pludselig var mine sko fulde af vand. Stien kunne ikke bære min tara plus cykel, og så var det bare at komme videre. Støjen fra fuglene lød nu helt anderledes – jeg er vis på, at de grinte ad mig.

Da jeg endelig var kommet tilbage til den faste sti langs banen og atter kunne sætte mig på min tro »skrævekringle«, lød der en vældig plasken og skrålen fra det nordøstligste hjørne af søen. Da jeg kom derhen, viste det sig ikke at være fugle, for der blev skrålet på fransk. Det var et hold skovvæsensstuderende fra Frankrig; den stille skovsø med tilsyneladende god bund havde fristet dem til et bad, selv om vandet var brunligt. De kunne ikke vide, at St. Økssø er »sur« på grund af bunden, som består af tørv, og at vandet har et stort indhold af humussyre; mange menneskers hud kan ikke tåle St. Øksøs vand, så franskmændene har nok fået et langvarigt minde om syrebadet.



Mosskov T, 1959, Tv. ses træoverdækningen og i midten det hvide vogterhus, hvor der tidligere var billetsalg. Foto: P. Thomassen.



Venteskuret ved underføringen på »søsiden«, 1971. Foto: Just Andersen.

»Vandgangen« rundt om søen havde ikke taget lang tid, så jeg ville finde hen til den berømte Blåkilde – Danmarks største, som i lige linie kun skulle ligge ca. 5 km fra søen. Desværre er »lige linie« ikke nogen god betegnelse for Rold Skovs stier på den kant; da jeg havde kørt ca. 15 km, var jeg atter ved Mosskov T, og så kunne det være nok. Der var ikke lang tid, før der gik tog tilbage til Randers, så jeg satte mig i venteskuret og prøvede at tørre sko og sokker. Havde de ikke været sure før, så var de det allenfals nu – takket være bemeldte vand.

Tog 962 – fremført af en R-maskine – var svundne tiders hyggelige bumletog med begge vognklasser. Ideelt for jernbaneinteresserede, der ikke havde travlt, og som ville se så meget som muligt undervejs. Da toget næsten præcis 15.12 standsede ved Mosskov T, kunne jeg fra pakvognen høre nogen sige »der er han sgu igen«. Det var da også den samme togmand, der atter ekspederede min cykel, og desuden var der en barnevogn og en rullestol, der skulle med rejsende fra Mosskov. R-maskinen stod og hvæsede, og lokomotivføreren kiggede ærgerlig på al den »utidige godsekspedition« fra et trinbræt. Jeg tror, at det var »Folmer« fra Aalborg; han var en af de navnkundige førere, der ikke så så meget på, hvornår han kom afsted med sit tog – det drejede sig kun om, hvornår han skulle

Billetter fra Mosskovs sidste år som billetsalgssted. Arkiv P.T.

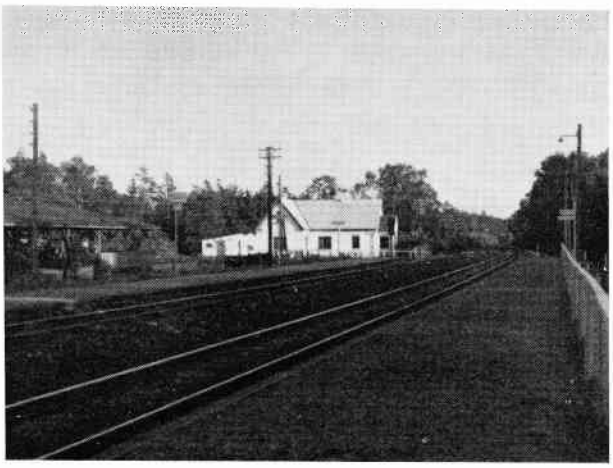
være fremme, og det skulle være en meget stor forsinkelse, hvis han ikke kunne køre den ind. Mens rejsegodset blev taget ombord i E-vognen kravlede jeg op i togets A-vogn; da kupeernes skydedøre var ret umedgørlige, har det sikkert været en AF. R-maskinen satte igang som et S-tog, og selv om der undervejs på hver station var en del stykgods og rejsegods, var vi rettidigt i Hobro. Det var jo før, man forsøgte at afskaffe begrebet service med brask og bram – ihvertfald hvad rejsegods angår.

I Fårup blev der kludder. Da vi holdt der, kom stationsforstanderen (»Skipper«) hen til togføreren og fortalte, at der var ringet fra Sønderbæk (MFVJ) om, at tog 55 fra Mariager havde 10 minutter og derfor ikke kunne få forbindelse mod Randers, hvis vi ikke ventede. Der var 6 passagerer fra Hammershøj, der skulle syd på og derfor meget gerne med 962. Togføreren havde ingen betænkninger, og det kom da heller ikke til at gå så galt, for MFVJ-skinnebussen kom fræsende ned ad bakken fra viadukten i stationens sydende og standsede med hjulene »i slæde«. Alle nåede alt, for de to minutter, affæren kostede i Fårup, var det en smal sag for R-maskinen at indhente til Randers, hvor vi var præcis 16.22.

Men nok om tursnak. Hvad er der egentlig ved det elendige trinbræt? Joh – historien går helt tilbage til 1872, kun 3 år efter åbningen af strækningen Randers–Aalborg. For »Domainebestyrelsens« (skovvæsenents) regning anlagdes et privat sidespor til transport af tømmer, brænde og andre skoveffekter. At der var god brug for det, viste sig snart, for allerede året efter måtte der udvides og sporet forlænges. Ekspeditionen foregik i vogterhus 132 – »Tvillingskovhus« – medens indtægterne bogførtes på Skørping station, hvorunder Mk pr. S. hørte. Senere kunne også Arden station få godsindtægten, alt efter forsendelsesretningen. Kun på skovauktionsdage kunne et tog standse ved Mosskov, og på sådanne dage blev der mere og mere livligt på stedet. Efterhånden blev skovauktionerne en folkeforlystelse, og DSB besluttede derfor, at der skulle oprettes en »sommerstation« ved Mosskov i 1884. Enkelte tog kunne standse i månederne maj–september. Fra maj 1885 kunne Mosskov B pr. S. sælge 3. kl. billetter til Skørping og Arden, og der var ansat en fast ekspedient (R. Rasmussen). Det var ikke noget fedt embede, for stationens indtægter, der kun omfattede billetsalget, lå på ca. 55 kr. i årligt gennemsnit indtil 1898! Det kunne ikke engang dække omkostningerne til kontorhold plus rengøring, som udgjorde 11 plus 48 kr. – ligeledes årligt. Fragtindtægten, der kunne være betydelig, havnede som før nævnt på nabostationerne; på de »store dage« havde et tog fra Aalborg ekstra personvogne med, som hensattes på sidespor og medtoges om aftenen af et nordgående tog.

Indtil 1898 solgtes fra Mosskov godt 200 billetter om året i gennemsnit, og antallet af passagerer til Mk var 500 á 800 årligt; fra Mk var tallet noget større. Alt afhang af skovauktionsdagenes antal og størrelse samt vejret.

Oprindeligt havde sidesporet tilslutning til hovedsporet i begge ender med tilhørende afløbssporskifter, men i slutningen af 1930rne fjernedes det sydlige sporskifte med tilhørende afløb. Perronen lå mellem hoved- og sidesporet og var forsynet med den ældre type signal for billetsalgssteder; det kunne fjernbetjenes fra en trækbuk nær vogterhuset, der tillige var bolig for stationsmesteren. Endvidere fandtes centralbetjente armsignaler.



Mosskov Trinbræt, 1961. Foto: P. Thomassen.

Der opstod snart et helt »jysk sommertivoli« ved Mosskov billetsalgssted, hvor der var sommerfester under trækronerne. I et særdeles anbefalelsesværdigt hefte, »Seks traveture i Rold Skov«, forfattet af statsskovridder Preben Møller i 1976, berettes om liv og leben på auktionsdagene samt på søndagene. Der var danseestrade og et træhus, hvor personale fra Skørpinge kro sørgede for udskænkning og servering. Musikken leveredes af to kulsviere, Anders og Frederik, der hhv. spillede violin og fløjte. Når musikken var blevet tørstig, tog stationsmesteren fat, og mens kulsvierne slukkede tørsten, underholdt »mester« skovgæsterne med sang og historier. Han hed H. G. Engelmann og havde træben; han fortalte selv

for spøg, at han havde 2: et til dagtligt brug og et til at danse med! Han havde Mosskov B pr. S. i årene 1900–1908; så fik han lyst til en station, hvor der boede mennesker i nærheden, og så fik han Volk Mølle på strækningen Randers–Ryomgård. Hans efterfølger i Mosskov, C. F. Christensen, skal heller ikke have været kedelig.

Efter takstforhøjelserne i 1897 fik Mosskov nogle flere forskellige billetter at sælge, og det hjalp på billetsalget. Fra 1899 til 1922 lå rejsendeantallet på 1000 á 1600; omkring udbruddet af 1. verdenskrig og i et enkelt år, hvor vejret svigtede, var tallene meget beskedne. Indtægten kunne et enkelt år snige sig op over 900 kr. Der kunne også sælges 2. kl. billetter, men det drejede sig ikke om mange, og efter 1922 var tallene helt forsvindende. Omkring 1930 opførtes småbeløb for gods; det var lidt banepakker og rejsegods, som ikke hjalp stort på indtægterne.

En enkelt gang var der dramatik ved Mosskov. Søndag den 3. september 1933 satte tog 243 i gang fra billetsalgsstedet, men det nåede ikke uden for stationsområdet, før der udbrød brand i motorvognen, MR 205. Motorføreren havde nok mærket, at motoren ikke gik, som den burde, og det var ikke så sært, da den var løbet varm, og derfor standsede han straks. Udstødningsrøret på vogntaget var glødende og havde antændt taget, og de ca. 50 passagerer havde godt nok mærket nogen røg i kupeerne. Alle kunne forlade vognen i ro og nogenlunde orden, og da døre og vinduer var blevet lukket op, kunne ilden rigtig tage fat. Togpersonalet fik koblet personvognen fra og skubbet den ind på sidesporet og ringet til Skørping station, som straks alarmerede Skørping brandvæsen. Det tog såmænd kun 3 kvarter, før det var fremme, og da var der intet at stille op mod de meterhøje flammer, der omspændte motorvognen. Heldigvis var det næsten vindstille, for den mindste blæst kunne have startet en stor skovbrand, da der var høje graner nær banelinien på stedet.

Ved 15-tiden udsendtes hjælpetog fra Aalborg, og da det var ankommet til Mosskov, var ilden slukket i motorvognens ene ende, d.v.s. den var snarere gået ud, da der intet træværk var tilbage. Også den brændte vogn blev skubbet ind på sidesporet, hvorefter hjælpetoget medtog personvognen og ankom til Aalborg med ca. 2 timers forsinkelse. De passagerer, der skulle til stationer nord for Aalborg, blev viderebefordret i biler.

Mærkværdigvis var der optræk til det samme kun to dage senere på samme strækning og med samme type motorvogn. Da tog 282 fra Aalborg befandt sig noget nord for Skørping, strejkede motoren, og toget måtte blive på stedet. En generator var brændt sammen, men derudover skete der ikke andet, end at en hjælpemaskine fra Aalborg trak toget til Randers. Og så var der i hvert fald én mand, der ikke havde høje tanker om MR-vognene fra 1928: togfører Jespersen fra Aalborg, for han havde også ført den brændte 205 et par dage før. Iøvrigt var 202 også brændt, men det var et helt år siden.

Indtil 1926 var det således, at der i vintermånederne kun standsedes ved Mosskov på skovauktionsdage og om sommeren kun på søndage. Fra 1927 blev Mosskov helårsstandsningssted for 2 á 3 togpar. Selv i det værste krigsår, d.v.s. med nødkøreplanen i 1945, standsede alle tog ved Mosskov. Fra 1968 gik det den anden vej, for herefter standsedes kun på søn- og helligdage; i sommerkøreplanen 1971 drejede det sig kun om to togpar. Selv om Mosskov stadig stod i køreplanen for vinteren 1971–72, skulle ingen tog standse her. Det var den sædvanlige recept: Publikum blev vænnet af med at benyttet trinbrættet, og man kunne derfor nedlægge Mosskov T 27. maj 1972 – på grund af for ringe benyttelse.

Med godstrafikken fra sidesporet var det forlængst forbi, og hvis besættelsen ikke var indtruffet i 1940, var side-

Randers—Frederikshavn.

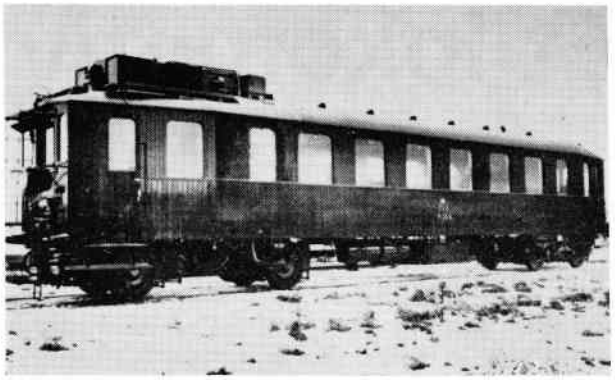
km fra Randers			DM 243 MR 2 ■ An.	Af.	× Tog
—	C	**Randers** (Rd)	—	12^{56}	954
5,8	D	Svejstrup **T** (Svt)	X	$13^{04\frac{1}{2}}$	
8,2	F	Bjerregrav (Bv)	$13^{08\frac{1}{2}}$	13^{09}	
10,4	F	Kovsted **T** (Kot)	X	13^{13}	
14,8	F	**Faarup** (Fp)	13^{19}	13^{20}	
21,9	C	Onsild (On)	$13^{28\frac{1}{2}}$	$13^{29\frac{1}{2}}$	
27,0	C	Øls **T** (Øls)	X	13^{37}	
31,6	B	**Hobro** (Hb)	$13^{43\frac{1}{2}}$	13^{45}	2931
40,4	E	Doense (Do)	13^{58}	13^{59}	
43,3	C	Hvarre **T** (Hvt)	X	14^{03}	
47,2	F	Arden (Ad)	14^{09}	14^{10}	2956
50,9	F	Mosskov **B & S** (Mk)	X	14^{16}	
54,7	F	Skørping (Sø)	14^{21}	14^{22}	
62,2	D	Støvring (Sr)	$14^{30\frac{1}{2}}$	$14^{31\frac{1}{2}}$	
64,6	E	Annerup **T** (Apt)	X	14^{36}	
66,8	F	Ellidshøj (Eh)	$14^{39\frac{1}{2}}$	$14^{40\frac{1}{2}}$	
71,8	F	**Svendstrup J.**°(Sn)	14^{47}	14^{48}	
76,8	F	Skalborg **B** (Og)	$14^{54\frac{1}{2}}$	14^{55}	
81,1	D	**Aalborg** (Ab) §	15^{02}	15^{07}	962
83,7	F	**Nørre-Sundby** (Ns)	15^{16}	15^{17}	
90,0	F	Hvorupgaard (Hvg)	15^{25}	$15^{25\frac{1}{2}}$	
96,1	F	Sulsted (Su)	$15^{33\frac{1}{2}}$	15^{34}	
99,4	F	Tylstrup (Ty)	15^{39}	15^{41}	282
107,5	E	**Brønderslev** (Bl)	15^{51}	15^{54}	
114,0	D	Emb **B** (Em)	X	16^{03}	
117,4	F	Vraa (Vr)	16^{09}	16^{10}	
120,6	E	Gunderup **T** (Gut)	X	16^{15}	
123,4	D	Hæstrup **B & S** (Æs)	X	16^{21}	
129,4	F	**Hjørring** (Hj)	16^{30}	16^{36}	
138,0	F	Sønderskov (Søk) ▲	16^{46}	$16^{50\frac{1}{2}}$	988
143,0	D	Sindal (Sa)	16^{57}	$16^{57\frac{1}{2}}$	
150,3	F	Tolne (To)	$17^{07\frac{1}{2}}$	17^{11}	2972
156,6	F	Kvissel (Kv)	17^{18}	$17^{18\frac{1}{2}}$	
159,9	F	Elling **T** (Elt)	X	17^{23}	
165,6	F	**Frederikshavn** (Fh)	17^{31}	—	286
		Toget er:	Motortog ■		
		Største tilladte Hastighed km i Timen:	70		
		Løber:	Daglig		

Aalborg er kun farlig Station for Tog fra Syd, der kører paa Spor III.
Indkørselshastigheden til Spor III er dog kun 30 km.
Tog 931 skal ikke standse ved *Mosskov* paa Hverdage i Tiden fra 1. Oktober 1933 til 14. Maj 1934.
Tog 243 er paa Søn- og Helligdage Dampfog Aalborg—Frederikshavn.

° Stationens Navn er Svendstrup Jylland.

Uddrag af DSB Tjenestekøreplan II, 15. maj 1933. Arkiv P.T.

sporet blevet fjernet i begyndelsen af 1940rne. Man var kommet godt i gang med anlægget af 2. spor Randers–Aalborg, men forsyningssituationen og materialemangelen blev mere og mere fortvivlet, og det var den stadig mange år efter krigen. I 1952 manglede stykket Arden–Ellidshøj, og først i 1956 kunne strækningen Skørping–Støvring tages i brug. Jordarbejdet var blevet afleveret i 1943, men den store og smukke bro over Lindenborg å blev først taget i brug 1. juni 1956. Anlægget af 2. spor ved Mosskov tog fart i 1952, og godsekspeditionen nedlagdes august s.å., da sidesporet blev taget op. Overkørslen forsvandt også og blev erstattet af en underføring, for det var ikke til at tænke på at have folk rendende over dobbeltsporet. Der anbragtes perroner på begge sider og et rummeligt venteskur på søsiden ved underføringen. – Billetsalget ophørte i 1953, og Mosskov var således trinbræt i 18 år.



DSB motorvogn litra MR fra 1928 (opr. M 201). Arkiv P.T.

Der gik kun få år, før der anlagdes en bilvej til stedet. Skovpavillonen, der stadig findes i bedste velgående – i alt fald om sommeren – fik derefter noget at bestille. Det kunne ikke siges om trinbrættet, som fik stadig mindre interesse. Under besættelsen havde benyttelsen været god; der var en del udflugtsrejser fra Aalborg, og de holdt sig iøvrigt længe, men dem tog busser sig efterhånden af. Offentlig trafik i dag til Mosskov? NUL! Der er jo kun 4 km at traske fra Arden eller Skørping. Og det er forresten turen værd gennem Danmarks største skov!

Svenska Järnvägsklubben tilbyder følgende:

		Pris sv.kr.
SJK 2	Ånglok tillverkade i Sverige, 2. udgave	18:–
SJK 3	Säröbanan	19:–
SJK 8	Den rullande materielen vid SWB	80:–
SJK 12	SJ Diesellok litt Z66	19:–
SJK 13	Normalspåriga ånglok vid SJ	64:–
SJK 15	Svenska industrimotorlok, del 1	26:–
SJK 16	SJ ånglok litt Sb	22:–
SJK 17	GDG ellok litt O	24:–
SJK 19	Järnvägsmuséer 1976 (svenske)	33:–
SJK 20	De sidsta svenska ångloken	90:–
SJK 21	Järnvägsförstatligandet	45:–
SJK 22	Skogsbana. Ny udgave	93:–
SJK 23	Lödöse–Lilla Edets järnväg	45:–
SJK 24	Ostkustbanan 1927–1977	22:–
Repro	Lok- och vagnkatalog V & M Falun 1904	22:–
Repro	Lok och Tendrar vid Sveriges Statsbanor 1891, bundet	40:–
Repro	Lok och Tendrar vid Sveriges Statsbanor 1891, heftet	22:–
Repro	Person-, post-, fång- och packvagnar 1890	35:–
Repro	Några notiser om Frykstabanan	8:–
Repro	SWB tidtabell 1/5 1900	12:–
Dekal	Riksvapen	28:–
Dekal	Riksvapen	23:–
	Loknål	10:–
	SJ Grafisk tidtabell nr 177	30:–
	Postkort (mindst 5 stk.)	1:–/st
	Postkortserie: 17 stk. forskellige	15:–

Bestilling kan gøres gennem forskudsindbetaling af aktuelle beløb på svensk postgiro 60 65 77-5, SJK Beställningen, Box 10236, S-434 01 Kungsbacka.

Priserne er i svenske kroner inklusive moms og porto.

SJK TIDNINGSFÖRSÄLJNING

Følgende årgange og enkelte numre af tidsskriftet »TÅG« findes p.t. på lager

1970: 6, 7	1971: 3, 4, 7, 8	1972: 1–10	1973: 1–10
1974: 1–10	1975: 1–10	1976: 2–10	1977: 1–10
1978: 1–			

PRIS: (inkl. (porto) sv.kr. 6:– pr. ekspl. for samtlige årgange.

BESTILLING: Forskudsindbetaling til svensk postgiro 5 77 25-4

SJK Tidningskiosk

Ringparksvägen 5, S-133 00 Saltsjöbaden.

Et lokomotiv i søgelyset

Af Finn H. Madsen

Siden efteråret 1974 har Museumsbanen kun haft to køreklare damplokomotiver, og dette er ikke holdbart på længere sigt, da der hurtigt kan gå noget i stykker på de mere end 75 år gamle maskiner. Arbejdsholdet i Maribo havde flere gange snakket om at tage fat på den store opgave, det ville være at revidere ét af de ikke driftsklare lokomotiver, som Dansk Jernbane-Klub havde stående. I foråret 1976 blev en sådan lokomotivrevision forelagt Museumsbanens driftsudvalg, der tog imod arbejdsholdets forslag, men først måtte man finde ud af, hvilket lokomotiv, der skulle udvælges.

Preben Clausen blev sat ind i sagen, og i løbet af sommeren fik han kigget på de maskiner, der kunne være tale om at revidere. De forskellige lokomotiver fik karakter – om det var efter landsbyskolens skala, skal jeg undlade at svare på. Damplokomotivet ØG 3 fra 1906 fik den højeste karakter, formentlig et 11-tal. I driftsudvalget blev lokomotivernes karakterbøger forelagt, og man drøftede påny sagen.

På et personalemøde i efteråret 1976 var revisionen af et lokomotiv atter fremme, og fortsat var man enige om ØG 3, men en overgang drøftede man dog også muligheden af at revidere en af jernbanemuseets Hs-maskiner; det blev dog opgivet, da vi naturligvis hellere ville istandsætte et af DJKs egne lokomotiver.

Den 19. januar 1977 begyndte vi så at tage overtøjet af ØG 3, selvom det var vinter og koldt. Røgkammerlåge og diverse ting, der sidder i vejen, når man skal tage rør ud af kedlen, blev hurtigt fjernet, og i løbet af dagen blev de fleste rør skåret ud af kedlen. Snart herefter blev gangtøjet afmonteret, og maskinen blev løftet, så hjulene kunne blive sendt til afdrejning på Lollandsbanens værksted. Samtidig begyndte nogle at banke rust og kalk væk inde i kedlen. På forbavsende kort tid fik vi ØG 3 gjort klar til syn.

Museumsbanens tilsynsførende ingeniør, Ole Søndergaard, DSB, kom og besigtigede både kedel og fyrkasse, og alt syntes godt, men han kom på andre tanker, og ville atter se på lokomotivet, især nogle nagler og en lap på kedlen havde hans interesse. Jeg skal vel ikke skjule, at vore mange forhåbninger var ved at briste! Vi turde i hvert tilfælde ikke bestille kedelrør hjem, før vi kendte dommen.

I mellemtiden kom de fine nyafdrejede hjul tilbage fra LJ, og vi begyndte at montere disse samtidig med revisionen af undervognen. Mikael og Henning gik i gang med det store slidsomme arbejde med at polere gangtøjet, som derefter også blev monteret. Der gik lang tid før næste syn fandt sted.

Endelig kom vor tilsynsførende igen, og vi var alle spændte, for blev kedlen nu godkendt eller ej. Resultatet blev, at lappen var god nok, men med hensyn til naglerne i fyrkassen, så var der ti stykker i bundrammen, som skulle udskiftes. Vi trak vejret dybt. Nu var »gode dyr rådne«; for det med nagler var jo ikke noget, vi havde arbejdet med før. Vi måtte have fat i en kedelsmed, og de hænger jo ikke ligefrem på træerne.

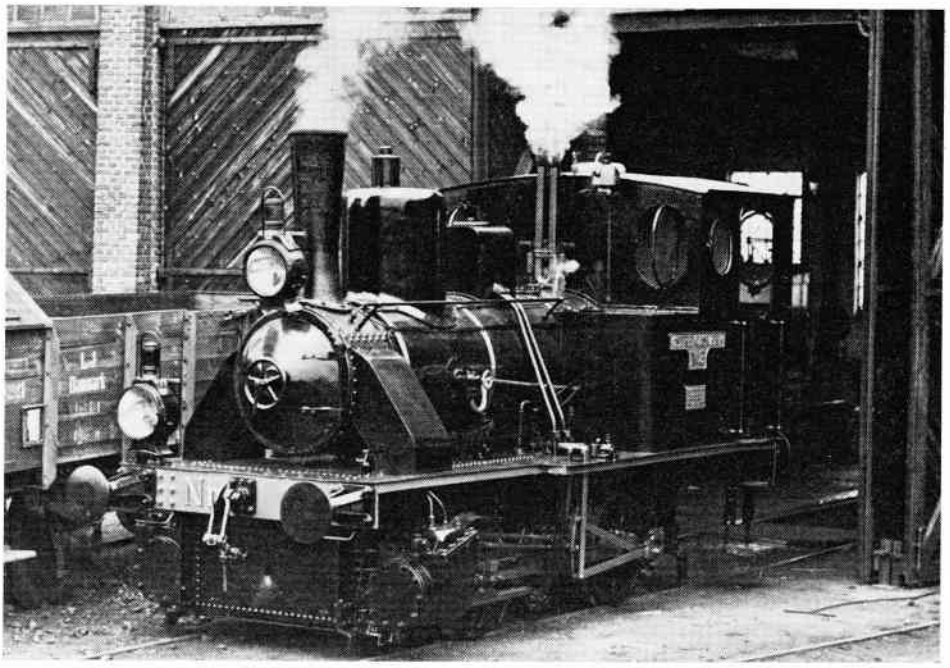
Men igen er det en fordel at kende mange mennesker, og i DJK har mange stiftet bekendtskaber med folk af forskellige erhverv. Heldet ville, at vi kom i forbindelse med en kedelsmed, som gerne ville hjælpe os. Tilmed mente han ikke, at den reparation skulle få os til at være bekymrede. Erik Rothmann, som forresten nu også er gået aktivt ind i arbejdsholdet i Høng, kom ned for at besigtige opgaven, og snart kunne vi gå i gang med de for..... nagler, der var skyld i, at vi indtil da ikke var nået længeer med revisionen.

I løbet af efteråret fik vi begyndt med at bore de gamle nagler ud, men så kom tiden, hvor der skulle køres juletog, og dem var der mange af i december 1977. Vi prøvede i forbindelse med disse tog at få repareret damplokomotivet LJ nr. 19. Desværre blev nr. 19 ikke klar, så det blev D 826, der kom til at klare skærene. Traditionen tro holdt vi efter juletogene en velfortjent juleferie, så vi kom ind i 1978, før der atter kom til at ske noget med ØG 3.

Damplokomotivet ØG 3 på prøveturen, 3. november 1978.
Foto: Ole-Chr. M. Plum.

Vi kom dog ikke langt hen i januar, før der atter blev liv i remisen i Maribo, og nu skulle der ske noget. Min færter, der efter udnævnelsen til lokomotivfører ved Museumsbanen har lagt sig en facon til, der passer til sådanne personer, der ikke mere skal svinge fyrskovle, og jeg gik i gang med at bore de resterende nagler ud. »Kiøge« skulle også gøres klar til kedelsyn, og for at ingen skulle kede sig, blev vi enige om, at vi skulle valse de nye rør til »Gasseren«; de var blevet hjemkøbt i efteråret 1977 og passet til i længden. Selve arbejdet med at valse rør skulle ske på LJs værksted, da vi ikke selv har en sådan rørvalse.

Damplokomotivet ØG 3 klar til mange års drift på Museumsbanen efter revisionen, 3. november 1978.
Foto: Ole-Chr. M. Plum.



Den 4. og 5. marts fik vi lov til at »låne« værkstedet, hvor vi kunne komme i gang med at valse de mange rør. Ingen af os havde prøvet det før, men Birger og jeg havde været arbejdsdrenge for »fagfolkene«, da rørene til »Kiøge« og Nr. 19 i sin tid blev valset. Men det er jo begrænset, hvad man kan huske efter seks-syv år, men Verner Christensen var – som altid – hjælpsom, og satte os ind i, hvordan mekanikken skulle fungere samtidig med, at han forklarede os om de problemer, der kunne opstå hen ad vejen. Nu kunne vi godt fyre op i essen og komme i gang, for ikke mindre end 232 rørender skulle valses – halvdelen skulle valses op og den anden halvdel ned, – så der var nok at tage fat på.

Førerhuset blev i forbindelse med udskiftningen af naglerne afmonteret, og vi måtte også skære hul i vandkassens side for at komme til naglerne. Nu syntes vi snart, at det var trættende kun at adskille, og længslen efter atter at kunne begynde at samle lokomotivet var stor. Vi måtte afbryde revisionen af ØG 3 nogen tid, mens vi gjorde »Kiøge« køreklar til sæson 1978. Ved kedelsynet viste det sig, at tre rør i bunden af kedlen skulle udskiftes. Også disse valsede vi selv, og snart var de sat i, og »Kiøge« kunne sendes ud på banen. Nu var det »Gasseren«s tur til at få sat rør i. 96 rør skulle monteres. Først var alle rørhuller blevet slebet og renset. Selve monteringen af kedelrørene påbegyndtes i slutningen af april. I begyndelsen af maj kunne vi starte med at valse dem fast. Hele rørmontagen skete for det meste ved arbejdsaftenerne midt i ugen, og arbejdsholdet bestod af Birger, Ulla, Kirsten, Lone, Kylle – eller om man vil Mads Guldbrandsen – og mig.

Det er jo ikke hver dag, at man ser tre piger lave lokomotiver, for de plejer at lave noget lige så vigtigt, nemlig mad og kaffe. Som bekendt: »uden mad og drikke, duer helten ikke«. De var os til stor hjælp og tog strabadserne uden at kny.

De fordømte naglehuller i bundrammen skulle fyldes igen, og det voldte alligevel lidt problemer. Første gang kom naglerne ikke til at sidde rigtigt, og vi måtte atter gøre klar til at bore. Den 20. maj havde vi fået fat i det helt rigtige værktøj – takket være LJ – og denne gang lykkedes operationen uden de store problemer. Så var alt vel med naglerne, og vi kunne fortsætte med at valse de sidste rør fast. Efter valsningen skulle rørene kraves op inde i fyrkassen for at rørenderne ikke skal brænde væk. Mens afslutningen af rørarbejdet fandt sted, gik andre i gang med at montere diverse løsdele. Det er ikke så få dimser og dippedutter, der kan skilles ad på et lokomotiv!

Atter måtte vi afbryde arbejdet på ØG 3. Nu var det OHJ nr. 5, der voldte kvaler. Lokomotivets fjedre var udslidte, og nye måtte laves »ude i byen«. Da de ankom til Maribo, gik vi straks i gang med at montere disse, så Nr. 5 atter kunne komme ud og køre. Dette arbejde gik forholdsvis hurtigt, og forhåbentlig vil de nye fjedre holde ligeså godt som de gamle, der var fra 1901.

Vi nærmede os nu trykprøven på ØG 3, og først i juli steg manometret på lokomotivets kedel atter over 0. Ingeniør Søndergaard blev så atter bedt om at komme til Maribo for at se på »Gasseren«, og den 28. juli kunne han efter trykprøven glæde os alle med at meddele, at kedlen var godkendt. Endvidere var han yderst tilfreds med vor arbejdsindsats.

Midt i sommervarmen kunne ØG 3 så atter få sin mørke frakke på. Den passer jo også, når man skal til selskab, og fest skulle der være, når ØG 3 atter skulle køre for egen damp. Opgaven med at montere dækpladerne og andre ting var vanskelig, for noget skulle monteres i en bestemt rækkefølge for at få plads til det. Det lykkedes uden de store problemer, og omsider begyndte ØG 3 at ligne et lokomotiv igen. Ole Plum, Hans, Bo og Jonna begyndte nu at spartle og male, mens maskinholdet gik i gang med at montere injektorer. Begge injektorer er nu placeret inde i førerhuset, og ikke som førhen, hvor den ene sad uden for. Når man flytter sådanne ting med en hel bunke rørforbindelser, kommer de gamle rør hverken til

ØSTERGADES DØGNKIOSK

v/ Joan og Niels P. Hansen

Østergade 47 – Middelfart

Tlf. (09) 41 45 37

Dag- og ugeblade – tobaksvarer – chokolade

brød og mælk – alt i kødvarer og pålæg

Åbningstid: Kl. 8.00–24.00

Tag til Odsherred næste gang De skal på udflugt

Odsherreds Jernbane
Høng-Tølløse Jernbane

kører gennem Sjællands smukkeste egne

(03) 43 20 80

FLEMMING KOLL

Vestergade 60

Svendborg

Tlf. (09) 21 06 65

Stort udvalg i nye cykler og knallerter

Puch – Kreidler – Suzuki

Raleigh cyklen

Salg – Service – Reparation

ANNE MARIES KIOSK

Vestergade 42 – Maribo – Tlf. (03) 88 30 23

Alt i dagblade – ugeblade – tidsskrifter – kort – telegrammer

Stort udvalg i tobaksvarer

Vine og spirituosa

DANSK JERNBANE-KLUB
Foreningsnyt

FORENINGEN STIFTET 15. JANUAR 1961 **NR. 6 . 1978**

Foreningens generelle adresse:
Dansk Jernbane-Klub,
Baunevej 129, 2630 Taastrup
Tlf. (02) 52 00 02 (normalt kl. 18-19).

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

Kasserer:
Regnskabschef Mogens Bruun,
Ahornvej 18, 3650 Ølstykke. Tlf. (03) 17 88 04.
Postgirokonto nr. 5 55 38 30
Dansk Jernbane-Klub, kassereren, Ahornvej 18, 3650 Ølstykke.

Øvrige bestyrelsesmedlemmer:
Regnskabschef Mogens Bruun (næstformand)
Lokomotivmester Preben Clausen
Ingeniør E. Hedetoft
Niels Christian Lind
Eigil Neergaard
Politibetjent Finn Beyer Paulsen (sekretær)
Viceskoleinspektør Ole-Christian M. Plum
Georg Schmidt
Grosserer Povl Yhman

DJK's nordjyske afdeling:
Ingeniør E. Hedetoft,
Mågevej 14, 9000 Aalborg. Tlf. (08) 13 16 26.

DJK's midtjyske afdeling:
Uffe Andersson,
Murervej 9, 8900 Randers.

DJK's afdeling Fyn/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:
H. J. Fredberg,
Tyttebærvej 69, 9560 Hadsund. Tlf. (08) 57 35 67.

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

Medlemskontingent for året 1979:
Ordinære medlemmer ..... kr. 75,00
Juniormedlemmer (under 18 år 1.1.1979) kr. 50,00
Optagelsesgebyr ..... kr. 10,00

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

Meddelelser til næste nummer af »Foreningsnyt« må være sekretariatet i hænde
mandag den 15. januar 1979

Kommende møder og udflugter

Onsdag den 24. januar 1979 kl. 19.30 i Englesalen, Niels Steensens Gymnasium, Jagtvej 183 B, 2100 København Ø:

Direktør Verner Petersen, Skagensbanen, fortæller om Skagensbanen gennem tiderne og redegør for fremtiden ved Danmarks nordligste privatbane.

★

Onsdag den 14. februar 1979 kl. 19.30 i Englesalen, Niels Steensens Gymnasium, Jagtvej 183 B, 2100 København Ø.

Vort medlem **Yngve Holmgren, Kristianstad, Skåne,** holder foredrag med lysbilleder om: **»Jernbanerne i Skåne«.**

Som det vil være en del af vore medlemmer bekendt, er Yngve Holmgren en af de drivende kræfter i mfÖSJ, museiföreningen Östra Skånes Järnvägar, i Kristianstad. I årenes løb har han skaffet sig en enorm viden om navnlig Skånes jernbaner, som efter danske forhold har haft en ganske morsom udvikling fra begyndelsen til nu.

Foredraget holdes på svensk, men det skulle ikke hindre, at alle får en udbytterig aften.

ORDINÆR GENERALFORSAMLING

Søndag den 18. marts 1979 kl. 10.00 afholdes ordinær generalforsamling i Englesalen, Niels Steensens Gymnasium, Jagtvej 183 B, 2100 København Ø.

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 med følger »Jernbanen« nr. 1/79 som bilag eller udsendes separat.
4. Fastsættelse af kontingent og optagelsesgebyr for året 1980.
5. Valg af medlemmer til bestyrelsen m.v.
   Følgende medlemmer til bestyrelsen m.v. er på valg:
   Mogens Bruun (næstformand).
   Eigil de Neergaard.
   Ole-Chr. M. Plum.

– – –

Jørgen Jensen (suppleant),
Hans Hartmann (revisor) og
Thorkild Ring Hansen (revisorsuppleant).

6. Indkomne forslag.

7. Eventuelt.

★

Opmærksomheden henledes på, at forslag til valg af bestyrelsesmedlemmer m. v. og til punkt 6 på dagsordenen skal være formanden i hænde senest 6 uger før generalforsamlingen, d. v. s. senest den 2. februar 1979.

Gyldigt medlemskort skal forevises ved indgangen til generalforsamlingslokalet.

København i december 1978.

BESTYRELSEN

Bidrag til DJK

Opmærksomheden henledes på at bidrag til **Dansk Jernbane-Klub** er omfattet af ligningslovens § 8a, således at De er berettiget til at foretage fradrag i selvangivelsen for kalenderåret 1978 for betalte bidrag til DJK og andre »skattegaveanerkendte foreninger«.

De enkelte fradragsberettigede bidrag skal være på mindst kr. 50,– og fradragsretten gælder beløb, hvormed årets bidragssum overstiger kr. 100,–. Maximalfradraget er på kr. 1000,– og det opnås ved bidrag på i alt kr. 1100,–.

For bidrag indbetalt senest 31. DECEMBER 1978 på kr. 50,– og derover vil De senest 1. FEBRUAR 1979 modtage kvittering, som skal vedlægges selvangivelsen.

Vi er vore medlemmer taknemmelige for ethvert bidrag – stort eller lille – indbetalt separat eller sammen med kontingentet.

MB

Girokortet

Med dette nummer af »Jernbanen« udsendes giroindbetalingskortet til brug ved indbetaling af kontingent for 1979.

Kontingentet udgør kr. 75,– for ordinære medlemmer, dog kun kr. 50,– for medlemmer under 18 år den 1. januar 1979. Girokortet bedes benyttet til indbetaling på et posthus eller via egen postgirokonto. Husk at anføre Deres medlemsnummer samt navn og adresse, det sparer både foreningens kasserer og sekretær for meget arbejde.

Skulle giroindbetalingskortet være faldet ud ved leveringen af tidsskriftet, kan indbetalingen klares ved brug af et almindeligt giroindbetalingskort.

fbp

Adresseændring

Flytter De, eller skal der foretages andre ændringer vedr. Deres medlemskab af foreningen i medlemskartoteket, bedes De give sekretæren besked på et postkort eller lignende, da De ellers kan risikere, at tilsendelsen af »Jernbanen« ophører. Husk også at give postvæsenet besked om flytningen på formularer vedr. adresseændring i forbindelse med flytning, som fås på posthuset.

fbp

Nyt fra afdelingerne

DJKs afdeling Sydjylland/Fyn

Tirsdag den 16. januar 1979 kl. 19.30 i Sct. Jørgensgården, Hospitalsgade 4, 6000 Kolding. Møde.

Mødearrangør: KLK. Medlemmerne fra DJK, SHS og IBK samt andre interesserede er velkomne.

Til mødet må gerne medbringes lysbilleder og film (husk egen fremviser). Desuden vil en fotofagmand give et lynkursus og besvare spørgsmål vedr. fotografering.

N. Chr. Lind.

DJKs nordjyske afdeling

Onsdag den 17. januar 1979 kl. 19.30 i lokalerne, Forchhammersvej 7, 9000 Aalborg: Ordinær generalforsamling i afdelingen. Dagsorden ifølge lovene.

Da vi samtidig fejrer foreningens fødselsdag med et lille kaffebord, beder vi venligst om tilmelding til mødet – enten på listen i remisen eller på tlf. (08) 13 16 26 inden den 14. januar 1979.

E. Hedetoft.

DJK's midtjyske afdeling

Den 20. oktober 1978 afholdtes ordinær generalforsamling i midtjysk afdeling. Formanden, Uffe Andersson, bød velkommen til de 21 fremmødte, hvorefter han foreslog H. J. Fredberg til dirigent. Fredberg blev valgt og konstaterede generalforsamlingens lovlighed, hvorefter han gav ordet til formanden.

I sin beretning fortalte formanden, at der i det forløbne år havde været afholdt 4 medlemsmøder i Århus og 4 i Randers. Desuden havde der været virksomhedsbesøg på Centralværkstedet i Århus, udflugter Århus–Grenå og Randers–Ryomgård samt fællesrejse til DJKs generalforsamling i København. Deltagerantallet i arrangementerne var et udtryk for, at de var faldet i god jord, mente formanden.

Salget af DJK-bøger var gået godt. 80 pct. af salget var gået til MHVJ, mens hovedparten af resten var solgt under medlemsmøder.

Til dækning af sidste års underskud havde afdelingen modtaget 1.000 kr. fra hovedkassen.

Til slut rettede formanden en tak for godt samarbejde til DJKs bestyrelse, afdelingerne og afdelingsrepræsentanterne. OLJ fik en tak for sit arbejde med Trinbrættet, bogtrykker Damsgaard for sit mangesidede trykkearbejde for afdelingen samt DSB, og her især driftsområde Randers, for stor hjælp ved arrangementerne af udflugterne. Til Højskolehotellet, som er solgt pr. 1. november, ønskede formanden endelig at rette en tak for gratis lån af lokaler.

Ingen havde kommentarer til formandens beretning.

Formanden, U. K. H. Andersen, bestyrelsen bestående af John Armstrong Pedersen, O. R. Evald og Ole Linå Jørgensen, suppleanterne Søren Balle og Anders Færch Hansen, revisorerne H. J. Fredberg og Georg Schmidt og afdelingsrepræsentanten til DJK blev alle genvalgt.

Under eventuelt blev der stillet forskellige spørgsmål og forslag til udflugter. Der blev stillet forslag om at flytte mødeaftenerne; men da medlemmerne bor ret spredt, fandt man det under hensyntagen til den ret lange rejsetid for flere medlemmer bedst at bibeholde fredag, da kun de færreste skal tidligt op lørdag.

Herefter sluttede generalforsamlingen.

★

Fredag den 19. januar 1979 kl. 19.30 medlemsmøde i Århus Oliefabriks lokaler, H. N. Clausensgade 11, 8000 Århus C.

Fredag den 17. februar 1979 kl. 19.30 medlemsmøde på Højskolehotellet, Middelgade 6, 8900 Randers.

Ved møderne er medlemmerne velkomne til at bistå med bidrag i form af billeder og film. Ved film bedes egen fremviser medbragt.

Ole Linå

MHV MARIAGER-HANDEST VETERANJERNBANE

Til generalforsamlingen den 4. november var mødt 39 aktive fra veteranbanen.

Driftsbestyreren, S. P. Laursen, bød velkommen og foreslog Jens Vestergaard som dirigent, og K. Vahl og J. Bilde som stemmeudvalg. Alle blev valgt enstemmigt. Herefter konstaterede dirigenten generalforsamlingens lovlighed og gav ordet til driftsbestyreren for aflæggelse af beretning.

Driftsbestyreren begyndte med at udtale mindeord over Marius Bach, der var afgået ved døden den 30. oktober, og generalforsamlingen mindedes Marius.

Derefter gik driftsbestyreren over til sin beretning, som bringes i uddrag i Jernbanen nr. 1/79.

I beretningen nævnede S. P. Laursen, at han måtte trække sig tilbage som driftsbestyrer. Med et kraftigt bifald takkede generalforsamlingen S. P. Laursen for sine år som driftsbestyrer af Mariager–Handest Veteranjernbane.

Som ny driftsbestyrer blev foreslået H. J. Fredberg, og han blev valgt enstemmigt.

Fredberg fik ordet for at fortælle i korte træk, hvordan han vil lede veteranbanen. Der vil stort set ikke ske ændringer i den daglige ledelse af banen. Banen skal drives som en privatbane blev drevet omkring 1925 og i de nærmeste år derefter. Derimod mente Fredberg, at det nuværende driftsudvalg på 14 medlemmer er for tungt at arbejde med. For dog ikke at lave ændringer mod personalets ønsker, havde Fredberg forberedt en afstemning, der skulle vise, hvor mange medlemmer veteranbanens personale ønsker i driftsudvalget, hvem man ønsker, og om der er tilslutning til kvartårlige personalemøder. Afstemningen gav til resultat, at forsamlingen kunne tilslutte sig afholdelse af personalemøder og ønskede et driftsudvalg på 7 medlemmer.

Derefter var der valg af repræsentanter til DJKs samarbejdsudvalg. Driftsbestyreren er fast medlem af samarbejdsudvalget. Derudover skulle der vælges to medlemmer. Ole Ottosen, der hidtil har været medlem af samarbejdsudvalget, foreslog, at man fremover valgte medlemmerne forud for hvert SU-møde, idet man så kunne få folk med ekspertise inden for netop de områder, man forventer vil blive drøftet på netop det møde.

Dette forslag kunne forsamlingen tilslutte sig, og til SU-mødet, der blev afholdt den 11. november 1978 valgtes Max Rasmussen (kasserer) og Anders Færch Hansen (maskinafdelingen).

Under eventuelt kunne Ole Ottosen oplyse, at Århus Østbanegård mister publikumsekspedition i foråret, hvorfor veteranbanen ikke fremover kan vente de ovenud gode vilkår at arbejde under i Århus Festuge fremover. Desuden skal vore ting fjernes fra Østbanegårdens lokaler inden lukningen.

K. Vahl kunne oplyse, at der er 95 pct. chance for, at veteranbanen kan komme til at køre med veterantog mellem Århus Ø og Lystrup fremover. Veterantogskørslen kan indpasses i køreplanen, og driftsområde Århus støtter kørslen.

På spørgsmål om bygningens fremtid kunne Vahl oplyse, at DSB ikke ved, hvad der skal ske med Århus Østbanegård.

Herefter sluttede generalforsamlingen.

Ole Linå.

Museumsbanen

Fredag den 3. november 1978 kunne damplokomotivet ØG 3 prøvekøres – en prøvekørsel mange havde set hen til med længsel. Prøvekørslen forløb glimrende, og det nyreviderede lokomotiv kan nu anvendes i driften. Samtidig blev damplokomotivet OHJ nr. 5 synet og godkendt, og med disse to driftsklare lokomotiver er det muligt at tage ØSJS nr. 2, KIØGE, ud af driften, således, at den bliver klargjort til festlighederne i forbindelse med Østbanens 100 års jubilæum i 1979.

Det traditionelle juletog for Lion's Club i Nykøbing F køres ikke i år, idet Lions og Museumsbanen ikke har kunnet blive enige om en pris, som begge parter kunne anse for forsvarlig og rimelig. Derimod køres søndag

den 17. december et arrangement for Handelsstandsforeningen i Søellested«, idet Museumsbanens tog skal bringe passagerer fra Maribo hhv. Nakskov til Søllested. Afgang fra Maribo ca. kl. 13.30 og fra Nakskov ca. kl. 15.00. Afgang fra Søllested mod Maribo ca. kl. 18.00. Toget ventes sammensat af OHJ 5 samt personvognene KSB C 20, OMB B 5 og GDS C 31. Desuden eventuelt pakvognen HHGB D 1. De endelige tider for kørslen oplyses dagen før på tlf. (03) 88 05 49.

Museumsbanens langtidsplan, »Plan 88«, er nu udkommet. Planen er fordelt til en række offentlige instanser i Storstrømsamtet bl.a. til Maribo Kommune og til Lollandsbanen, for på den måde at gøre opmærksom på Museumsbanens problemer, ønsker og planer. En nærmere redegørelse for planens indhold forventes bragt i Jernbanen nr. 1/79.

J. E. Krouel.

SALGSafdelingen

Nyheder

Hvad man ser fra Toget,
hefte I, Kjøbenhavn–Gjedser.
hefte II, Kalundborg–Slagelse & Skjelskør–Næstved.
hefte III, Frederikssundsbanen.
hefte IV, Kjøbenhavn–Kalundborg.

Bent Carlsens Forlag fortsætter udgivelsen af serien »Hvad man ser fra Toget« fra 1906 med udsendelse af genoptryk i faksimile af hefterne I–IV, som dækker de ovenfor anførte strækninger. Disse hefter er lige så interessante som de to tidligere udsendte hefter, **nr. V, Kjøbenhavn–Helsingør** og **nr. VI, Kjøbenhavn–Korsør samt Sorø–Vedde.**

Pris for hefterne nr. I–IV er incl. porto kr. 19,– pr. stk.
Pris for hefterne V og VI er incl. porto kr. 15,50.

Tilbud i december 1978–januar 1979: Hefterne nr. I–IV incl. porto: Kr. 72,– (Udgivelsen finder sted ultimo dec. 1978).

★

»Lokomotivkjørsel« af englænderen Michael Reynold og oversat af H. A. Rambusch. Støtteforeningen Danske Dampvenner har udgivet dette fotografiske genoptryk af denne herlige bog fra 1878. Den giver et spændende indblik i gamle dages jernbanedrift. Salgsafdelingens pris (inkl. forsendelse) kr. 49,–.

★

Dansk Jernbanearkiv, sæt nr. 12 er udkommet. Foruden 10 nye sider omfatter sæt nr. 12 også tillæg nr. 5 til »Driftsmateriellet«, og dette tillæg omfatter 28 sider. Prisen for bladsæt nr. 12 er incl. forsendelse kr. 34,– gennem DJKs Salgsafdeling.

De tidligere bladsæt til Dansk Jernbanearkivs »Driftsmateriellet« kan fortsat fås, og det er altså stadig muligt at starte med at samle på dette værk, der med årene vil dække driftsmateriellet ved DSB gennem mange år.

Bladsættene nr. 1–4 er dog udgået, men er erstattet af et begyndersæt (nr. 1–4), der foruden de stadigt gældende sider fra bladsættene 1–4 omfatter 1 stk. ringbind. Prisen for dette sæt er kr. 92,00 incl. forsendelse.

Bladsæt nr. 5–8 koster kr. 31,– pr. stk. incl. forsendelse og bladsættene 9–11 koster kr. 34,– incl. forsendelse.

★

Salgsafdelingens varesortiment fremgår af prislisten fra oktober 1978, der var indlagt i Jernbanen nr. 5/78. Skulle De ønske flere eksemplarer af denne liste tilsendt, skriv da blot derom til **Dansk Jernbane-Klub, Salgsafdelingen, Holmevej 8, 4340 Tølløse.**

De ovennævnte varer kan bestilles ved indsættelse af de anførte beløb på **postgirokonto 3 17 91 76, Dansk Jernbane-Klub, Salgsafdelingen, Holmevej 8, 4340 Tølløse.**

Salgsafdelingen holder ferie i perioden 15. januar 1979 – 15. februar 1979. I det ovennævnte tidsrum ekspederes der kun bøger lejlighedsvis.

OCMP

Nyt fra JS & DMJKs tegningsarkiv

Jernbanehistorisk Selskab & Dansk Model-Jernbane Klub's tegningsarkiv har netop udsendt et nyt katalog. Kataloget er en ajourføring af det gamle katalog fra november 1972 og suppleringslisterne til dette. Foruden tidligere udsendte tegninger indeholder kataloget 34 nye tegningsnumre, ialt mere end 700 tegninger.

Tegningsarkivet sælger gerne tegninger til alle jernbaneinteresserede. Det nye katalog kan bestilles ved at indsende 1,10 kr. i frimærker til: **Jernbanehistorisk Selskab, Tegningsarkivet, Nørrebro station, 2200 København N.** Skriv venligst, at man ønsker det nye katalog og husk afsenderadresse!

SHS

Sporvejshistorisk Selskab har i år fremstillet et stort 16 siders Salgskatalog 1979 med masser af nyheder, bl.a. kan nævnes bog om linie 16, FDC-kuverter i anledning af Sporvejsmuseets indvielse den 26. maj 1978, 1979-sporvognskalender og masser af farvefotos.

Salgskataloget kan rekvireres gratis ved at sende navn og adresse til: Sporvejshistorisk Selskab, Medlemssalget, Hvedevej 10, 2700 Brønshøj.

Erik Storgaard.

at passe her eller der, så der var et større arbejde til vor »kunst-, klejn- og mirakelsmed«. Arbejdet var så omfattende, at han inden han var færdig var blevet til den evig glade kobbersmed, selvom han næsten havde glemt alt om sine destruktive evner og store hamre, indtil vi skulle montere disse kobberrør.

ØG 3 har fået monteret nye messingbånd omkring kedlen i stedet for de kedelige jernbånd, der sad på. Da vi fik pudset alt messing og kobber op, blev det virkelig en god kontrast til den pæne sortlakerede maskine. Fredag den 20. oktober var alt klar til prøveopfyringen, og den 21. oktober strøg Birger tændstikken. Nu var det spændende om lokomotivet også kunne holde damptryk. Prøveopfyringen gik godt – dog var der en lille utæthed ved regulatoren. Da det blev konstateret, slukkede vi maskinen af, og tidlig søndag skilte vi regulatoren ad. Verner Christensen hjalp os med at få den tæt. Nu skulle den endelige godkendelse finde sted, og atter glødede telefontrådene til ingeniør Søndergaard.

Fredag den 3. november kom Søndergaard til Maribo først på formiddagen sammen med Dancker-Jensen. Vi havde lagt en slagplan for dagen, for ikke alene ØG 3 skulle godkendes, men også OHJ nr. 5 skulle trykprøves. Vi startede med Nr. 5. Der var ikke de store ting i vejen med den. Enkelte nagler var utætte, men kunne tåle efterstemning, så resultatet blev, at Nr. 5 kunne blive godkendt til yderligere to år. Så fulgte prøveturen med ØG 3, der i mellemtiden var kommet op på tryk, og snart startede vi mod Bandholm med Dancker som togfører. Undervejs standsede vi et par gange for at se om det hele blev hængende, hvor det skulle. Det gjorde det, og alt fungerede perfekt på prøveturen, der afsluttedes i Maribo midt på eftermiddagen. Oven på dagens dont vaskede vi os og derefter satte vi os til et veldækket »frokost«-bord (klokken var 17.00), som Ole Plum havde arrangeret.

Nu er maskinen fra Østre Gasværk atter køreklar. Vi ved vist alle sammen, at ØG 3 egentlig tilhørte Valby Gasværk, hvortil den leveredes i 1906. Jeg håber, at alle, der har været med ved revisionen af ØG 3 har lært en del, ligesom jeg selv har. Endvidere må vi heller ikke glemme, hvilke gode og fornøjelige stunder vi har haft omkring ØG 3 i remisen i Maribo. En særlig tak til Verner Christensen for gode råd og en hjælpende hånd i vanskelige situationer og til Erik Rothman – for uden hans hjælp havde vi ikke nået så langt med naglerne og alle de smådimser, som han har drejet til ØG 3. Endelig tak til Ulla, Kirsten og Lone som hjalp os med kedelrørene midt i ugerne. Tak – også fordi I altid sørgede for, at der var kaffe på kanden. Jeg håber ikke, at der igen skal gå seks år, inden vi reviderer endnu et lokomotiv, men naturligvis koster det penge. Revisionen af ØG 3 har kostet omkring 12.000 kr. Det lyder af meget, men der vil gå adskillige år før der atter er udgifter i større målestok til dette lokomotiv.

Et stykke om noget andet

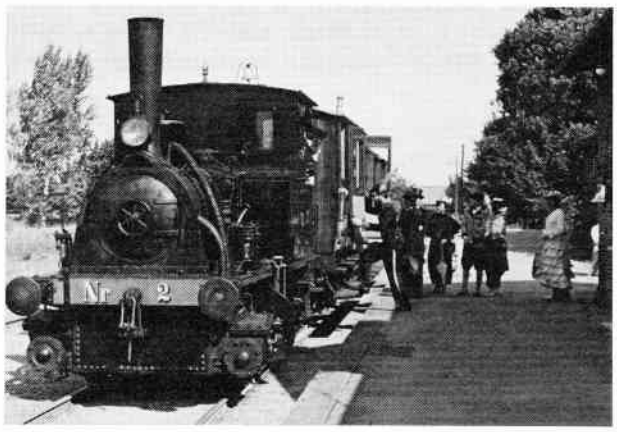
Af Povl Wind Skadhauge

Beethoven på spraydåse blev man en skønne dag præsenteret for i en tegnefilm af Charles M. Schulz' PEANUTS (RADISERNE), og ideen er i sandhed overvældende midt i al sin usandsynlighed. Men heldigvis **kan** man jo få Beethoven både på plade og bånd. Det samme gælder damplokomotivers lyd. Og hvis det kom dertil, ville det for øvrigt være mere passende, om det netop var sidstnævnte der leveredes i dåseform; man kunne da tænke sig, at der var tilsat original lokomotivlugt, og at man – dog kun til brug i det fri – kunne få en særlig luksusmodel, hvorfra kulrøg og em opsendtes i takt med de dampslag, man hørte. Hvilke perspektiver, der herved åbner sig (bortset fra det selvfølgelige krav om opbevaring på et for børn utilgængeligt sted)!

Men **havde** man spraydåser af den omtalte art i tilstrækkelig mængde og variation, ville både det danske og andre sprog muligvis være fattigere. For så ville der næppe være brug for de mange lydord, som er opstået – og hvoraf en stor del før eller senere har nået en sådan officiel status, at man kan slå dem op i almindelige ordbøger. Til forklaring af, hvad der menes med lydord, skal blot følgende spredte eksempler være nævnt; de står alle i Nudansk Ordbogs førsteudgave fra 1953: bam, bang, bim, bum, bummelum, fut, klik, plask, smask og svup. Nogle af dem kendes i næsten identisk udgave fra andre sprog. Adskillige lydord findes dog ikke i ordbøgerne, enten fordi de er »hjemmestrikkede«, eller fordi de kun er anvendelige i bestemte sammenhæng. Det gælder fx nogle, der forekommer i visse tegneseriers bobletekster – og det gælder i høj grad en række udtryk, som falder ind under emnet JERNBANELYDE i SKRIFTLIG GENGIVELSE eller (for dem, der bedre kan lide det sådan) FERROVIAL-AKUSTISKE FÆNOMENER I LITTERÆR REPRODUKTION. (Men dog, men dog!)

Lad det nu for at undgå forvekslinger være sagt straks, at nærværende fremstilling ikke omfatter beskrivende udtryk som fx det brølende lokomotiv eller hjulenes sang, og heller ikke de mere omskrevne som fartens muntre melodi, selvom alle sådanne i en vis forstand hører med til emnet. Her og nu er der alene tale om de direkte lydgengivende ord, de såkaldte onomatopoietika. Dem kan man både finde i skønlitteraturen og i den af de mange overgangsformer til den egentlige faglitteratur, som man i mangel af bedre kan kalde interesselitteraturen. Men faktisk kan vi begynde ved børnesangene, hvor det i de tidlige år indprentes os ikke alene, at det lille lam siger mæ, den ligeledes lille kat mjav og den store hund vov, men også, hvilken lyd et tog giver fra sig. Fut – fut – fut,

nu kommer toget, hedder det, og Halfdan Rasmussen slår det endegyldigt fast i DEN LILLE FRÆKKE FREDERIK, hvis fjerde og sidste vers slutter med, at toget siger futtefut. Tager vi en børnebog som Harald H. Lunds TOGET **D**EN **S**JOVE **B**OG (med illustrationer af Arne Ungermann), optræder ordet fut i hvert fald tre steder, men i forskellige, ved hjælp af tegnsætningen opstillede kombinationer. Første gang står der således: fut-fut, fut-fut, jeg elsker fart. Næste gang er tempoet tilsyneladende sat ned: fut – fut. Længere henne ser det derimod sådan ud: fut, fut, – fut. Da det er tilknyttet et vemodigt tilbageblik (i bogens senere, på grund af diesellokomotivernes fremmarch omarbejdede udgave), skal man måske her snarest se en hentydning til det karakteristiske hovedmotiv fra første sats af Beethovens femte, »Skæbnesymfonien« (netop den fra spraydåsen). Men man kan selvfølgelig også tænke sig, at det sidste fut repræsenterer fløjten, mens de øvrige forestiller dampslag. Og dog – fløjtelyden er i samme bog reproduceret ved d-u-u-t, henholdsvis den kortere form dut, der for øvrigt ikke i samme grad som fut har fundet nåde for ordbogsredaktørernes øjne. (Men **futtog** har, uagtet at ordet virker noget belastet af nedladenhed.)



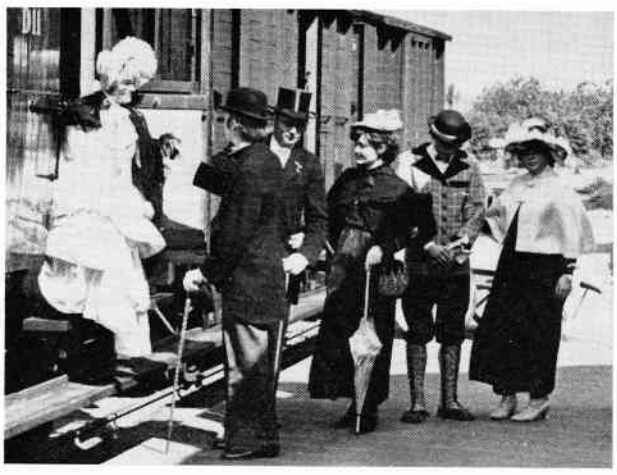
Til et stykke om noget andet burde der måske være billeder af noget helt andet! Dette foto fra »gamle dage« kommer dog i høj grad sagen ved. Men eftersom toget holder stille, er det ikke nogen direkte illustration til de lydord, artiklen handler om. Til gengæld erindres man ved betragtningen om forskellige jernbanelyde, der ikke i samme grad som dampslag, fløjten og smæld af hjul mod skinnestød er blevet genstand for skriftlig opfindsomhed. Man kan fx nævne en lille stille hvislen hist og pist samt rangerklokkens lejlighedsvise, men klare og effektfulde musikalske udfoldelse - eller (hvad der imidlertid næppe kan have været aktuelt, just da optagelsen fandt sted) fyrbøderens indsats som koncertens janitschar, idet kulskovlen anvendtes efter sin bestemmelse. **Foto: Ole-Chr. M. Plum.**

Det kan i det hele taget være vanskeligt med hensyn til det, som amerikanerne kalder stack talk (»skorstenstale«), at pege på nogen anden dansk gengivelsesform end fut! Det skulle da være den pudsige reklame, som ved Carlsbergs i sin tid åbne ølbanegård ved Vester Fælledvej i København var malet på den tilgrænsende bygnings lukkede facade. Der var i forenklet stil afbildet et damplokomotiv, forspændt et tog af bryggeriets hvide vogne. Store skyer løftede sig fra maskinens skorsten, og på dem stod med kraftige bogstaver noget i denne retning: F F HF HF HOF HOF HOF. Udtalt med tilpas følelse var det slet ikke så tosset endda. Det amerikanske choo-choo, der er brugt som titel på en børnebog bygget over temaet fra en Kipling-novelle (om det lille lokomotiv, der får sit livs chance), kan næppe stå mål med hof, selv hvis det fremsiges af en af de indfødte. Men vi skal nok alligevel udenlands for at finde bedre alternativer. Det kunne se ud til, at man ikke mindst i Tyskland har forsøgt sig. I sit forfatterskab viser Karl-Ernst Maedel flere eksempler, fx gengiver han i DAMPF ÜBERM SCHIENENTRANG skorstenslyden fra en stor trecylindret maskine (BR 17²) således i dens seksottendedelstakt: Tschuwuwu-tschuwuwu-tschuwuwu-tschuwuwu. Med lidt god vilje kunne disse ord egentlig også godt forestille en DSB S-maskine med åben regulator i nærheden af fx Birkerød eller Nivå. Andetsteds i samme bog citerer Maedel et enkelt dampslag under lokomotiv 39 161s igangsætning sålunde: tschötschsch. Det lyder af noget, når man forsøger at sige det. (Og det er meget vådt!)

Nævnte forfatter giver sig også af med dampfløjtens lyd; et sted lader han en BR 86 sige tuuuht, og i anden forbindelse skal en maskine fra de meget gamle dage have givet et dybttonende tschuhuuuut fra sig. Men ikke nok med det; Maedel har prøvet at sætte alle mulige jernbanelyde på prent, og hans stemningsfulde stavemåde for de gamle meldeklokkers lyd fortjener at fremdrages her: bimmbaum – bimmbaum – bimmbaum. Man må indrømme, at denne version er mere klangfuld end det danske bimbam (selv om **det** har indfødsret i en ordbog).

Det kan være på sin plads i sammenhængen at minde om, at der blandt de maskintekniske **fag**udtryk vitterlig findes et lydord; på mange damplokomotivers kedel var der sikkerhedsventiler af pop-type, således kaldet med forbillede i det engelske, fordi de i kraft af konstruktionen åbnede sig nærmest eksplosionsagtigt med et pop (som intet havde at gøre med det europæiske Melodie Grand Prix eller noget som helst af den slags, som allerede synes at kunne fås på spraydåse).

Naturligt nok er den rytmiske gentagelse af vognhjulenes slag mod skinnestødene den jernbanelyd, som man finder flest forsøg på at gengive i ord. Her drejer det sig jo om, hvad de rejsende hører eller hørte mest til, og som for den uvante kan eller kunne være endog meget trættende i det lange løb. Men også enhver iagttager, der har stået i nærheden af et skinnestød under et togs passage, har modtaget lydindtryk, der må henføres til samme gruppe, fra hvilken der her skal præsenteres en lille halv snes smagsprøver. Den virkelige klassiker blandt dem er britisk: clicketty-clack. Ifølge en ældre engelsk ordbog, hvor den er medtaget, kan glosen i øvrigt bruges til alle slags raslende mekanik, hvilket dog ikke forhindrer den i på udmærket måde at gengive en bogievogn i fart. Et andet ord med tilsvarende virkning findes på tryk i en af den tyskspanske forfatter Gustav Reders bøger. Det er duddididum. I forhold til clicketty-clack må det antages at være hørt for lukkede vinduer, hvorimod det engelske udtryk med sin skarpere klang meget vel kan være fanget gennem en åben rude – med mindre det stik mod denne antagelse stammer fra den kolde årstid, hvor skinnestødene gaber mest.



I folkeeventyrene forekommer det ikke sjældent, at dyr kan tale, selv om det naturligvis altid vækker de optrædende personers frygt eller forbavselse. Den store digter H. C. Andersen går endnu videre. Hos ham får ikke bare dyrene, men også de døde ting tanke og mæle. Helt overdådig i så henseende er den ganske korte historie Flipperne, som for resten har en lille bitte smule at gøre med det emne, der samler dette tidsskrifts læsere (og af hvilke et enkelt aspekt med julen og årsskiftet som undskyldning her behandles i spøgefuld form). Dér optræder nemlig et strygejern, som »gik stolt hen over Flipperne; for det bildte sig ind det var en Dampkedel, der skulde ud paa Jernbanen og trække Vogne.« Men tænk, hvis også en gammel jernbanevogn virkelig kunne tale! Så ville den ikke bare kunne opregne, hvor mange gange den alt i alt havde sagt Rum-bum eller Ratatamm, og selv gøre rede for sin sporbundne færden i det hele taget gennem et langt liv. Nej, den ville også kunne fortælle noget af væsentlig større interesse: om landskabelig skønhed under årstidernes vekslen i et land, der endnu ikke var krænket af et altopslugende vejnet og en umådeholdende bebyggelse. Og som det vigtigste af det hele kunne den berette om intense oplevelser af afskedssorg og gensynsglæde, om rejsefeber og mange andre menneskelige følelser både over for det forbigangne, for nuet og for den ukendte fremtid. Og med det kunne den gamle vogn sikkert sige os noget om, hvor lidt menneskene, når det kommer til stykket, har forandret sig i den tid, jernbanens eventyr har varet. Målt med historiens alen er det trods alt ikke ret længe, selv om der unægtelig er et spring fra dragterne på billedet til vore dages såkaldte cowboybukser.

Foto: Ole-Chr. M. Plum.

I fotobogen SCHIENE, DAMPF UND KAMERA (østtysk produkt fra 1975, senere også udkommet i Vesttyskland) beskriver Hans Müller lyden af bogievogne i en sen sommeraftens idyl fra et hus nær jernbanen således: klipp-klipp – klipp-klipp. Enhver kan ved at udtale det skrevne forvisse sig om, at hastigheden er moderat, og at det er smalsporede Spreewaldbahn. Det lyder straks af mere, når Maedel står på en perron, mens Rheingold-ekspressen ruller af sted: pangpang-pangpang – – – pangpang-pangpang – – –. Har nogen hørt noget lignende? Ja, hans amerikanske kollega Don Ball, Jr. har, og i PORTRAIT OF THE RAILS kører en endeløs række af tomme selvtømmende godsvogne forbi ham således noteret: bang-bang, bang-bang, bang-bang, bang-bang.

Som man kunne vente, er det ikke alene bogievognes lyd, man kan finde bostaveret. Endnu et bidrag fra Maedel er dette: ratatamm – ratatamm – ratatamm. Han angiver selv, at det er hørt i en treakslet vogn af ældre dato, og ingen kan være i tvivl herom. Det samme må gælde følgende danske citat, fra Knud Lyhnes digt »Med Natexpressen«: tammeram – tammeram – tammeram. Man mener i begge tilfælde at kunne ane en ikke helt tilfredsstillende komfort, og når Johan Skjoldborg skriver følgende, får man unægtelig en fornemmelse af samme art:

Endnu i mit Hoved tumler
Expres-Spektaklet, Hjul, der rumler
evindeligt svabakki – bakki – bakki.

Kan det sidste mon være andet end toakslede vogne, der kører på korte skinner med mange samlinger?

For at gøre en lang ende bare **lidt** kortere har forfatteren til dette stykke om noget andet undladt at medtage lydord af egen tilvirkning i sin redegørelse. Af andre grunde ses der tillige bort fra eventuelle kinesiske eksempler. Men den læser, der har fulgt med så langt som hertil (idet han forhåbentlig har opfattet det skrevne i samme ånd, som det er ment, og på passende steder tilsat fornødne mængder af salt), – den læser vil sikkert være villig til at se bort fra mulige mangler og til gengæld samtykke i, at følgende beretning fra en lille by langt ude mod vest er den helt rigtige afslutning på dette essay:

En indianer af værdig skikkelse kom ind på folkeregistret og fortalte, at han gerne ville have navneforandring.
– Hvad hedder du?
– Lokomotiv 3804, som krydser prærien ved solnedgang, og hvis røg breder sig over vidderne, og hvis buldren splintrer natten og skyerne, og....
– Og hvad vil du så hedde i stedet for?
– Fut.

ÅRETS JULEGAVE

Fotografisk genoptryk af H. A. Rambusch oversættelse fra 1878 af englænderen Michael Reynolds bog:
»LOKOMOTIVKJØRSEL«

En herlig bog, der giver et spændende indblik i gamle dages jernbanedrift.

Bogens pris 46 kr. + 4 kr. i forsendelsesomkostninger, ved forudbetaling.

STØTTEFORENINGEN DANSKE DAMPVENNER

udsender i december platte nr. 2 i serien »De Jydsk Fynske Statsbaner«. Motivet er dennegang de berømte »Canada«-lokomotiver.

Prisen 95 kr. + 10 kr. i forsendelsesomkostninger.

Bestilling sendes til foreningens adresse:
Esrumvej 47, 3000 Helsingør.

Giro 8 29 47 63 – telefon (03) 21 81 46

NB.: Alle tidligere platter er udsolgt.

NB.: På opfordring tilsendes ansøgningsskema om støtte til restaurering og bevaring af dampmaskineri af enhver art. Ansøgninger må være fremsendt inden 31. december 1978.

STØTTEFORENINGEN DANSKE DAMPVENNER
Esrumvej 47 – 3000 Helsingør

OGSÅ I MANGEL AF BEDRES HAVELSE

Af Povl Wind Skadhauge

Efter afslutningen af den i nr. 5/78 bragte artikel blev dens forfatter i sin sommerferie på den anden side grænsen opmærksom på en bog, som rimeligvis burde præsenteres sammen med de øvrige. Det drejer sig om GESCHICHTE DER EISENBAHN af Ralf Roman Rossberg, udgivet 1977 af Sigloch Service Edition, Künzelsau, som en i konkret hensende meget stor bog. Sidernes størrelse er 234x324 mm, deres antal er 551, og det resulterende bogareal altså 41,8 m². Vægten er 3,5 kg! Værket koster mere end flertallet af bøger, men omfanget og udstyret taget i betragtning er det ret billigt.

Bogen kan for så vidt betragtes som et tysk modstykke til ENCYCLOPEDIA OF RAILWAYS, men prætenderer hverken at være leksikon på den ene eller den anden måde. Alligevel kan den næppe frakendes værdi som almen jernbanehåndbog. Ganske vist henvender værket sig tydeligt nok til et centraleuropæisk publikum; udviklingen og forholdene i Tyskland, Østrig og Schweiz er beskrevet med betydelig større bredde end i de øvrige lande. (Herved understreges artiklens anbefaling af at supplere en tysk håndbog med en engelsk og omvendt.) Og ganske vist må man leve med, at Danmark kun har en meget lille og næppe under nogen vinkel set tilfredsstillende omtale, i hvilken endda en trediedel af årstallene ikke er korrekte. Det kan selvfølgelig gøre en betænkelig med hensyn til i hvilken grad man kan stole på det om de forskellige landes jernbanehistorie oplyste i det hele taget. Hidtidige erfaringer tyder dog på, at der er en ikke helt lille fejlmargin i al jernbanelitteratur af nogenlunde bredde i indholdet, hvilket bør komme bedømmelsen af Rossbergs bog til gode. Men GESCHICHTE DER EISENBAHN indeholder alene i kraft af sin størrelse overordentlig mange informationer om forskellige jernbaners geografi og bygning, om traktion, rejser, trafik, broer, tunneler, signaler og sikringsanlæg foruden det – som man synes – næsten obligatoriske afsnit om jernbanen af i morgen. Det hele er klart og overskueligt redigeret, og teksten er holdt i en saglig tone.

Hvad der i særlig grad fanger interessen, er dog illustrationsmaterialet. Der er i dette en hel del gengangere (fx fra artikelsamlingen THE PICTORIAL STORY OF RAILWAYS udgivet af E. L. Cornwell på Paul Hemlyn's forlag 1972). Men det affinder man sig let med, for bogen er så ødselt illustreret som få. Næsten alle billeder er i farver, og trykteknikken er der bestemt ikke mangler ved. Det samme gælder den grafiske tilrettelægning. Udstyrelsen er sandt at sige nok så smagfuld som i ENCYCLOPEDIA OF RAILWAYS – blot kunne man måske ønske, at papiret var mindre blankt og således gav en bedre synskomfort. Faktisk udgør billedstoffet en sådan del, at der kan være mening i at foreslå dette værk også til dem, hvis tyskkundskaber netop kun rækker til at tyde billedteksterne. Det skal på forhånd indrømmes, at man således lader sig besnære af det underholdende moment, og at bogen ikke på den måde bliver en erstatning for et dansk jernbaneleksikon. Og desuden må det bemærkes, at der ikke er så mange teknisk prægede illustrationer iblandt. Vægten er lagt på den fotografiske reportage. Mange billeder giver på en overbevisende måde indtryk af samspillet mellem jernbaner og deres omgivelser, både i land og by.

Jernbanenyt - kort fortalt

DSB

I juli kvartal er sket nedenstående til- og afgang m.v. af rullende materiel:

Fra »Waggonfabrik Uerdingen A.G.«, Krefeld-Uerdingen er leveret 12 stk. (6 sæt) diesel-hydrauliske motorvogne, litra MR 4011–4022.

Fra »Scandia-Randers A/S« er leveret 2 stk. (1 sæt) diesel-hydrauliske motorvogne, litra MR 4031, 4032.

Fra »A/S Frichs« og »Scandia-Randers A/S« er leveret 3 stk. elektriske motorvogne (uden førerrum), litra MU 8561–8563 og 3 stk. elektriske mellemvogne, litra FU 8061–8063.

Damplokomotivet R 946 er udrangeret.

Fra Sverige er indkøbt (brugte) 10 stk. beholdervogne (privatejet: »Kommunekemi A/S«): 070 1, 075, 076, 078, 082, 084, 086, 087, 090–092.

I forbindelse med installation af elektrisk varmeanlæg (1500 volt – 50 hertz) er 5.–8. ciffer i »cifferlitreringen« ændret på følgende vogne: Bg 29–63, 050–052, 055, 063, 066, 067, 070, 071, 076, 077, 079–082 til **»29–44«.**

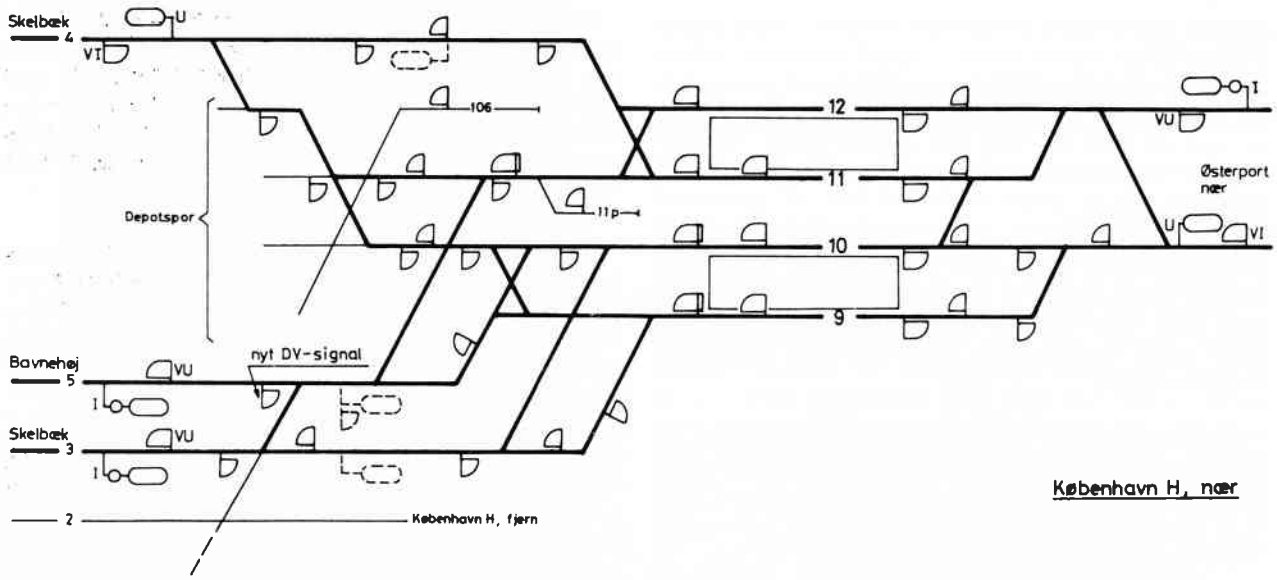
Personvognen Bah 27–61 042 er udrangeret.

Oversigten »DSB person-, post- og bagagevogne 1977« (»Jernbanen nr. 1/78 – side 21/22) kan ajourføres efter ovenstående.

★

Pr. 30. september 1978 bestod vognparken af:

880 stk. personvogne (styre- og bivogne for lyn- og S-tog ikke medregnet) (samt 3 stk. personvogne (sovevogne) lejet hos CIWLT). I juli kvartal er der udrangeret 1 vogn.



105 stk. post- og bagagevogne. Vognantallet er uforandret i forhold til det foregående kvartal.

5334 stk. lukkede godsvogne. I juli kvartal er sket en afgang på 47 vogne.

2810 stk. åbne godsvogne. I juli kvartal er sket en afgang på 9 vogne.

562 stk. tjenestevogne. I juli kvartal er sket en tilgang på 3 vogne: Nr. 338 »Belastningsvogn« (Apafd.) (tidl. tender fra N 201), nr. 347 »Mellemvogn« (for kørsel med vaskemaskine) (Apafd.), nr. 443 »Løbevogn for skinneudlægningskran nr. 155« (Bafd.) – og en afgang på 1 vogn: Nr. 445.

582 stk. privatejede godsvogne (samt 9 stk. godsvogne lejet hos DSB). I juli kvartal er sket en tilgang på 15 vogne: 022 1, 200, 201, 203–205 (»Fyns Andelsfoderstofforretning«) (tidl. Hks-x-vogne, se »Jernbanen«, nr. 1/77 – side 13), 070 1, 075, 076, 078, 082, 084, 086, 087, 090–092 (»Kommune Kemi A/S«).

★

På København H. blev der den 14. oktober foretaget visse mindre ændringer af signalopstillingen i nærtrafikområdet af hensyn til videreførslen af kørsel på S-togveje med »betinget stop« (»HKT-drift«) vest og syd for København H. Signalopstillingen fremgår af vedstående signalplan.

Kørsel med HKT-blokafstand og »betinget stop« (se »Jernbanen«, nr. 5/78 – side 133) indledtes den 30. oktober på strækningerne København H.–Valby og v.v. samt mellem Skelbæk og Åmarken. Den særlige »retningsviser« på I-signalet i Skelbæk (for enden af perronen på Dybbølsbro) viser stadig togvejsindstillingerne mod hhv. Valby og Bavnehøj, selv om I-signalet kun viser »betinget stop«.

★

I-signaler, der er indrettet til at vise »kør« (med begrænset hastighed), d.v.s. brandgult lys over grønt lys, har været forsynet med enten hastighedsviser eller hastighedstavle. På visse stationer med kun ét togvejsspor for en bestemt køreretning, hvor der normalt ikke er behov for at give signal til en togvej med begrænset hastighed (under 75 km/h), er det besluttet at nedtage hastighedstavlerne og fremover kun foretage opsætning, når der er reelt behov herfor – i forbindelse med midlertidige hastighedsnedsættelser. »Signal »Sikkerhedsreglement af 1975« er pr. 1. september 1978 rettet i overensstemmelse hermed.

Strækningshastigheden mellem Tåstrup og Valby (nærtrafiksporene) blev fr.o.m. den 6. november sat op fra 90 km/h til 100 km/h. samme høje hastighed er gældende for strækningerne: Holte–Hillerød, Hundige–Vallensbæk og Buddinge–Farum. 80 km/h er den maksimale strækningshastighed mellem København H. og Østerport samt mellem Frederiksberg–Vanløse–Hellerup (Ydre bybane); på de øvrige elektrificerede strækninger er 90 km/h den højeste tilladte hastighed.

Pladsreservering til Norges Statsbaners (NSB) tog foretages fr.o.m. 14. november på DSBs pladsreserveringsanlæg i København, som blev taget i brug i 1974. Systemet, der omfatter reservering af sidde- og sovepladser, er udviklet i et samarbejde mellem NSB, DSB og Siemens Data A/S. Pladsreserveringsterminalerne er placeret på 41 større norske stationer fra Kristiansand i syd til Narvik i nord. Disse terminaler er koblet til DSBs pladsreserveringsanlæg via en kommunikationsdatamat i Oslo og 2 hurtige datatransmissionslinier mellem Oslo og København. I løbet af kort tid vil det fælles pladsreserveringssystem blive yderligere udvidet, så der fra norske stationer kan foretages direkte reservering til danske tog og færger, ligesom der fra danske stationer kan resereveres direkte til norske tog. På længere sigt sammenkobles det fælles dansk-norske system med de øvrige europæiske pladsreserveringssystemer.

★

I »Jernbanen« nr. 1/1979 bringes en oversigt over Baneafdelingens mange anlægsarbejder over hele landet. Ligger medlemmerne inde med fotos fra f.eks. Herning og Frederikshavn, er redaktionen meget interesseret i at låne sådanne fotos.

★

»DSB« redigeres af Erik B. Jonsen.

Privatbanerne

Gribskovbanen

Rejsendetallet på GDS steg i 1977 med 11,7 pct. til ialt 899.323, mens vægten af befordret gods faldt 8,1 pct. til 9.882 tons. Heraf blev de ca. .6.100 tons befordret med banen og de resterende ca. 3.800 tons med fragtruterne i banens opland.

Moderniseringen af banens spor blev fortsat i 1977, og man kunne således afslutte 3. etape, der omfattede strækningen Græsted–Fjellenstrup. 4. etape påbegyndtes i 1977, og er fortsat i 1978. Her er det strækningerne Fjellenstrup –Gilleleje og Kagerup–Høbjerg Hegn, der står for tur.

I 1978 er der til spormoderniseringen på GDS afsat 2,9 mill. kr. fra statens side, og de skulle dække 75 pct. af udgifterne til udskiftningen af 4,2 km spor.

Endvidere er fjernstyringsanlæggene på Græsted, Vejby og Tisvildeleje stationer færdiggjorte i 1977, og i forbindelse hermed har man taget et nyt fjernstyringsapparat i brug på FC i Gilleleje. Herfra har man kontrol med ikke mindre end 49 automatisk sikrede vejoverkørsler, hvoraf de 27 er beliggende på Helsingør–Hornbæk–Gilleleje Banen og 22 på Gribskovbanen.

Gribskovbanen råber i øjeblikket over følgende trækkraftenheder:

Diesellokomotiverne GDS L 1 og L 2. GDS L 1 er bygget i 1952 hos Frichs A/S i Århus. Dette lokomotiv har i flere tilfælde været lejet ud til andre privatbaner, bl.a. Vemb–Lemvig–Thyborøn Jernbane, Hads Ning Herreders Jernbane og Østbanen. GDS L 2 blev bygget i 1956 hos Mak i Kiel.

Til rådighed for baneafdelingen ombyggedes i 1964 en Triangelmotorvogn fra 1932 til motortrolje med hydraulisk kran. Motortroljen bevarede den gamle motorvogns betegnelse, GDS M 5.

Banen har fortsat to Scandia-skinnebusser, nemlig S 1 fra 1947 og Sm 5 fra 1952. S 1, der hører til blandt de første danske skinnebusser, er hensat, mens Sm 5 er køreklar. Det påtænkes at ombygge Sm 5 til brug for baneafdelingen.

Sammen med Hillerød–Frederiksværk–Hundested Jernbane ejer GDS en del Y-togs materiel, der er anskaffet fra Waggonfabrik Uerdingen i årene 1965, 1968, 1970 og 1973. Formelt står GDS som ejer af motorvognene YM 1, 2, 3 samt 9 og 10, mellemvognene Yp 21, 22, 27 og 28 og styrevognene Ys 41, 42, 48 og 49 samt halvdelen af Ys 43.

Hads–Nings Herreders Jernbane

I 1977 befordredes der 1.436.044 rejsende med banens tog og rutebiler. Godsmængden var 93.603 tons.

Den tidligere omtalte spormodernisering – se Jernbanen nr. 2/78, side 46 – på ialt 7,5 km er planlagt til at skulle ske i 1979–80. Banens bestyrelse har indgået aftale med DSB om udførelse af arbejdet, hvilket betyder, at der kun vil blive få gener for togtrafikken på banen i ombygningsperioden. Denne vil i øvrigt kun blive på tre uger, da DSB råder over moderne materiel til sporfornyelse.

Beslutningen om at lade DSB foretage den ønskede spormodernisering betyder, at arbejdet kun vil omfatte årene 1979 og 1980, og derfor må de kommuner, der skal give tilskud samt staten indstille sig på, at raterne skal falde inden for to år i stedet for tre.

Hadt-Ning Herreders Jernbane har yderligere moderniseringsplaner, der omfatter bygning af nye værksteder, remiser og garager på det gamle baneareal for Houbanen syd for stationen i Odder. Man har ladet udarbejde et skitseprojekt og banen vil indsende ansøgning om moderniseringslån til de bevilgende myndigheder. Der er tale om et byggeri til ca. 11 mil. kroner, hvoraf HHJ selv kan bidrage med ca. 2 mill. kroner. Disse penge er skaffet til veje ved salg af bygninger og arealer på den nedlagte Odder–Hou bane.

Banens snart 100 år gamle remiser må efterhånden betragtes som utidssvarende, og ikke blot en modernisering, men også en udvidelse er tiltrængt.

Endvidere vil banen også gerne have nyt persontogsmateriel, og man vil i første omgang søge om moderniseringslån på syv mill. kroner til køb af et nyt to-vognstog samt en reservevogn.

Forhåbentlig kan de nye værksteds- og remisebygninger blive opført i 1980–81, mens materielforøgelsen sikkert må vente til 1981–82.

De tidligere stationsbygninger i Halling, Boulstrup og Ndr. Randlev er solgt til Odder kommune. Alle tre stationer lå på strækningen Odder–Hou, der nedlagdes i 1977.

I maj måned holdt banens hovedkontor flyttedag fra bygningen ved siden af selve jernbanestationen i Odder og til stationens 1. sal. Her er indrettet nye kontorer i lyse, venlige farver i de lokaler, der tidligere fungerede som boliger for henholdsvis postmesteren og stationsforstanderen.

Den 21. juni 1978 kunne et nyt sikringsanlæg, der er forberedt for fjernstyring, tages i brug i Assedrup. Lignende sikringsanlæg er under udførelse i Malling og Tranbjerg, og de er/forventes færdige i 1978. I 1979 forventes Beder og Mårslet stationer ombygget til fjernstyring og Viby i 1980. I Beder ilægges et krydsningsspor.

I forbindelse med overgangen til fjernstyring, er det besluttet at foretage tilbygning af en karnap til Fjernstyringscentralen på Odder station.

Banen har givet Århus Sporveje tilladelse til at etablere en vendeplads for en buslinie ved Tranbjerg station. I 1979 forventes der opført en tilbygning på 75 m° til Tranbjerg

station i forbindelse med en udvidelse af postekspeditionen samme sted.

Rangertraktor HHJ T 1, der blev bygget af Pedershåb Maskinfabrik i 1952 med benzinmekanisk transmission, har fået ilagt en ny dieselmotor. Som følge af den nye motors størrelse er traktoren blevet forlænget, da der ellers ikke var plads nok til den.

Skinnebusserne HTJ S 27 og OHJ S 42, som HHJ købte i 1976, er i foråret 1978 solgt til Østbanen – se Jernbanen 3/78, side 79.

Hads-Ning Herreders Jernbane har den 7. november 1978 modtaget en brugt skinnebus, som er købt ved Statens Järnvägar i Sverige. Skinnebussen er af typen Y6 og har nr. 1025.

Høng–Tølløse Jernbane

Moderniseringen af Skellebjerg station – se Jernbanen nr. 4/78, side 102 – kan snart afsluttes. Der er i sidste halvdel af oktober ilagt to nye sporskifter til spor 2, idet disse er placeret ca. 25 meter længere ude i stationsenderne. Endvidere er spor 2 blevet rykket fra hovedsporet, der nu er ved at blive forsynet med nye sveller. Indtil videre betjenes de to sporskifter manuelt.

Ombygningen af Kr. Eskildstrup station til fast krydsningsstation vil kunne påbegyndes straks i 1979.

Stationsbygningen i Store Merløse har siden august 1978 gennemgået en større ombygning, som vil være færdiggjort i begyndelsen af december måned. Lokalerne til postvæsenet er blevet udvidet, idet et gårdareal er blevet inddraget og stationsbygningen udvidet i dette. Stationskontoret er samtidig moderniseret, og der er kommet nye betjeningsluger ud til ventesalen, der også har gennemgået modernisering og istandsættelse.

Resterne af diesellokomotivet FFJ MI 1209 i Holbæk, 23. oktober 1978.
Foto: Jens Møller.

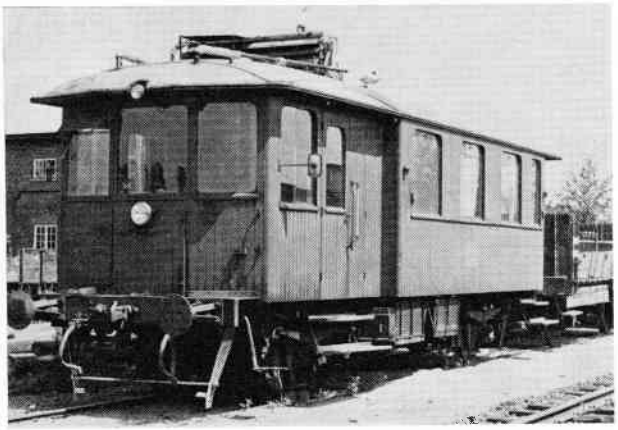
Diesellokomotivet FFJ MI 1209, der skulle have været omlitreret til HTJ 41 ved en planlagt revision, er i oktober måned ophugget ved privatbanernes værksted i Holbæk. MI 1209 blev købt i 1969 fra Fjerritslev–Frederikshavn Jernbane, hvortil lokomotivet var leveret fra Frichs A/S i 1934. Ophugningen af lokomotivet blev besluttet bl.a. på grund af, at hovedgeneratoren var brændt af.

Ved en ulykke på Odsherredsbanen tirsdag den 10. oktober blev skinnebussen HTJ S 30 stærkt beskadiget i motorenden. Skaderne var så omfattende, at man fra banens side påtænkte at udrangere S 30 og indkøbe en anden brugt skinnebus som erstatning. Da dette ikke kunne lade sig gøre, er S 30 nu under reparation på værkstedet i Holbæk.

Lollandsbanen

I Jernbanens spalter er det gået upåagtet hen, at Grænge station nu kun fungerer som ubetjent holdeplads. Ventesalen er bevaret, mens de øvrige lokaler incl. lejligheden er udlejet til beboelse. Driftsmæssigt fungerer Grænge fortsat som fjernstyret krydsningsstation.

I slutningen af september måned var både LJ M 31 og 32 ude af drift. M 32 er til revision på værkstedet i Maribo, og M 31 havde nedbrud. Atter måtte banen benytte sig af LJ M 9, der fremførte posttog, da M 33 måtte bruges til persontog.



Motorvognen LJ M 2 ved remisen i Maribo, juli 1974.
Foto: Ole-Chr. M. Plum.

Fra Hjørring Privatbaner har Lollandsbanen indkøbt rangertraktoren HP T 41 (ex FFJ M 1214) og den er efter ankomsten til LJ omlitreret til LJ M 13.

Lollandsbanens tidligere M 13 (ex FFJ M 1215), der forøvrigt er ganske magen til den nye M 13, er herefter udrangeret og hensat med henblik på at fungere som reservedelslager for den nye LJ M 13.

Ligesom den gamle M 13 er den nye M 13 stationeret i Sakskøbing, hvor motorvognen LJ M 7 har »vikarieret« som rangermaskine efter den gamle M 13's havari i foråret 1978.

I 1978 har Lollandsbanen købt endnu et »nyt« lokomotiv. Fra DSB har LJ købt diesellokomotivet AB 1, der er bygget af MaK i Kiel i 1956, og som blev overtaget af DSB ved Amagerbanens overtagelse pr. 1. juni 1975. Ved LJ bliver lokomotivet, der ankom til Maribo i slutningen af oktober, omlitreret til LJ M 15.

Lollandsbanen har i november 1978 solgt motorvognen LJ M 2 til Veteranbanen Bryrup–Vrads. Denne motorvogn leveredes i 1929 til Horsens Vestbaner som M 12. Ved omlitreringen af Horsensbanernes materiel i 1953 kom den

til at hedde HV LM 117. Da Horsens Vestbaner lukkede i 1962, overgik vognen til Horsens–Odder Jernbane og litreredes HOJ LM 416. Ved Horsens–Odder Jernbanes ophør i 1967 solgtes den dengang 38-årige motorvogn til LJ.

Til brug for baneafdelingen er man på banens værksted i Maribo gået i gang med at ombygge fire af banens HJ-vogne til åbne godsvogne, idet to af vognene udstyres med 10 cm høje vognsider og to af dem bliver uden vognsider. Det er godsvognene LJ HJ 113, 114, 116 og 125, der ombygges. Vognkasserne bortsælges. Efter ombygningen vil vognene blive litreret LJ Pf 213, 214, 216 og 225. De fire HJ-vogne kom til Lollandsbanen i 1969–70 fra DSB, hvor de var litreret Gklm 111 7 704, 7 062, 8 159 og 7 222.

Endelig kan det nævnes, at specialvognen LJ QS 102, der har været indrettet som værksted for jernbanetømreren og med hjemsted i Nakskov, vil blive ophugget i nærmeste fremtid. Vognen blev omlitreret til QS 102 ved ændringen til tømrervogn i 1961. Oprindelig hed vognen CE 74, og den leveredes fra Scandia i 1922 som bænkevogn.

Lollandsbanen har søgt om moderniseringslån på 16 mill. kroner til anskaffelse af fire motorvogne, to styrevogne og en mellemvogn til supplering af det nuværende Y-togsmateriel. Det er ud fra en økonomisk vurdering, at man ved LJ har besluttet sig til at fortsætte med Y-togene. Banens ledelse har været inde på at ville anskaffe helt nye togtyper, men disse planer er øjensynlig skrinlagte. Naturligvis skal det nye materiel være af nyeste udgave med de forbedringer, der er sket siden Lollandsbanens Y-tog blev leveret i 1965. Det gælder bl.a. forbedringer i forbindelse med togenes motorer og gearkasser samt ventilation og nye sædetyper.

Tidspunktet for anskaffelsen af det nye materiel afhænger helt af ansøgningens behandling hos staten (privatbaneudvalget) og Storstrøms amt samt de for banen garanterende kommuner.

På længere sigt håber Lollandsbanens ledelse endvidere at få bevilget penge til anskaffelse af et nyt diesellokomotiv til brug i banens godstog.

Den 10. november 1978 gennemførtes for første gang kørsel med et diesellokomotiv fra DSB af litra Mx på Odsherreds Jernbane, hvis spor nu er moderniseret til at kunne bære disse lokomotiver. Her ses DSB Mx 1012 i Vig.
Foto: Ole-Chr. M. Plum.

Odsherreds Jernbane

Spormoderniseringen mellem Højby og Nykøbing Sj. er afsluttet i løbet af sommeren, og den 10. november 1978 besøgte et måletog fra DSB Odsherredsbanen. Toget bestod bl.a. af en svensk målevogn, hvis avancerede måleudstyr skulle afsløre, hvor Odsherredsbanens rejsende ville få »bumletogs-fornemmelser« på grund af dårligt spor. Måletoget har før besøgt OHJ, og det vil fremtidig komme på banen to gange årligt for at sikre, at sporets tilstand er god.

Men måletoget den 10. november 1978 var det første tog på OHJ, der fremførtes med et diesellokomotiv fra DSB af litra Mx over hele strækningen Holbæk–Nykøbing Sj. Den omfattende modernisering af Odsherredsbanens spor gennem de sidste år har resulteret i, at de tunge diesellokomotiver nu kan befare strækningen.

Sporene på stationspladsen i Nykøbing Sj. skal omlægges og stationsområdet moderniseres. Arbejdet er påbegyndt i efteråret 1978. Overkørslen i stationens sydvestlige ende er ombygget, og et nyt indgangssporskifte er ilagt i hovedsporet før vejen. En nærmere redegørelse for ombygningen af Nykøbing Sj. vil følge i Jernbanen nr. 1/79.

I begyndelsen af december måned vil OHJ modtage det andet svenske diesellokomotiv, NBJ T 25, der skal omlitreres til OHJ 46. (Se Jernbanen nr. 3/78, side 77–78.).

Odsherredsbanens første diesellokomotiv, OHJ 21, fra 1932 er i oktober måned ophugget efter at have været hensat som reservedelslager foran banens værksted i flere år. OHJ 21 nåede at køre mere end 2,5 mill. km på privatbanerne i Nordvestsjælland.

Samtidig er skinnebussen OHJ S 32, som OHJ indkøbte i 1965 fra Statens Järnvägar som YB04 670, ophugget. OHJ S 32 blev i 1975 beskadiget ved en ulykke i Ruds-Vedby på Høng–Tølløse Jernbane. I forbindelse med op-

hugningen er dele fra den ikke beskadigede førerende på S 32 afmonteret for at blive anvendt ved genopbygningen af HTJ S 30 – se under Høng–Tølløse Jernbane.

Mandag den 9. oktober blev skinnebussen OHJ S 36 beskadiget ved en ulykke, hvor en bagerbil torpederede skinnebussen ved Gislinge. Skaden på skinnebussen var ikke større, end at banens værksted på ca. fire uger fik denne udbedret, og S 36 er atter afgivet til driften.

Materielsituationen ved OHJ og HTJ har været kritisk i den sidste tid, hvor to skinnebusser er blevet beskadiget, mens OHJ 24 er under reparation og ét af de fem Y-tog løbende er under revision.

Odsherredsbanen har sammen med Høng–Tølløse Jernbane søgt om moderniseringslån til indkøb af yderligere to Y-tog, men allerede nu forventer man, at der måske kan blive tale om yderligere materielkøb på grund af den stigende trafik på begge baner. OHJ og HTJ beder kommunerne sætte penge af til den fortsatte modernisering i 1981–82. Kommunerne ved begge baner har sagt ja til at give deres andel til købet af to Y-tog, men bestillingen af de nye tog må vente, til staten (privatbaneudvalget) bevilger deres andel af moderniseringslånet, og det var der ikke penge til i 1978.

Skinnebussen OHJ S 32 (ex SJ YB04 670) efter ophugningen i Holbæk, 1. november 1978. Foto: Jens Møller.

På Odsherredsbanen eksisterede der den 18. august 1978 et trinbræt nord for Asnæs udstyret med et fint stationsskilt: »Asnæs H, perron 3«. Trinbrættet var etableret i forbindelse med en fabriksindvielse på NKT i Asnæs, hvis fabriksanlæg ligger øst for banen umiddelbart efter Asnæs station.

Odsherredsbanens nyerhvervede diesellokomotiv, OHJ 45, var to gange i København med en togstamme bestående af 5 OHJ-vogne, nemlig: B 234 – B 235 – B 236 – BI 230 – BI 231, for at hente og bringe gæsterne til indvielsen.

Naturligvis betød det ændringer i materielbenyttelsen på OHJ den dag. Specielt bør det nævnes, at personvognen HTJ C 35 benyttedes i plantog på OHJ på denne dag. Samtidig benyttede man lejligheden til midlertidigt at indsætte CII 238 i driften. Den indkøbtes fra DSB tidligere på året og hed da CII 29 26 634–9. Ligesom CII 237 har CII 238 endnu intet bomærke.

Vestbanen

Arbejdet med anlægget af den nye banestrækning fra Hesselmed og til Oksbøl Sydlejr er desværre endnu ikke afsluttet. Man mangler endnu at få udført en del svejsearbejde før den endelige justering af sporet kan finde sted.

Derfor har man ikke kunnet aflevere sporet til dets bygherre, staten ved forsvarsministeriet, og det er yderligere årsag til, at sporet ikke er ibrugtaget. Dette betyder, at forsvaret fortsat må have en del besvær med transporter mellem Oksbøl station og Sydlejren samt en del ekstra arbejde med af- og pålæsning af de tunge militærkøretøjer.

Vestbanen får også en del besvær som følge af forsinkelsen af færdiggørelsen af det nye spor. Endvidere går banen også glip af nogle indtægter, idet fragtberegningen til Oksbøl Sydlejr er større end til Oksbøl station.

I forbindelse med en modernisering af overkørselsanlæggene på Vestbanen, hvor man efter aftale med vejdirektoratet ombygger sporet ved overkørslerne og ved tændstederne på samme måde som ved andre privatbaner (se under Høng–Tølløse Jernbane i Jernbanen nr. 4/78, side 102), vil man foretage visse moderniseringer af de mellemliggende sporstykker ved ombygning til langskinnespor. Til brug ved sådanne moderniseringsarbejder mellem Billum og Hesselmed har Vestbanen fra DSB indkøbt brugte sporrammer med 37 kg-skinner fra bl.a. strækningen Århus Ø.–Hornslet til en samlet længde på ca. 500 m.

Til brug for baneafdelingen har Vestbanens værkmester konstrueret en ladvogn, opbygget på to bogier fra en tidligere skinnebusbivogn. Den nye åbne godsvogn er beregnet til brug i forbindelse med motortroljen MT 1.

Vestbanen har til Kolding Lokomotiv Klub solgt diesellokomotivet VNJ 11. Lokomotivet er et af de første firkantede diesellokomotiver, som Frichs A/S byggede i trediverne. Oprindelig hed det VNTJ 11, da det blev bygget i 1932, og det er det sidste Frichslokomotiv med to drivaksler og en løbeaksel i hver ende. Den 28. november 1978 forlader VNJ 11 Varde for at køre til Kolding Lokomotiv Klub's remiseområde i Lunderskov.

Den svenske skinnebus SJ Y6 753, som Vestbanen købte i 1973 som »reservedelslager« til det svenske skinnebusmateriel, der samme år blev indsat på banen, og som anvendes endnu, er under ophugning.

Den 18. november 1978 gennemførtes to særtogspar mellem Varde og Esbjerg med Vestbanens skinnebusser YBM 51 og 53.

Det kan ikke undre nogen, at det svenske skinnebusmateriel, som Vestbanen indkøbte brugt i 1973, er begyndt at vise tegn på at være opslidt. Gennem de sidste par år har banen således været nødt til at udskifte Scania-Vabis motorerne i skinnebusserne med Leyland-motorer fra de gamle danske skinnebusser, da disse motorer skønnedes i bedre stand end de, der lå i vognene, da de leveredes fra Statens Järnvägar.

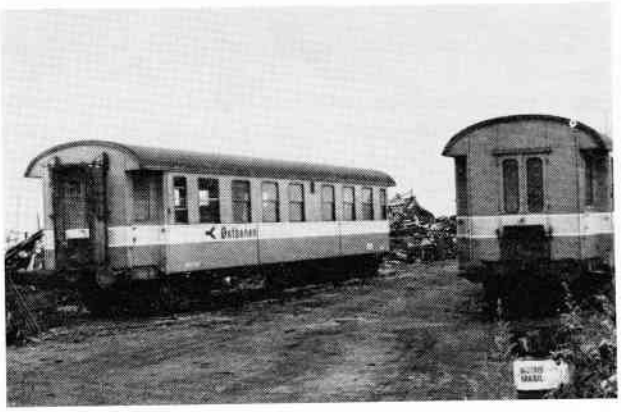
Vestbanens ledelse har derfor udarbejdet et forslag til modernisering af banens persontogsmateriel ved anskaf-

felse af fire tovognstog og en mellemvogn i Y-togsudgave til et samlet beløb på ca. 21 mill. kroner. Varde, Blåbjerg og Blåvandshuk kommuner samt Ribe amtskommune har givet tilsagn om støtte i henhold til gældende regler, og ansøgningen om moderniseringslån fra staten er indgivet gennem Tilsynet med Privatbanerne til Privatbaneudvalget. Vestbanen håber, at ansøgningen kan imødekommes, så ledes at det nye materiel kan bestilles til levering i 1980–81.

Østbanen

Banens sidste danskbyggede skinnebus, ØSJS Sm 14, er ved at blive ombygget til motortrolje efter samme principper som ved bl.a. Vestbanen og Odsherreds Jernbane. Forhåbentlig kan vognen afgives til baneafdelingen inden årets udgang, og her vil den sikkert gøre god fyldest ved de omfattende sporombygningsarbejder på Østbanen. ØSJS Sm 14 byggedes i 1952 til Horsens–Odder Jernbane, hvor den i det første år kørte som Sm 4 og fra 1953 til 1967 som Sm 411 efter en omfattende omlitrering ved Horsens privatbaner. I 1967 solgtes Sm 411 til ØSJS.

Ved et uheld den 30. juni 1978 ved Stubberup, nu Fakse S, afsporedes et af DSB lejet diesellokomotiv, Mh 362, samt Østbanens egne personvogne B 50 og B 51. De to vogne beskadigedes så meget, at den ene sendtes til ophugning direkte fra uheldsstedet, mens den anden først hentedes af ophuggeren, efter at den var rangeret til stationen i Fakse Ladeplads. B 50 og B 51 købtes i 1974 fra Hads-Ning Herreders Jernbane, hvor de hed HHJ C 51 og C 52. Oprindelig kom de to vogne fra DSB i 1969/70, og her hed de CP 3215 og 3258.



Østbanens udrangerede personvogne B 50 og 51 på en ophuggerplads ved Hårlev, 5. august 1978. Foto: John Poulsen.

For at klare den akutte materielmangel, der nu ikke blot omfattede mangel på diesellokomotiver, men også mangel på personvognsmateriel, lejede Østbanen to Bg-vogne hos DSB.

Den 1. juli 1978 kom DI 8 tilbage fra Frichs i revideret stand, og med de to Bg-vogne kunne man så fortsat fremføre enkelte persontog som lokomotivtrukne tog.

Østbanen har sommeren igennem også manglet ét af sine Y-tog, Ym 4 og Ys 12, der måtte til reparation på Scandia i Randers efter en påkørsel. Dette Y-tog kom tilbage til ØSJS i midten af august måned.

Østbanens materielsituation i 1978 har flere gange været kritisk. En overgang lejede man således Mo-vogne af DSB. Her et godstog ved Fakse S, 3. marts 1978. Foto: Mikael Christensen.

For at kunne klare den normale persontogskøreplan uden brug af dieseltog har Østbanen købt yderligere to skinnebusser af typen Y6 hos Staten Järnvägar i Sverige. De to skinnebusser, Y6 1017 og 1089 ankom den 14. august 1978 til Frihavnen med færgen »Malmöhus«, og de kørte for egen kraft via København H. til Hårlev. På Østbanen er de nu taget i brug uden at være ommalet i Østbanens egne farver.

Endelig har Østbanen hos DSB indkøbt tre personvogne med følgende litra og numre: DSB CII 29 26 489–8, 493–0 og 494–8. Fra Østbanens side havde man håbet at kunne skaffe penge til en rimelig modernisering af vognene, og man havde indhentet tilbud fra Scandia i Randers på den ønskede modernisering. Imidlertid ville denne investering blive ret betydelig, og derfor er moderniseringsplanen for de tre vogne indtil videre opgivet, og vognene er leveret i Hårlev i DSB-bemaling, men omlitreret til Østbanen B 52, 53 og 54.

★

Overingeniør W. Wessel Hansen, der er manden bag de nye fjernstyrings- og schrimpanlæg, som etableres ved Hads-Ning Herreders Jernbane, Høng–Tølløse Jernbane og Vestbanen, vil i Jernbanen nr. 1/79 give tidsskriftets læsere en beskrivelse af principperne og teknikken bag de nye anlæg.

★

»Privatbanerne« redigeres af **Ole-Chr. M. Plum.** Visse informationer skyldes Poul Andersen og Jan Valeur.

Skønhed, som De ikke aner, findes langs private baner

NORDJYSK AFDELING ved årskiftet

Pludselig opdager man, at der atter er gået et år.

Dagene bliver kortere og hele postyret om køretøjernes frostsikring bliver virkelighed med vejrudsigtens melding om, at der ventes minusgrader.

Efter dette obligatoriske varsel om vinter lader man tankerne gå tilbage til året, der er svundet.

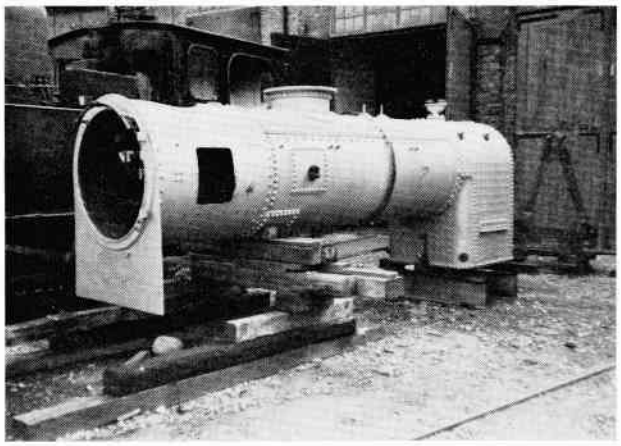
Først tak til alle jer, der gjorde kørlserne på Limfjordsbanen mulige ved at møde op og få det til at glide.

Ligeledes tak til alle, der har betænkt os med kul, penge, værktøj, uniformer og hvad vi ellers har modtaget, og som gør det muligt for os at drive jernbane og jernbaneklub.

1978 har været det bedste år hidtil for nordjysk afdeling.

Vi nåede en indtægt på ca. 57.000 kr. og vi havde udgifter på ca. 42.000 kr. Herved sluttede vi med en kassebeholdning på ca. 15.000 kr. Den vil dog i løbet af november–december nå ned på næsten ingenting, idet vore projekter FFJ nr. 34, skinnebus ETJ Sm 1 og »Bette Claus« FFJ EM 38 samt vor læssetraktor Fordson 1928 nu forlanger udgiftskrævende dele.

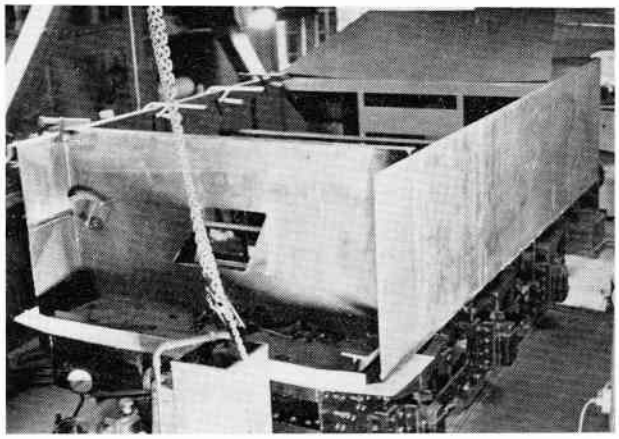
FFJ nr. 34 er nu så langt, at tenderen er monteret med den nye kasse. Bremserne er ved at blive opbygget til luft. Det kræver en del stort fræsearbejde, men det er lykkedes os at få hold i en fræsemaskine, som kan klare arbejdet.



Kedlen til FFJ nr. 34 rengjort og istandsat - klar til isætning af kedelrør, 1976. Foto: K. M. Jakobsen.

Kedlen vil nu få monteret de manglende støttebolte og vil så blive lagt på undervognen, der ligeledes vil få påmonteret førerhuset. Herved skabes der arbejdspladser, så den videre montering kan gå noget raskere.

Sideløbende med disse projekter har vi sat en produktion af lokomotivlanterner i gang. Vi skal selv bruge 12, men vi vil lave nogle stykker ekstra til salg til interesserede. De laves af kobber og bliver konstruerede, så der kan monteres el-belysning i dem. Prisen for en sådan komplet kobberlanterne vil blive 750 kr. Bestillinger kan godt modtages nu. Evt. overskud vil ubeskåret gå til reparationer af FFJ nr. 34 og APB nr. 17 ex SB nr. 4.



Tenderen til FFJ nr. 34 forsynes med en helt ny vandkasse, der opbygges på Limfjordsbanens værksted, november 1978. Foto: K. M. Jakobsen.

Af fremtidsønsker har vi 3 store:

1) Biltelefon på lokomotivet, så vi kan komme i forbindelse med omverdenen under kørslen ude i de øde enge.
2) Et højtryksrenseapparat til vand og sand.
3) En god båndsav til vores træafdeling.

Det er jo også ting, der koster penge, men skulle der være nogen, der kender nogen o.s.v., så vil vi gerne høre om det.

Til slut vil jeg gerne på afdelingens vegne ønske alle en glædelig jul og et godt nytår.

E. Hedetoft.

Sidste nyt fra salgsafdelingen

DAMPVOGNE OG LANDEVEJSLOKOMOTIVER
skrevet og udgivet af P. Thomassen

Foruden hovedkapitlerne »Dampelefanten« fra Vendsyssel og Strandvejens Dampsporvei-Selskab, der har opsamlet stof fra mindre kendte bøger og især fra gamle aviser og tidsskrifter, indeholder bogen en gennemgang af de nævnte dampkøretøjer, deres historie og udvikling. Endvidere en udførlig omtale af de sydslesvigske dampvognsplaner og endelig behandles samtlige dampvogne, der har været i drift på skinner i Danmark.

120 sider, ca. 80 ill., pris kr. 89,–. Porto kr. 4,–.

Se adresse og postgironummer side B 24

Boganmeldelser:

ØSJS – tegninger 1
62 sider (A4, tværformat) med tegninger af Østsjællandske Jernbanes materiel.
Pris (inkl. forsendelse) kr. 40,–
JMJKs forlag, Århus 1978.

Jydsk Model Jernbane Klub har nu udgivet 2. bind af en serie tegningshefter. Dette hefte omfatter Det Østsjællandske Jernbaneselskabs rullende materiel (– godsvogne, der bringes i et senere bind sammen med tegninger af ØSJS' stationsbygninger m.v.).

De fleste tegninger er gengivet i målestok 1:45, og jeg er enig med redaktøren af heftet, Jørgen Henneke, at det er rigtigt at gengive de mange interessante tegninger af jernbanemateriel gennem snart 100 år i originaludformningen selv om nedfotografering somme tider bevirker, at enkelte dele bliver utydelige.

Alt i alt er heftet nydeligt, og for jernbaneentusiasten, der gerne vil vide mere om opbygningen af vogne m.v. end et fotografi kan vise, må dette hefte skrives på ønskesedlen til den kommende jul.

Aalborg Privatbaner.
Fortegnelse over driftsmateriellet, 1911.
46 sider A5, fotografisk genoptryk.
Pris (inkl. forsendelse) kr. 20,–.
JMJK's forlag, Århus 1978.

Dette hefte indeholder skitser af det rullende materiel ved APB fra perioden 1911–1928. Jydsk Model Jernbane Klub har samlet de mange skitser, og gengivelsen af disse er god, men da der ikke er tale om egentlige tegninger, mangler mange detaljer, og skitserne indeholder kun hovedmål. Naturligvis kan JMJK ikke lastes for disse mangler ved originalmaterialet.

Heftet giver et godt indtryk af APBs meget varierede og ret omfattende samling af vognmateriel i de nævnte år.

Aalborg Privatbaner.
Fortegnelse over driftsmateriellet, 1923.
27 sider (A4, tværformat), fotografisk genoptryk.
Pris (inkl. forsendelse) kr. 20,–.
JMJK's' forlag, Århus 1978.

Dette hefte er tænkt som et supplement til det ovenfor anmeldte tegningshæfte fra APB. Heftet indeholder oplysninger om APB's rullende materiel i skematisk form.

At dette genoptryk er udgivet i det anførte format synes lidt umotiveret, da det oprindelige hefte fra 1923 ville passe bedre sammen med formatet af genoptrykket af skitserne fra 1911–28, men det letter vel udgivelsen, når to sider kan bringes på en side i det nye hefte.

De tre nye hefter fra JMJK's forlag kan bestilles ved indsættelse af de anførte beløb på postgirokonto 1 30 85 72, JMJK's forlag, Nørre Allé 79, 8000 Århus C.

OCMP

Den 6. platte i denne serie med danske damplokomotiver som motiver viser damplokomotivet DSB E 978, som byggeres i 1943 af Frichs A/S i Århus. Gennem mange år var E 978 sammen med de andre E-maskiner meget benyttet på DSBs hovedstrækninger overalt i landet.

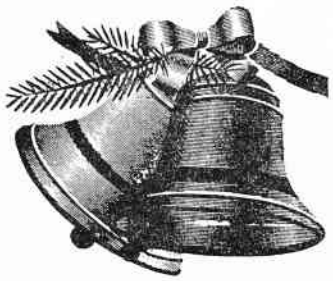
DSB E 978 blev yderligere kendt for at have trukket toget med Kong Frederik den IXs bårе mellem København og Roskilde i 1972. I 1977 købtes damplokomotivet af Tuborgfonden, der har skænket det til byen Fredericia, som var det sidste hjemsted for E-maskinerne.

Dansk Veteran Jernbane Platte udsendes kun i et meget begrænset antal, og de fremstilles af den danske porcelænsfabrik »Bing & Grøndahl«, der skabte verdens første juleplatte i 1895.

Platterne fremstilles i den smukke blå underglasur design efter tegninger, der er fremstillet af Bing & Grøndahls dygtige kunstnere, og de sælges til støtte for Dansk Jernbane-Klub's arbejde.

Af de hidtil udkomne platter er to udsolgte og af de øvrige er kun få eksemplarer tilbage. Det drejer sig om platte nr. 2 med damplokomotivet G 625, nr. 4 med FFJ nr. 34 og endvidere nr. 5 med DSB F 663 som motiver.

Denne nye platte med DSB E 978 og de ovenfor anførte platter kan erhverves ved indsættelse af **kr. 112,– pr. platte** (incl. moms og forsendelse) på **postgirokonto 4 21 10 73, Dansk Veteran Jernbane Platte, Kildebakkegårds Allé 59A, 2860 Søborg.** Husk at anføre bestillingen på talonen til modtageren.



Jernbanen ønsker
sine annoncører og læsere
en god jul og et godt nytår

VNJ **DL 14**

Foto Hans Gerner Christiansen.

Akselrækkefølge	B'B'
Byggested	Thyssen-Henschel Type DHG 1200
Byggenummer	31948
Byggeår	1977
Transmission	Dieselhydraulisk Voith L5r 4U2
Motor	MTU MB 12 V 331 TC 11, 12-cylindret
Effekt	1160 HK/2100 omdr.
Maksimalhastighed	75 km/t
Længde over puffer	12 000 mm
Akselafstand	5600 mm+T2400 mm
Tjenestevægt	68 t

MZ 1451, København Gb 1977

Supplement pr 1978-01-01 til

Danske lokomotiver og motorvogne 1976-01-01

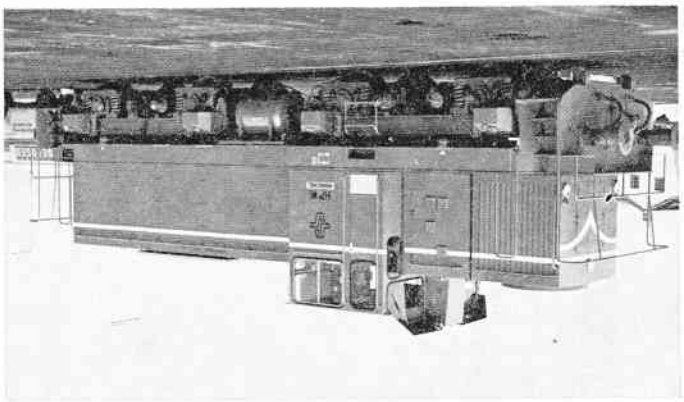
S. 32: MY 1154 og MY 1155 har indbygget generator til elektrisk togopvarmning.

S. 35: Følgende fodnote tilføjes: Alle lokomotiver udstyret med indbygget generator for elektrisk togopvarmning.
Alle lokomotiver udstyret for ITC-kørsel.

Følgende angivelser tilføjes:

MZ	1447	Bofors-Nohab	3013	1977
MZ	1448	Bofors-Nohab	3014	1977
MZ	1449	Bofors-Nohab	3015	1977
MZ	1450	Bofors-Nohab	3016	1977
MZ	1451	Bofors-Nohab	3017	1977
MZ	1452	Bofors-Nohab	3018	1977
MZ	1453	Bofors-Nohab	3019	1977
MZ	1454	Bofors-Nohab	3020	1977
MZ	1455	Bofors-Nohab	3021	1977

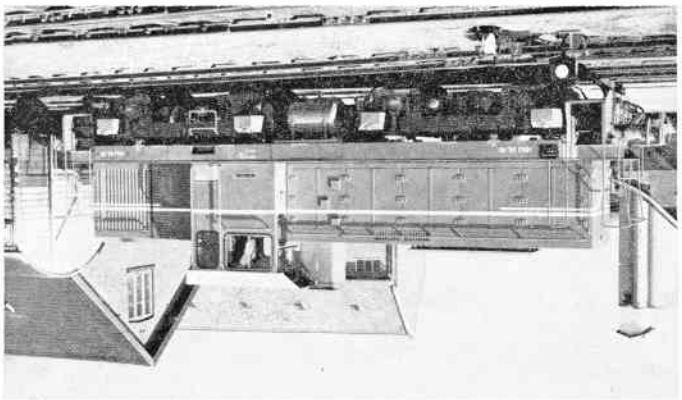
HP



HP 16, Hirtshals Havn 1977.

Akselrækkefølge	B'B'
Byggested	Thyssen-Henschel Type DHG 1200
Byggenummer	31949
Byggeår	1976
Transmission	Dieselhydraulisk Voith L5r 4U2
Motor	MTU MB 12 V 331 TC 11, 12-cylinderet
Effekt	1160 HK/2100 omdr.
Maksimalhastighed	75 km/t
Længde over puffer	12 000 mm
Akselafstand	5600 mm+T2400 mm
Tjenestevægt	80 t

HHJ DL 10



HHJ DL 10, Oddjer 1977.

Akselrækkefølge	B'B'
Byggested	Thyssen-Henschel Type DHG 1200
Byggenummer	31947
Byggeår	1977
Transmission	Dieselhydraulisk Voith L5r 4U2
Motor	MTU MB 12 V 331 TC 11, 12-cylinderet
Effekt	1160 HK/2100 omdr.
Maksimalhastighed	75 km/t
Længde over puffer	12 000 mm
Akselafstand	5600 mm+T2400 mm
Tjenestevægt	68 t

S. 38: MM 780, 783, 786, 788 og 799 udrangeret.
S. 41: Oplysningerne om MM 780, 783, 786, 788 og 799 slettes.
S. 44: Følgende nye MU-vogne tilføjes:

8538	Frichs 1415	1976	8546	Frichs 1463	1977
8539	Frichs 1416	1976	8547	Frichs 1464	1977
8540	Frichs 1417	1976	8548	Frichs 1465	1977
8541	Frichs 1458	1977	8549	Frichs 1466	1977
8542	Frichs 1459	1977	8550	Frichs 1467	1977
8543	Frichs 1460	1977	8551	Frichs 1468	1977
8544	Frichs 1461	1977	8552	Frichs 1469	1977
8545	Frichs 1462	1977	8553	Frichs 1470	1977

S. 45: MO 1809, 1810, 1811, 1824, 1825, 1832, 1836, 1837, 1839, 1842, 1851 udrangeret.
S. 46: MO 1952, 1984, 1988, 1996 og 1998 udrangeret.
MO 1997 omnummereret til »Tjenestevogn 489».
S. 47: Oplysningerne om MO 1809, 1810, 1811, 1824, 1825, 1832, 1836, 1837, 1839, 1842, 1851 og 1952 slettes.
S. 48: Oplysningerne om MO 1984, 1988, 1996 og 1998 slettes.
MO 1997 rettes til »Tjenestevogn 489».
S. 62: Følgende mål korrigeres:
»Længde over puffer» rettes til »10.600 mm»
»Akselafstand» rettes til »1550+2700+1550 mm = 5800 mm»
S. 78a: Ny side tilføjes (HHJ DL 10).
S. 88: HP 15 solgt til OHJ. Oplysningerne på siden overføres til ny side 122a.
S. 88a: Ny side tilføjes (HP 16).
S. 99: LJ M 6 solgt til jernbaneentusiaster. Oplysningerne på siden slettes.
S. 101: LJ M 8 udrangeret. Oplysningerne herom slettes.
S. 109: LNJ Sm 13 solgt til Helsingør Jernbaneklub. Oplysningerne på siden slettes.
S. 122a: Ny side tilføjes. Se under »HP 15», side 88. Endnu ikke omnummereret.
S. 137: VLTJ YBM 17 udrangeret. Oplysningerne herom slettes.
VLTJ YBM 13 omnummereret, jfr. fodnoten.
S. 138: Ny VLTJ YBM 17 tilføjes. Byggeår 1956.
Fodnote tilføjes:
YBM 17 1956–1977 SJ Y6 1103.
S. 140a: Ny side tilføjes (VNJ DL 14).
S. 141: VNJ MB 51 monteret med Leyland-motor som MB 53, jfr Supplement 1977-01-01.
S. 145: ØSJS M3 solgt til Østsjællandske Jernbaneklub. Oplysningerne på siden slettes.
S. 147: ØSJS Sm 13, Sm 15 og Sm 17 solgt til Østsjællandske Jernbaneklub. Oplysningerne herom slettes.

DANSKE LOKOMOTIVER
OG MOTORVOGNE 1976–01–01

af Tom Lauritsen

(pris kr. 36,–)

kan fortsat købes i

DANSK JERNBANE-KLUB
Salgsafdelingen
Holmevej 8, 4340 Tølløse
Postgiro 3 17 91 76

LYNGBY–NÆRUM JERNBANE

Telefon (02) 87 07 08

★

Tog hvert 20. minut
mellem Jægersborg og Nærum

Ove's Gulvbelægning

v/ Ove Pedersen
Spicavænget 6
F R E D E R I C I A
Tlf. (05) 2 985 98

Alt i moderne gulv- og vægbelægning udføres.

Speciale: BADEVÆRELSER
Tilbud gives uden forbindende.

HHJ

Hads–Ning Herreders Jernbane

M. M. Miljø Møbler

v/ Alex Schmidt
Industrivej
Assens
Telefon (08) 58 34 54

Stort udvalg i moderne møbler og tæpper

BODEGA · BAR · KASINO
BILLARD
SMØGEN

Borgergade 12 – Silkeborg
Tlf. (06) 82 63 11

Hobby-Børsen

Silkeborgvej 178, Århus C.
Tlf. (06) 15 51 88

Alle mærker i modeltog. Danske modeller i Roco – Piko – Lilliput – Lima – Märklin etc.

O.B.S. O.B.S. O.B.S.

Agenter søges i hele landet.

Er du modeltogs interesseret, så bliv agent for Hobby-Børsen.

Ring og hør om denne ordning.

257 HR MOGENS THOMSEN
LINDEVEJ 12
2630 TÅSTRUP

DANIA OPTIK
v/ Rita Petersen

Nørregade 1 A – Maribo

Tlf. (03) 88 23 58

Koger køleren?
Eller utæt?
så

MARIBO AUTOKØLERSERVICE
Vesterbrogade 8 – Tlf. (03) 88 02 36

Vi anbefaler

JERNBANERESTAURATIONEN
Maribo Tlf. (03) 88 00 86

Velkommen hos
Mona Harild

Vil De have service –
så kør til

KJELD MORTENSEN
Service

Østre Landevej 46 – Maribo
Telefon (03) 88 00 72

Maskinvask og Quick Service

TATOL
v/ Hanne Larsen
Jernbanegade 2 – Nysted
Tlf. (03) 87 11 97

Alt i toiletartikler til både damerne
og herrerne
Trikotage og Lingeri

CHEVRON SERVICE
v/ Bo Johansson
Maribovej 134 – Nakskov
Tlf. (03) 92 23 21

Benzin – Olie – Smøring – Quick Service
Alle autoreparationer udføres

Salg af brugte biler

MARIBO HALLENS CAFETERIA
v/ Lonny og Bjarne Meincke
Ved Stadion – Tlf. (03) 88 13 73

Vi mødes
før og efter kampene