

ISSN 0107-3702



jernbanen

6

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

22. ÅRGANG

DECEMBER 1982

KR. 20,00



Clausens jernbanebibliotek...



Vestsjællandske jernbaner

Et spændende stykke dansk trafikhistorie om det trafikalt begunstigede Vestsjælland. Intet sted i landet er der praktiseret bedre virksomhedsledelse, når det gælder jernbanedrift. 104 sider. Kr. 56,10.

Sydøstsjællandske jernbaner

Jernbanerne syd for Roskilde, øst for Ringsted og nord for Vordingborg. Her møder man trafikplanlægningens største problemer og fejl - og banen i Danmarks smukkeste design. 96 sider. Kr. 57,10.

Østjyske jernbaner

Jernbanedrift har aldrig været århusianernes styrke. Men det østjyske område har - og har haft - mange interessante jernbaner. De beskrives her side om side med fortidens fadæser. 156 sider. Kr. 69,00.

Midtjyske jernbaner

Portræt af de sent anlagte - og tidligt nedlagte - midtjyske baner. Endvidere beskrivelse af en række baner, som ikke tidligere har været behandlet. 116 sider. Kr. 59,35.

Danske industribaner

Danske jernbaner har aldrig haft en placering direkte i industriens tjeneste. Men alligevel har landet - bl.a. på grund af landbruget - haft egentlige industribaner af betydeligt omfang. 88 sider. Kr. 53,25.

Danske jernbanefærger

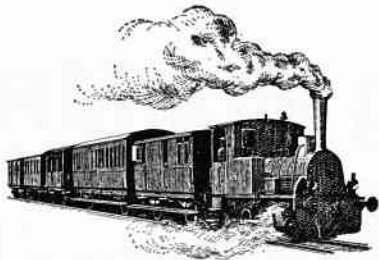
Beskrivelse af samtlige jernbanefærger under dansk flag - før og nu. Desuden signalement af DSB's bilfærger. 96 sider. Kr. 54,50.

Dansk jernbanevæsen

Gennemillustreret og levende beskrivelse af jernbanevæsnet i Danmark: Historie, organisation, drift, køreplaner, sammensætning af tog, fjerntrafik, regionaltrafik, nærtrafik, godstrafik og det rullende materiel. Endvidere jernbaneordliste og omfattende litteraturfortegnelse. 96 sider. Kr. 62,50.

cb clausen bøger - håndbøger du har brug for

Om jernbaner: Anlæg af modeljernbaner · Danske industribaner · Dansk jernbanevæsen · Danske jernbaner 1847-1972 · Danske lokomotiver og vogne · Farvel til dampen · Fynske jernbaner · Jernbaner på Lolland-Falster, Bornholm · Midtjyske jernbaner · Nordjyske jernbaner · Nordsjællandske jernbaner · Sydøstsjællandske jernbaner · Sønderjyske jernbaner · Vestjyske jernbaner · Vestsjællandske jernbaner · Veteranbaner i Norden · Østjyske jernbaner.



jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

Redaktion:

Birger Wilcke (ansvarshavende)
Søbakken 24
2920 Charlottenlund

Annonceekspedition:

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

Jernbanen udsendes omkring den 25. i månederne februar, april, juni, august og oktober samt den 15. december til alle medlemmer af Dansk Jernbane-Klub.

Adresseændringer bedes meddelt det lokale postkontor. Medlemmer bosiddende uden for Danmarks grænser bedes dog meddele adresseændring til foreningens sekretariat.

Redaktionen af **Jernbanen** nr. 1 1983 slutter 10. januar 1983.

Redaktionen af **Jernbanen** nr. 2 1983 slutter 10. marts 1983.

Dette nummer af **Jernbanen** afleveres til postvæsenet senest mandag den 13. december 1982.

Tryk: Herfølge Bogtrykkeri, Herfølge.

FORSIDEBILLEDET:

Sneplovstog mellem Bedsted og Hurup, 1915. I **Jernbanen** nr. 1/83 bringes en større artikel om Thybanen.

Foto: Sydthy Egnshistoriske Arkiv.

22. årgang

December 1982

Nr. 6

Et godt år

Jeg vil gerne på bestyrelsens, driftsudvalgenes og egne vegne ønske foreningens medlemmer og bladets andre læsere en god jul og et godt nytår og samtidig benytte lejligheden til at takke alle dem, der i årets løb har hjulpet med i foreningens efterhånden mangesidige aktiviteter.

Trods krisen og den faldende realløn har 1982 været et særdeles godt år for Dansk Jernbane-Klub. Medlemstallet har trods frygt for det modsatte holdt sig og er endda gået noget frem. Møderne har været godt besøgt, ligesom der har været mange med på udflugterne.

Også på banerne og arbejdspladserne er alt gået som det skulle. D-maskinegruppen er godt igang med et hovedeftersyn af D-maskinen og har afviklet det største arrangement i foreningens historie i løbet af sommeren.

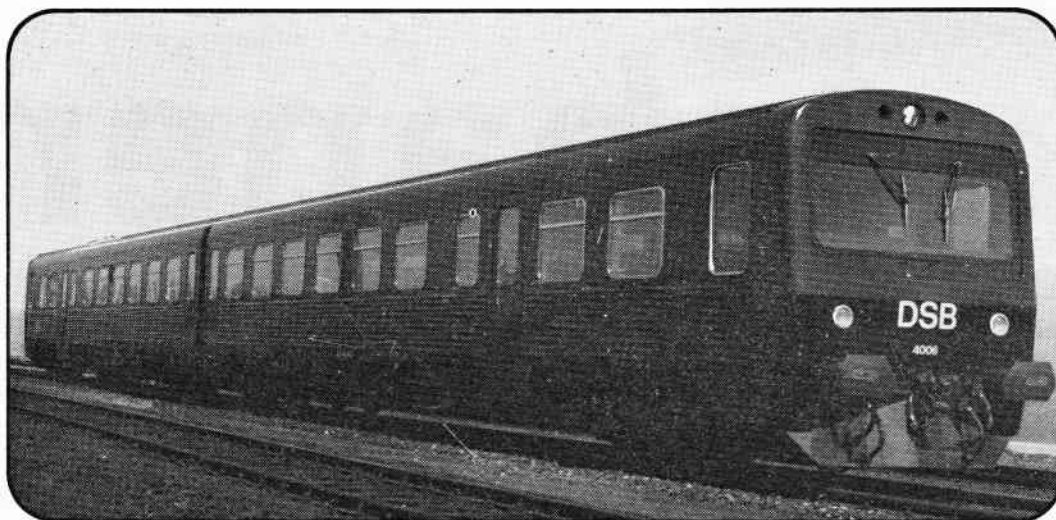
På Lolland skrider arbejdet på LJ nr. 19 planmæssigt frem og driftsudvalget har sammen med foreningen skaffet penge til en højst nødvendig forbedring af de elektriske anlæg i remisen, som vi nu har lejet for en længere årrække og fået fuld dispositionsret over. I Mariager har bestyrelsen givet grønt lys for færdiggørelsen af den nye remise. I Ålborg har Hedetoft og hans fæller tilendebragt det gigantiske arbejde med at få FFJ nr. 34 driftsklar, en indsats, der måske kun vil blive overtruffet, når man i Høng bliver færdig med at genopbygge resterne af ØSJS nr. 6, et arbejde, der er blevet forsinket af, at gruppen dersteds i mellemtiden har gjort OHJ nr. 38 køreklar og forsynet den med nye fjedre. I Esbjerg er DFDS-gruppen meget langt fremme med istandsættelsen af K-maskinen, et arbejde, som vi hidtil har haft meget svært ved at skaffe arbejdskraft til. Endelig har den meyerske smalsporgruppe i Bloustrød fået gjort remisen i stand og lagt spor i denne og derfra ca. 100 meter mod nord.

Kun på et enkelt punkt har der vist sig vanskeligheder, selvom disse næppe skulle komme til at gå ud over medlemmerne. Ved nytår 1982 skiftede »Jernbanen« redaktør, idet det var alles opfattelse i bestyrelsen samt Annettes, at Ole Plum ikke havde mulighed for både at varetage den stadig større ekspedition i salgsafdelingen og samtidig være redaktør af bladet. Da Ole valgte salgsafdelingen, måtte vi se os om efter en ny redaktør, og Ole Linaa Jørgensen kom os her til hjælp, samtidig med at Bent Jacobsen overtog foreningsnyt. Vi nærrede nogen frygt for, om en sådan ordning kunne fungere, idet Ole Linaa bor i Herning, Bent i Herlev og bogtrykkeriet i Herfølge, og det er da også efter bestyrelsens enstemmige opfattelse, at kontakt med bestyrelsen og mellem de pågældende indbyrdes ikke har været tilstrækkelig.

Da der på foreningens samarbejds møde i november fremkom stærk kritik af bladets indhold, særlig m.h.t. stoffet vedrørende foreningens arbejde (udskydelse af en række nyheder), og bestyrelsen på dette grundlag mente at måtte gribe ind i redaktørens tilrettelæggelse af nærværende nummer af bladet, har Ole Linaa Jørgensen ikke ønsket at stå som redaktør af dette, for hvilke jeg derfor står som ansvarlig, medens Ole Plum har påtaget sig det praktiske arbejde. Det er bestyrelsens hensigt at afholde et møde med redaktørerne, således at redaktionsforholdene kan være afklarede inden næste nummer af bladet udkommer.

Birger Wilcke.

Motorregionaltog litra MR



Inro Markering 10.072

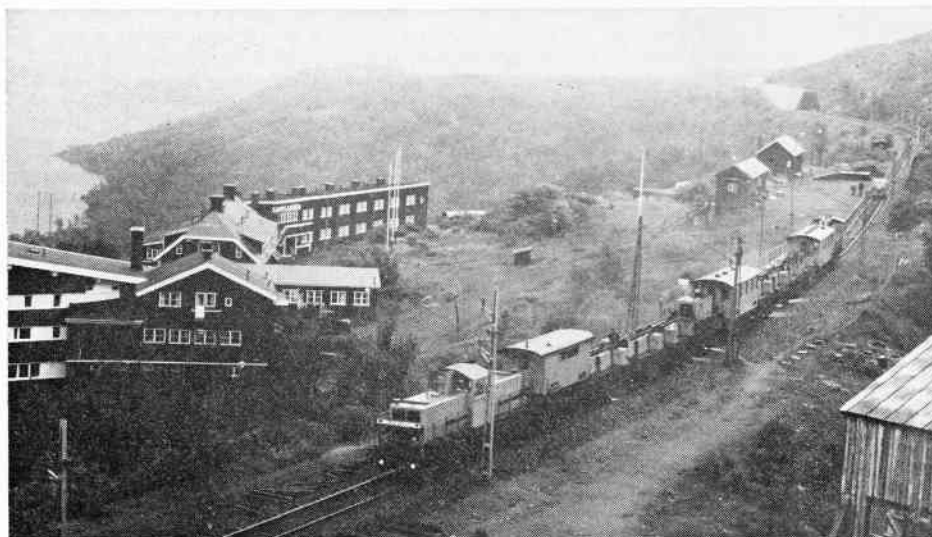
BBC har lavet den komplette elektroniske udrustning til de nye motorregionaltog litra MR.

BBC
BROWN BOVERI

BBC Nordisk Brown Boveri A/S • E.Div. • Vester Farimagsgade 7 • 1606 København V • Tlf.: (01) 15 62 10.

SPENO INTERNATIONAL SA, GENEVE

SKINNESLIBNING



SPENO slibetog TRR 985

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

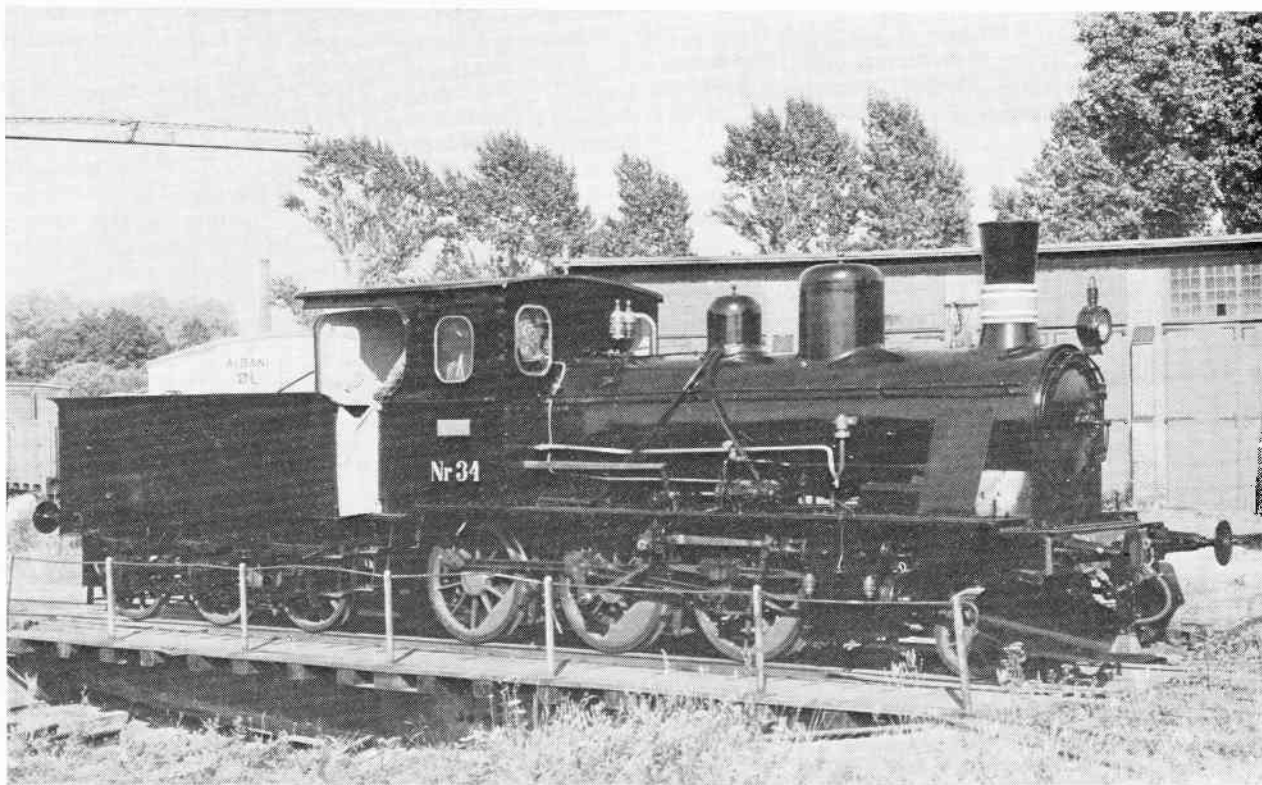


SOPHUS BERENDSEN A·S
INGENIØRAFDELINGEN

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

Fra skrot til damplokomotiv

Et stykke til eftertanke for alle dem, der tror, at man kan reparere et lokomotiv fra vrug til køreklar maskine på 14 dage, eller hvad vi brugte de sidste 11 år til.



Damplokomotivet FFJ nr. 34 er atter køreklart takket være en stor indsats fra vore nordjyske medlemmer, og lokomotivet ses her i »festtojet«, den 31. juli 1982. Foto: K. M. Jacobsen.

Af E. Hedetoft

I uge 34 (den 28/8-82) kulminerede vore anstrengelser med lokomotivet FFJ nr. 34 med en vellykket præsentations- og prøvetur.

Forud var gået mange års arbejde med lokomotivet.

Det hele begyndte med, at den daværende Aalborg-gruppe blev arbejdsløs efter istandsættelsen af HV 3 til MHVJ.

Min gode ven og medarbejder Erik Jensen udkastede i foråret 1971 den »vilde« idé, at vi skulle prøve at få hold i lokomotivet, der da henstod på en legeplads i Aalborgs Vestby.

En inspektion på stedet var nedslående. Alt hvad der kunne skrues og slås af, var fjernet af souvenirjægere og af børnene, der havde haver i tilslutning til legepladsen. De indvundne dele var i stort omfang blevet solgt til en skrothandler på modsatte side af gaden.

Herfra lykkedes det mig bl.a. at genkøbe fløjten formødelst 50 kr. Efter hjemkomsten fra denne første inspektion gik diskussionen højt, og da Erik talte godt for sin syge moster, endte det med, at vi opsøgte borgmester Marius Andersen, der nærmest smed os ud igen.

Senere vendte vi adskillige gange frygteligt tilbage, og en dag i sommeren 1972 ringede borgmesteren mig op på min dengang midlertidige arbejdsplads i København og sagde, at vi kunne få brugsretten til lokomotivet, hvis vi stillede noget andet i stedet. Han betakkede sig dog for, at det blev en sporvogn fra Århus, der blev stillet op.

Efter flere forhandlinger i klubbens bestyrelse blev det vedtaget, at det lille cementfabriklokomotiv Else, som henstod i Maribo, kunne stilles op i stedet for nr. 34.

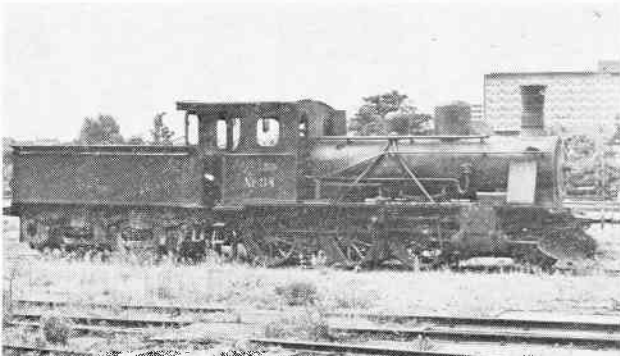
Flytningen af Else til Aalborg blev omgående sat i værk, og vinteren og foråret 72-73 gik med at fikse dette loko op, så det var klar til den sidste etape til legepladsen.

I samme periode underskrev parterne, Aalborg Kommune og DJK, kontrakt om ejendoms- og brugsret for såvel nr. 34 som for Else.

Aalborg kommune ejer nr. 34, og i kontrakten står, at lokomotivet skal have hjemsted i Aalborg. DJK ejer Else, og brugsretten er overladt til Aalborg Kommune, der i parentes bemærket netop har givet maskinen en tiltrængt reparation.

Samtidig lykkedes det at få en tipvogn med samme sporvidde fra cementfabrikken Rørdal. Denne vogn ombyggedes til fladvogn, så den kunne stå sammen med Else.

Lørdag den 16-6-73 blev sat som flyttedag, og fra morgenstunden var der hektisk travlt dels på legepladsen dels på baneterrænet, hvor Else skulle overføres til en undervogn fra en skinnebus, som vognbjørnen kunne transportere gennem gaderne til legepladsen.



FFJ nr. 34 blev atter »sat på spor« i 1973. Her ses lokomotivet som det så ud inden istandsættelsen begyndte, 8. juli 1973.

Foto: Ole-Chr. M. Plum.

Vi havde forøvrigt en sjov oplevelse under håndrangeringen med dette mærkeligt udseende køretøj med Else højt hævet på et sveleunderlag. På et vist tidspunkt skulle vi fra usikret til sikret område, og vi telefonerede da for at få køretilladelse. På forespørgsel om, hvad det var for et tog, svarede jeg: »Gug Fodexpres«.

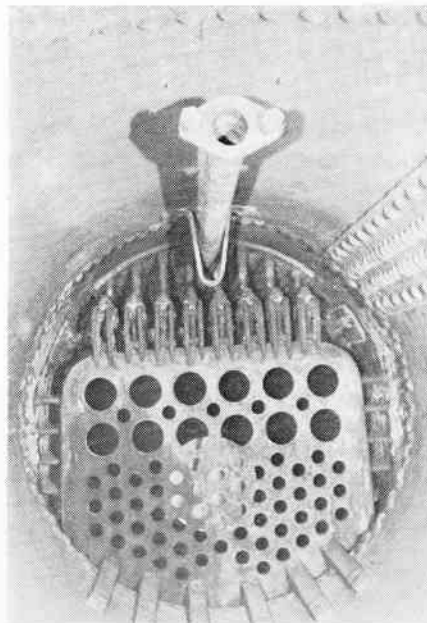
Det, der blev sagt i den anden ende af ledningen egner sig ikke rigtigt til gengivelse, men vi fik os en god latter midt i det tunge arbejde.

Alt gik planmæssigt, og ved middagstid var nr. 34 samlet og »søsat« på sit rette element.

Vor gode ven, lkf. Thøger Madsen, fik den på næsen af en MHer, og under megen festivitas stilledes nr. 34 på det spor, den havde forladt 7 år før.

I den forløbne tid var vi nemlig flyttet fra Nørresundby til den gamle privatbaneremise i Aalborg.

De næste par år gik med restaurering af køretøjer til veterantog samt med at få et overblik over de »stum-



Det indre af FFJ nr. 34. Billedet er taget hen mod fyrkassen og gennem rørvæggen kan man skimte fyrhullet. Foto: K. M. Jacobsen.

per«, der manglede for at kunne lave et lokomotiv, der kunne køre ved egen kraft, ud af det, vi havde fået.

I 1975 gik vi så i gang med at skille maskinen ad.

Der gik næsten to år med denne adskillelse og mærkning af delene. Undervejs blev delene repareret og malede, så undervognen kunne samles i 1977.

Et af de største enkeltarbejder i denne fase var fremstillingen af lejer til drivstængerne. Ud fra et mærke i stropperne lykkedes det at lave model, få emnerne støbt, bearbejdet og foret med hvidtmetal, så det hele kunne gå rundt.

Et andet stort og trivielt arbejde var rengøringen af stængerne, som var stærkt angrebet af gravrust. De havde under opholdet på legepladsen taget megen skade af den syreholdige luft fra fabrikken Norden, som ligger i umiddelbar nærhed.

Da arbejdet med undervognen var færdigt, tog vi i begyndelsen af 1977 fat på kedlen.

Det skal nævnes, at den på et meget tidligt tidspunkt var blevet ultralydkontrolleret af Svejsecentralen, så vi vidste, hvordan dens stand var, inden vi overhovedet begyndte restaureringen af undervognen.

For at få et overblik over kedlens øvrige stand blev den koldtrykprøvet. Denne prøve viste, at der skulle skiftes nogle støttebolte, mens de øvrige samlinger var i god stand.

Efter trykprøvningen blev kedlen udsyret, så den var klar til at hugge rørene ud af.

I slutningen af 1977 og begyndelsen af 1978 blev der til-dannet nye rørender, idet langt de fleste rør var i en sådan stand, at de kunne anvendes igen. Vort største problem var her enderne til de store overhederrør. De måtte drejes til mål af rør med over- og undermål.

I 1978 lavede vi også støtteboltereparationer. Vi lavede selv støtteboltene dels af stanesmetal og dels af jern.

Gevindene blev skåret med et såkaldt Snaptap værktøj af svensk fabrikat.

I 1977 konstaterede vi, at tenderkassen var tæret op, og det kom som en alvorlig streg i regningen, at det var nødvendigt at lave en ny kasse.

Det meste af 1978 gik med at bygge denne kasse, der med sine indvendige afstivninger og udvendige kanter er meget mere end »bare en kasse«. Arbejdet forløb uden de store problemer, selv om det tog sin tid.

I 1979 var vi klar til at valse rør i kedlen. Alle huller i rørvæggene var imidlertid ovale, og de måtte altså rives runde først.

Sideløbende med kedelarbejdet gik arbejdet med bremserne i gang. Alt var jo beregnet til vacuum og skulle nu bygges om til trykluft. Bremsebomme og -arme samt cylindre skulle ændres og indbygges i undervognen.

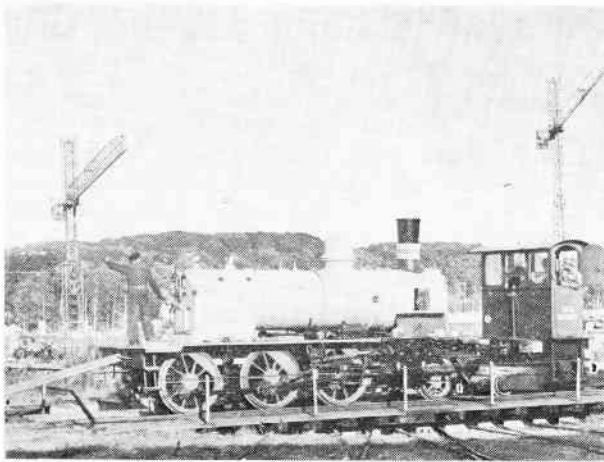
Søndag den 16-9-79 var kedlen genopbygget, og der blev holdt kold trykprøve, som gik fint.



Hullerne til overhederrørene rives op, så de atter er runde.
Foto: K. M. Jacobsen.

Allerede en uge efter blev kedlen lagt på undervognen. Det skete en tidlig morgen med DSBs containerkran.

I november var førerhuset blevet monteret og der var nu et grundlokomotiv til at hænge alle de dimser, som et sådant har, på.



I september 1979 blev kedlen til FFJ nr. 34 atter forenet med undervognen, og her ankommer lokomotivet til remisen i Aalborg.

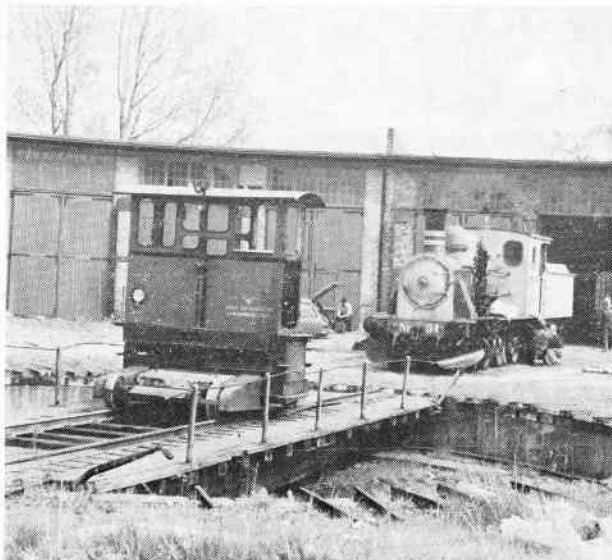
Foto: K. M. Jacobsen.

I 1980 lavede vi F-maskine, så arbejdet lå delvis stille på nr. 34. – Da det efter køresæsonen blev genoptaget, var det trykluftsystemet og damprørene, det gjaldt.

1981 gik med flere rør, og endelig kunne vi begynde at lakere i 1982.

Hele arbejdet er gået uden alvorlige problemer, og vi har haft det hyggeligt og rart, mens det stod på. Vore lokomotivfolk ved nu, hvad et lokomotiv består af, og det er måske ganske godt at vide.

Undervejs har vi fået hjælp af mange og med min bedste tak til alle (de ved selv, hvem de er) slutter jeg denne lille gennemgang af nr. 34s genfødsel.



FFJ M 1207 og FFJ nr. 34 foran remisen i Aalborg, 15. maj 1982. Damplokomotivet manglede dengang kun at blive malet. Foto: K. M. Jacobsen.

FFJ 34, Henschel & Sohn, Cassel 1916, bnr. 13965

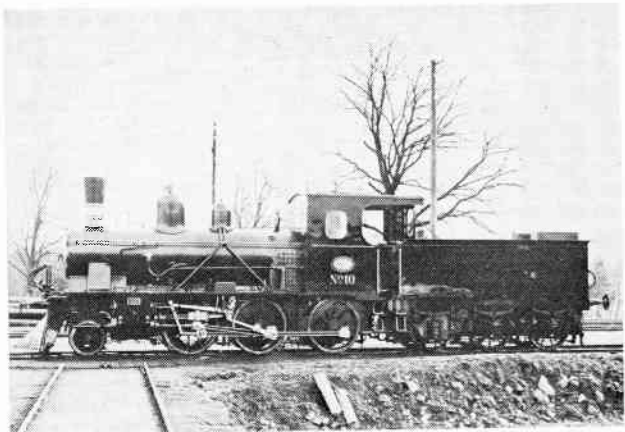
Af William Bay

Aalborg Privatbaner nåede i 1910 sin største udstrækning – når bortses fra den lille stikbane Asaa-Ørsø – nemlig på ialt 260 km. Efter et forsøg med et ombygget 3-koblet lokomotiv, nr. 16 og 2 Mogul-maskiner – 3-koblet med en énakset forløber – i 1907 (nr. 19 og 20), var man i 1909 skredet til at lade firmaet Nydquist & Holm i Trollhättan udarbejde tegninger til en Mogul-maskine med overheder. Firmaet byggede også den første maskine, nr. 10.

Den var i alt væsentlig en normalsporet udgave af de i 1908 leverede maskiner til Västergötland-Göteborg Järnväg, et samlet linienet på 383 km med den i Sverige så udbredte sporvidde på 891 mm.

FFJ 10 viste sig særdeles hurtigt at være særdeles velegnet til at fremføre Aalborg-banernes godstog, og da dæltidens persontog sneglede sig afsted med en største hastighed af 45 km/t, var den også velegnet til de store persontog. Allerede året efter, i 1910 bestilte man 3 nye maskiner af denne type. Men ordren gik til Tyskland; Henschel & Sohn i Cassel og Borsig i Berlin. Nr. 34, som tilhørte FFJ – Fjerritslev-Frederikshavn Jernbane – stammer fra 1916. I 1924 var man nået op på 13 maskiner af nøjagtig samme type. Blot var nogle af dem, og heriblandt også nr. 34, forsynet med en kedel med et kedeltryk på 10 kg/cm², mens andre havde 12 kg/cm².

I 1922 anskaffedes de 2 første motorvogne fra Deutsche Werke i Kiel. Men iøvrigt gik motoriseringen ved Aalborg-banerne ret langsomt. Det var således først i 1936 man var nået til at få 4 Frichs dieselelektriske lokomotiver, som så overtog alle godstogene, når de da ellers var i orden.



Damplokomotivet FFJ nr. 10, der blev bygget i 1909 af Nydquist & Holm som en forgænger til FFJ nr. 34. Fabrikfoto.

FFJ nr. 34 fortsatte i drift lige frem til 1953, da man endelig under min ledelse afskaffede al kørsel med damplokomotiver. Man beholdt ialt 8 lokomotiver helt til 1966, men brugte dem slet ikke i disse 13 år. Endelig gik de 7 af dem til ophugning, mens en enkelt maskine, nr. 34, blev bevaret for eftertiden. Den blev opstillet på legepladsen ved Vesterkærrets Skole, hvorfra den i 1973 overlodes til DJKs brug. Nu indledtes det kæmpearbejde at genskabe lokomotivet, en opgave, som er beskrevet af Hedetoft på de foregående sider.

Rødekro-Bredebrobanen

af Birger Wilcke

Den i 1936 nedlagte sønderjyske statsbanestrækning mellem Rødekro og Bredebro hørte i ingen henseender til de mere betydningsfulde, ligesom den ikke hørte til dem, der i større grad har påkaldt sig turisternes interesse, bortset fra, at den i årene frem til 1936 udgjorde den vigtigste trafikforbindelse til den gamle klosterflække Løgumkloster med dens berømte Cistercienserkirke. Når vi nu alligevel vil bringe en kort oversigt over dens historie hænger dette dels sammen med, at dens forhistorie er ganske interessant, dels med at skildringen supplerer den bog foreningen nylig har udgivet om de åbenråske amtsbaner, hvis veststrækning fra Åbenrå over Hovslund til Løgumkloster var forgængeren for statsbanestrækningen mellem Rødekro og Løgumkloster.

Planerne om en bane til Løgumkloster går langt tilbage i tiden. Det holstenske marskbaneselskab havde den 1. november 1878 åbnet en jernbane op gennem det vestlige

Holsten fra Itzehoe til Heide og havde straks fra begyndelsen planer om at forlænge denne bane nordpå gennem det vestlige Slesvig til den danske grænse, hvor den skulle forbindes med en dansk bane fra Bramminge over Ribe til Vedsted. I 1879 indkaldte P. Eliassen til et møde i Gram for at sondere interessen for en henvendelse til marskbaneselskabet om, at dets påtænkte bane førtes gennem midtlandet over Løgumkloster og Gram til Brørup i stedet for til Ribe. Man vedtog da også at henvende sig til selskabet herom, men af hensyn til kvægtransporterne viste dette dog ingen interesse for planerne, men byggede i stedet banen nordpå over Tønder og Skærbæk til grænsen. Da der i firserne også var en række planer om bygning af en bane fra Åbenrå til Løgumkloster, var man dog i Marskbaneselskabets ledelse klar over betydningen af at bevare Løgumkloster i banens opland, hvorfor man tillige anlagde en 9,19 km lang stikbane fra Bredebro station på den nye bane over Ellum til Løgumkloster. Denne

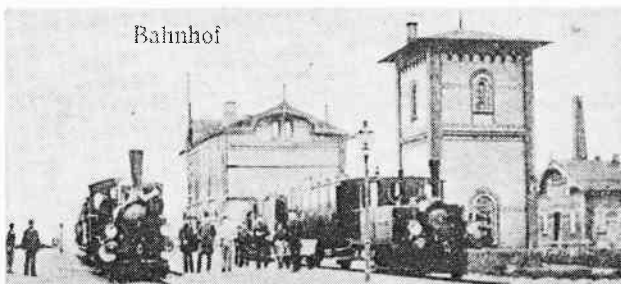
strækning, hvis anlæg på grund af det flade terræn kun voldte få vanskeligheder, åbnedes allerede den 21. september 1888 og trafikeredes med 5 tog i hver retning i forbindelse med togene til og fra Tønder. Køretiden var 25 minutter.

Ved den 9,19 km lange bane fandtes 2,01 km sidespor, hovedsagelig i Løgumkloster, maksimumstigningen var 5⁰/₁₀₀, mindsteradius 500 m, grusbilast, skinnevægten oprindeligt 22 kg/m, senere 33,4 k/gm, maksimalhastighed 45 km/t.

Banen overtoges sammen med Vestbanen af de preussiske statsbaner i 1892. Toggangen udvidedes herefter til 6 tog i hver retning, men indskrænkedes under 1. verdenskrig til 4 og senere til 3 tog i hver retning.

I tysk tid anvendtes små to- og tre-koblede tenderlokomotiver samt to-akslede kupévogne, i dansk tid indtil 1927 damplokomotiver af litra T fra Slangstrupbanen og litra Dj samt kupévogne eller senere Fe-vogne.

Hovedbygningen på Bredebro station, der er en af de samme hæslelige tostokværks kasser, som findes i Visby, Skærbæk og Brøns, ligger på østsiden af hovedstrækningen. Togene til Løgumkloster afgik fra østsiden af perron 1 syd for hovedbygningen i nærheden af hvilken opførtes et svært muret vandtårn. Fra Bredebro gik banen først mod syd og herefter i en bue mod øst. Efter at have skåret hovedvejen fra Tønder nordpå i niveau gik den over nogle engdrag nord om landsbyen Trælborg, ved hvilken der ikke anlagdes holdeplads. Videre over fladt terræn til Ellum holdeplads – eller station – 6,1 km fra Bredebro nord for den ret store landsby, hvis centrum lå op mod 1 km sydligere. Stationsbygningen var en lang, lav længe i gule mursten, der ved flere tilbygninger havde fået et endnu mere snusket udseende, end den formentlig oprindeligt har haft. På grund af den korte afstand til Løgumkloster var trafikken aldrig særlig stor. I 1924/25 solgtes der således kun to 2. classes billetter og 5312 billetter til 3. klasse, ligesom godstrafikken var ubetydelig, kun 252 t ankommet vognladningsgods og meget lidt stykgods.



Bredebro station omkring 1905. Til venstre holder der tog mod Tønder, mens toget til højre skal afgå til Løgumkloster.

Fra Ellum fortsatte banen, syd for Bredåen, mod øst til Løgumkloster station, beliggende ca. 1 km syd for byens centrum. Også stationen her var opført i gule mursten, men var lidt venligere end selskabets øvrige stationer, idet den bestod af en lang længe i ét stokværk med en enderisalit i to stokværk og forskellige mere eller mindre pyntelige tilbygninger. Indvendigt var der kontorer og restauration samt på første sal lejlighed for stationsforstanderen. Bygningen var ved genforeningen stærkt for-

falden og måtte istandsættes for et efter den tids forhold meget stort beløb. Overfor stationsbygningen lå en tosporet remise. Mellem denne og bygningen var fire læsse- og omløbsspor. Nord for adgangsvejen opførtes et mindre banegårdshotel, der senere i perioder fungerede som station for amtsbanen fra Åbenrå, der havde spor nord for den normalsporede bane. Der anlagdes et omladespor i 1901.

Trafikken var ikke ubetydelig, idet Løgumkloster havde megen forbindelse med Tønder, der var hovedsæde for den stedlige kredsforvaltning. I 1924/25 solgtes der 207 billetter på 2. klasse og 18.861 på 3. klasse. Den samlede godsmængde var godt 12.000 t, hvoraf 10.601 t ankommet vognladningsgods. Indtægten af persontrafikken udgjorde 32.200 kr., af afsendt gods 43.056 kr. og af ankommet gods 112.990 kr. Markederne var af stor betydning, idet der afsendtes 1177 kreaturer og 4575 svin.



Tog - fremført af litra Dj - i Løgumkloster omkring 1926. Bemærk udbygningen i billedets venstre side, hvor der også er opført toiletbygning ved stationsforstanderhaven, der anlagdes i 1920.

Som nævnt havde der tidligt været planer om en bane fra Åbenrå til Løgumkloster og en overgang også om forlængelse af banen via Bredebro til Ballum med forbindelse videre til Rømø. Alt dette blev dog til intet, og man måtte i stedet nøjes med den usalige amtsbane fra Åbenrå over Hovslund, der åbnedes i 1901. Det blev i løbet af få år klart, at linieføringen over Hovslund var et misgreb, og der opstod i årenes løb adskillige planer om en ændring af disse forhold, således vedtog kredsagen i Åbenrå i 1918/19 at bygge en metersporet forbindelsesbane mellem Rødekro station og Nørre Hostrup amtsbanestation uden at planerne dog blev til noget, idet genforeningen med Danmark kom hindrende i vejen.

Som det er nærmere skildret i bogen om amtsbanerne (p. 136 ff) nedsattes der efter genforeningen en kommission til undersøgelse af de sønderjyske jernbaneforhold, der i sin betænkning foreslog bygning af en privatbane fra Rødekro til Løgumkloster og videre fra Bredebro til Ballum, med et statstilskud, der under hensyn til den svagtbefolkede og dengang fattige egn, foresloges fastsat til 75%. Under rigsdagsdebatten ændredes forslaget til anlæg af en statsbane fra Rødekro til Løgumkloster, idet man mente, at egnens befolkning ikke magtede at anlægge jernbanen, der ikke forventedes økonomisk at kunne svare sig.

LANDMANDSHOTELLET

Vestergade 6 – Rødby

Telefon (03) 90 10 88

Byens gode spisested

Hyggelige lokaler – Rimelige priser

Selskaber modtages indtil 24 kuverter

Ismejeriet VITA

v/ Ruth Jensen

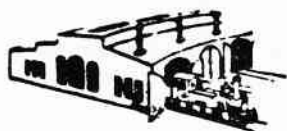
Lunddahlsvænget 2 – Maribo

Telefon (03) 88 26 60

Alt i friske mejeriprodukter

Brød – Chokolade – Kolonial

Modeljernbane – så



REMISEN

Østerbrogade 14 – 4800 Nykøbing F.

Telefon (03) 85 87 12

SØLLESTED KRO

Jernbanegade 1

Telefon (03) 94 14 67

Et 1. kl. spisested – Hyggelige lokaler

Fornuftige priser

Selskaber modtages indtil 175 kuverter

Diner Transportable

De er altid velkommen hos

IDA og SVEND CHRISTENSEN

ERIK LAURITZEN

URE – OPTIK

Østergade 13 a – Maribo

Telefon (03) 88 26 43

Stort udvalg i moderne ure og briller

Synsprøve foretages

LUNDS BAGERI

v/ Claus Lund

Kirkegade 12 – Mariager

Telefon (08) 54 10 26

Daglig friskbagt brød og lækre kager

Åbent søndag – Lukket mandag

**Man bliver tørstig
bare ved tanken**

A black and white illustration of a tall glass of beer with a smiling face. Above the glass is a thought bubble containing a beer glass. The glass is filled with beer and has a small amount of foam at the top.


LOLLAND-FALSTERS BRYGHUS

Løgumkloster station omkring 1920. Bygningen yderst til højre er Aabenrås Amts Jernbaners stationsbygning /stationskro.



Loven om anlæg af den nye bane til hvilken var bevilget 2.900.000 kr. vedtoges den 29. marts 1924, hvorefter udstikningen fandt sted i løbet af sommeren. Da trafikken på amtsbanen havde udviklet sig i mere og mere ugunstig retning, og man fra statsbaneanlæggenes side påregnede i stort omfang at anvende amtsbanelinien, besluttede amtsrådet sig til at nedlægge amtsbanen fra den 31. marts 1926 at regne, hvorefter sporoptagningen på strækningen Løgumkloster-Nørre Hostrup umiddelbart påbegyndtes. Udstikningen af den nye linie fandt sted i sommeren 1924, besigtigelsen i sommeren 1925 og ekspropriationerne i løbet af den følgende vinter. Entreprenør Carl Jensen, der havde overtaget jordarbejdet, påbegyndte dette allerede i sommeren 1925, idet anlægget deltes i to parceller: Løgumkloster-Klovtoft og Klovtoft-Rødekro.

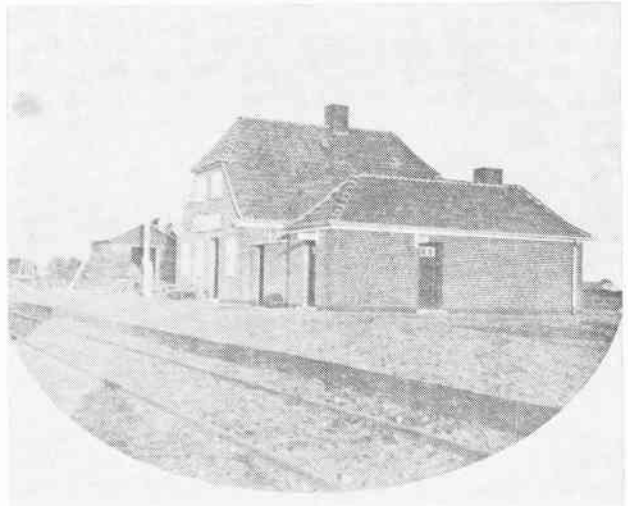
Anlægget voldte ikke større vanskeligheder, idet der kun ialt flyttedes ca. 70.000 m³ jord og byggedes tre mindre broer. De to største stationsbygninger i Hellevad og Bedsted-Løgum opførtes af bygmester Wollesen i Hellevad og de tre mindre ekspeditionssteder af bygmester Jacob Jacobsen, Volderslev. Skinnelægningen foretoges af Bodilsen og Sandager i sommeren 1927. Længden var 27,34 km med 1,75 km sidespor. Største stigning var 5,31/100, mindste kurveradius 400 m, akseltrykket 13 t og største hastighed 45 km/t. Banen var indhegnet, med tre bevogtede vejoverkørsler, og sporet var lagt i sten med 32 kg skinner. I Rødekro måtte man anlægge en ny 3. perron og i Løgumkloster en anden perron. Banen åbnedes den 3. oktober 1927 efter at der den foregående dag var kørt et indvielsestog for ca. 100 gæster, hvoriblandt trafikminister Stensballe.

Den nye banes tog afgik fra perron 3 overfor den gamle hovedbygning i Rødekro og passerede herefter ligesom hovedbanen landevejen fra Åbenrå til Løgumkloster i niveau for herefter at dreje af i nordvestlig retning over flade marker nord om Lunderup til Nørre Hostrup station, 4,9 km fra Rødekro, hvor ekspeditionsbygningen lå syd for den gamle stationskro og købmandshandel, til hvilken der anlagdes et sidespor af hensyn til gæstgiveren, købmand Jessens, korntransporter. Stationsbygningen var af samme type som i Klovtoft og Alslev Kro med gavl ud mod perronen, opført i røde mursten med tegltag. Som ved de andre stationer fandtes læslespor, svinfold og varehus.

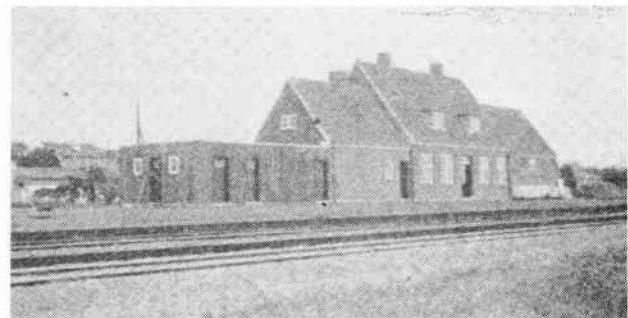
Nørre Hostrup havde på grund af sin nærhed ved Rødekro og amtsbanens vanvittige linieføring op over Hovslund altid hørt til de dårligste af denne banes stationer. Med forbindelse til Rødekro i stedet for til Hovslund havde man forventet en væsentlig bedring, og i de første driftsår var

persontrafikken da heller ikke helt ringe, 6-7000 solgte billetter. Men fra 1931 gik det stærkt nedad, således at der i driftsåret 1935/36 kun solgtes 1930 billetter, hvilket på grund af den korte afstand til Rødekro var en naturlig følge af indskrænkningen af toggangen til 4 togpar. Stykgodset og det afsendte vognladningsgodt var forsvindende, hvorimod der i de første år var en del transporter af kunstgødning og foderstoffer til Jessen - fra 1500 til 2000 t. Da disse ophørte sank trafikken til 185 t det sidste år.

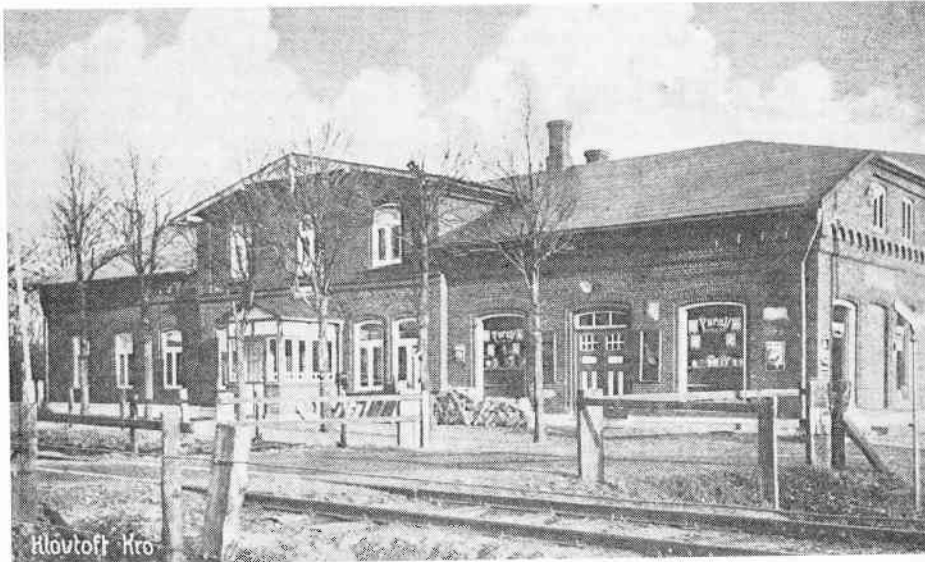
Fra Nørre Hostrup gik banen snorlige i vestsydvestlig retning uden at følge den gamle amtsbanetracé, der gik mod syd til landevejen ved Egvad for herefter at følge Løgumklostervejen til Hellevad by. Da terrænet er jævnt



Nørre Hostrup station kort før åbningen i 1927.



Stationen i Hellevad, 1927.



Amtsbanestationen i Klovtoft. I forgrunden ses DSB-sporet. Postkort fra omkring 1928.

og uden bebyggelse voldte anlægget ingen problemer. Hellevad station, 9,2 km fra Rødekro, var beliggende syd for byen væsentlig dårligere end amtsbanestationen ved hotel »Kløveres«, der lå midt i byens hjerte. Stationsbygningen, der var af samme type som i Bedsted-Løgum, var på ca. 120 m², hvortil kom et tilbygget varehus og et udhus. Udover læssespor fandtes et krydsningsspor, der dog kun sjældent benyttedes. Trods den dårlige beliggenhed var stationen banens bedste med et godt opland i alle retninger. De første 4 år lå antallet af solgte billetter således på mellem 10 og 12.000, men sank så efter krisen og togindskrænkningerne til de sidste 4 år at ligge mellem 4 og 5000. Den afsendte godsmængde var ubetydelig, hvorimod der var en del vognladningsgods til stationen, bl.a. kunstgødning, i de første år op mod 2000 t, senere kun omkring 500 t. Indtægten af persontrafikken udgjorde det sidste år 9000 kr. og af godstrafikken knapt 6000 kr.

Fra Hellevad fulgte banen amtsbanen mod sydvest til Klovtoft, 12,1 km, hvor den passerede lige nord om stationskroen, som man dog ikke anvendte som stationsbygning, idet der opførtes en ny stationsbygning vest for denne. Antallet af solgte billetter var i begyndelsen nogenlunde, ca. 6000, men sank til ca. 2000. Medens der i de første år var omkring 1000 t ankommande vognladningsgods, mest foderstoffer og kunstgødning til den store købmandsforretning, der blev drevet i forbindelse med kroen, var godstrafikken i de sidste år forsvindende. De samlede indtægter var i de første år ca. 11.000 kr., de sidste kun omkring 5000 kr.

Fra Klovtoft til umiddelbart øst for Bedsted-Løgum by fulgte banen den gamle amtsbane over jævnt terræn forbi Sivkro, hvor der ikke anlagdes station. I Bedsted-Løgum gik amtsbanen i nordøstlig retning gennem byens hjerte til Øster Terp, medens statsbanestationen anlagdes sydvest for byen, 16,7 km fra Rødekro. Antallet af solgte billetter lå de første år på omkring 10.000, hvoraf endda 2 á 3 på 2. klasse, men sank efterhånden til en trediedel. Medens den afsendte godsmængde var ubetydelig, var der de første år op til et par tusinde tons vognladningsgods til stationen, men også dette svandt og udgjorde sidste år kun omkring 300 t.

Mellem Bedsted-Løgum og Løgumkloster var der meget lidt bebyggelse. Af hensyn til trafikken fra nogle landsbyer syd for banen anlagdes dog station ved Alslev Kro, 22,4 km fra Rødekro, men heller ikke denne gang kunne man anvende amtsbanens udmærkede stationskro, men anlagde stationen 5-600 m nordvest for bebyggelsen på åben mark, hvor der aldrig voksede anden bebyggelse op. Alslev Kro hørte ikke til amtsbanens bedre stationer og også for statsbanerne blev den en skuffelse med 4000 solgte billetter de første år og omkring 1200 de sidste. Det første år var der 12.074 t ankommande vognladningsgods, for en stor dels vedkommende vejmaterialer, og også de følgende år var der omkring 2000 t, men så faldt også dette bort, det sidste år var der 227 t. Indtægterne var da nede på 9000 kr. ialt.

Øst for Alslev Kro fulgte den nye bane på et stykke amtsbanen ligesom på en strækning af godt to km vest for denne station, men drejede så en kilometer øst for Løgumkloster over flade enge i direkte vestlig retning, medens amtsbanen slog et sving op i byen. 27,3 km fra



Persontog med litra Mt.

Foto: Birger Wilcke.

Rødekro nåedes den gamle statsbanestation i Løgumkloster.

I de første år efter åbningen af den nye bane solgtes ca. 20.000 billetter årligt, i de sidste kun godt 7000. Mellem 1929 og 31 lå det ankomende vognladningsgods på ca. 20.000 t, men sank i de sidste år til kun ca. 2000 t. De samlede indtægter inklusive indtægten af ankommet gods lå oprindeligt på ca. 100.000 kr., men sank til 50.000 kr.

I Ellum, hvor trafikken aldrig havde været stor, sank den igennem årene til 868 solgte billetter og 400 t ankomende og afgangsgods.

Efter nedlæggelsen af amtsbanerne indsattes en rutebil to gange daglig i hver retning mellem Rødekro og Løgumkloster i forbindelse med togene på Åbenrå-Rødekrobanen. Køretiden var 1 time og 30 minutter og den samlede køretid mellem Åbenrå og Løgumkloster godt to timer, ca. 1 time hurtigere end de bedste forbindelser på amtsbanen. Med åbningen af den nye bane og indsættelsen af motormateriel forbedredes køretiden yderligere. Der gik nu 5 tog i hver retning over hele strækningen Rødekro-Bredebro og yderligere to lokaltog mellem Løgumkloster og Bredebro. Køretiden for de bedste togs vedkommende var 1 time om de 36,5 km, medens et af togparrene, der var blandetog anvendte to timer i den ene retning, hvor der var en halv times ophold i Løgumkloster, og 1 time og 25 minutter i den anden retning. Overgangstiderne fra Åbenrå var 7-8 minutter i Rødekro, ligesom næsten alle tog havde forbindelse i Bredebro til Tønder. I nogle år forsøgte man sig med 6 tog over hele strækningen, medens man i de sidste år efter krigen indskrænkede toggangen til 4 tog i hver retning, hvoraf det ene togpar på hverdage var blandetog.

Det var tanken, at hele toggangen skulle varetages med statsbanernes dengang nye diesellokomotiver, litra Mt, men da der var begyndervanskeligheder med disse, måtte man i vidt omfang anvende de i Åbenrå og Tønder stationerede damplokomotiver, litra O. Vognmateriellet var normalt de ligeledes nye 2-akslede gennemgangsvogne, litra Fe. Fra 1928 fremførtes det daglige blandetog med damplokomotiv litra O. Togene var i flere perioder gennemgående til og fra Åbenrå eller Tønder. I den sidste køreplansperiode 1935/36 gennemførtes morgentog fra Rødekro 8.17 fra Åbenrå, medens togene 12.54 og 19.50 på

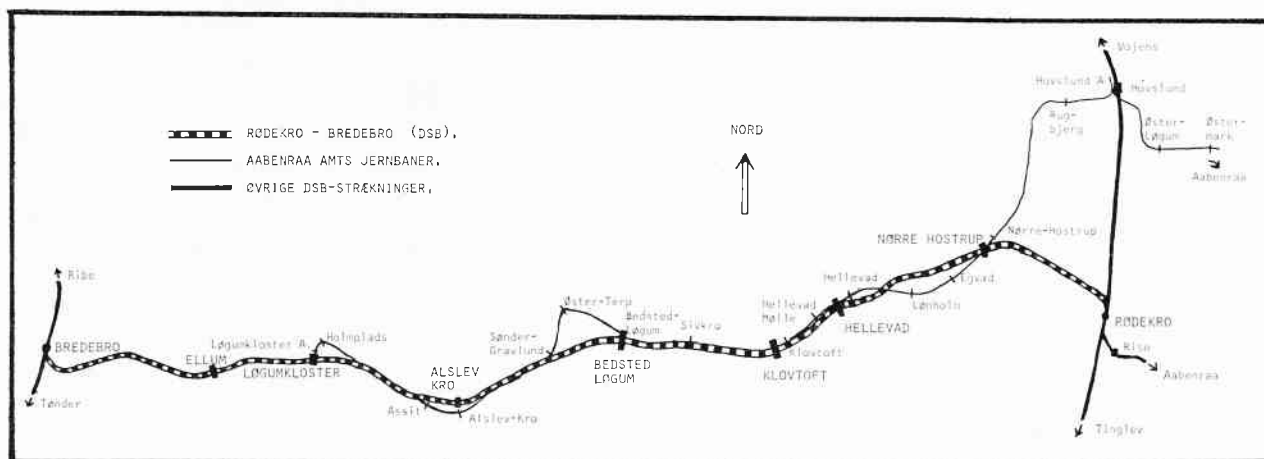


Stationen i Bedsted Løgm, 1927.

hverdage gennemførtes til Tønder. I modsat retning var morgentog fra Bredebro på hverdage 5.54 gennemgående Tønder-Åbenrå, medens toget fra Bredebro 18.07 gennemførtes fra Tønder. 2. klasse fandtes kun i enkelte perioder og i enkelte tog.

Som nævnt under de enkelte stationer faldt trafikken væsentligt fra begyndelsen af trediverne. Det af statsbanerne i anledning af krisen nedsatte stykgodsudvalg anbefalede banen nedlagt, idet underskuddet i 1931/32 var beregnet til 142.000 kr., og ved lov af 20. maj 1933 besluttedes det efter en indgående debat i rigsdagen at give ministeren bemyndigelse til at indstille driften, dog tidligst fra 1. oktober 1935 og først efter at man havde forsøgt sig med en forenkling og billiggørelse af toggangen, der fra 1933 indskrænktes til 4 tog i hver retning, hvortil kom, at nedlæggelsen skulle tiltrædes af folketingets og landstingets finansudvalg. Da forholdene imidlertid blev endnu dårligere efter indførelsen af spareforanstaltningerne, indstillede ministeren i januar 1936 til finansudvalgene, at driften indstilledes fra den 15. maj samme år, hvilket godkendtes uden større indsigelser fra nogen side.

Artiklen afsluttes side 136.



Kort over Rødekro-Bredebro banen.

Bikuben informerer:

Hvad skal offentligt ansatte med en Kapitalpension?

De har jo pension i forvejen!

Sådan tænker mange i disse dage, efter at også offentligt ansatte nu kan oprette en Kapitalpension. Men offentligt ansatte har ligesom ansatte i den private sektor for længst set i øjnene, at inflationen og de stigende skatter udhuler værdien af de gældende pensionsordninger, så det bliver mere og mere umuligt at opretholde en uændret levestandard efter pensionsalderens indtræden. Her kommer imidlertid Kapitalpensionen til hjælp.

Markedets bedste pensionstilbud

Det fås ganske enkelt ikke bedre, fordi:

1. *Indskuddene er helt fradragsberettigede. De trækkes automatisk, før lønnen bliver udbetalt, og før kildeskatten beregnes.*
2. *Alle renter er skattefrie under opsparingsperioden, og kapitalen medregnes ikke i Deres formue.*
3. *Ved udbetalingen efter 60 års alderen betales en afgift på 40%, d.v.s. væsentligt under den normale trækprocent.*
4. *Den opsparede og forrentede kapital kan udbetales som et stort, kontant engangsbeløb - ikke i små portioner som almindelig pension.*

Chancen for en helt ny tilværelse efter pensionen

Med et stort engangsbeløb fra Kapitalpensionen har De en startkapital, der kan gøre


mange ønsker til virkelighed. Måske er det et lille hus på landet, en båd, en butik - eller drommerejsen Jordan Rundt. Alt sammen noget, der er uopnåeligt med en normal pension, næsten uanset hvor stor den er.


Kapitalpension og Kapitalpension er mange ting


Selv om grundreglerne for tegning af Kapitalpension er de samme, uanset hvilket pengeinstitut De anvender, så er det udbytte, De får af pensionen, i høj grad afhængigt af den aftale, De indgår. Det er nemlig i sidste ende et spørgsmål om at placere Deres Kapitalpensionsopsparing på den måde, der til enhver tid giver størst forrentning og udbytte.


Bikuben har 4 individuelle tilbud at vælge imellem

Det betyder, at De kan vælge netop den Kapitalpensionsordning, der imødekommer Deres behov og ønsker bedst.

 *Kapitalpension i kontanter:* Bikuben garanterer en rente, der svarer til en konto med 12 mdr.'s opsigelse + en overrente. Rente + overrente er for tiden 16%.












 *Kapitalpension med Puljeinvest:* Deres opsparing indsættes på en kontantkonto i Bikuben. Samtidig investerer Bikuben selv et tilsvarende beløb i en pulje af værdipapirer og forrenter Deres opsparing ud fra den forrentning og de kurs- og udtrækningsgevinster, denne pulje giver. Resultatet er en væsentlig højere effektiv forrentning for Dem.

 Kapitalpension med Bikubens System BIFO. Hver gang De har opsparet 5.000 kroner, investeres beløbet i de mest givtige obligationer på markedet - udvalgt på basis af Bikubens Fondsafdelings edb-styrede investeringssystem. Værdipapirerne er Deres ejendom.

 Kapitalpension i individuelt depot. De bestemmer selv, i hvilke værdipapirer

Deres opsparing skal placeres, og opbevarer papirerne i eget depot. Værdipapirerne indkøbes for hver 5.000 kroner, der er opsparet.

Bikubens Kapitalpensions-former er et tilbud til alle lønmodtagere. Hvad De skal vælge, er udelukkende afhængig af Dem selv. Vi har lavet et lille skema, så De bedre kan se, hvilken type Kapitalpension, der imødekommer Deres ønsker bedst.

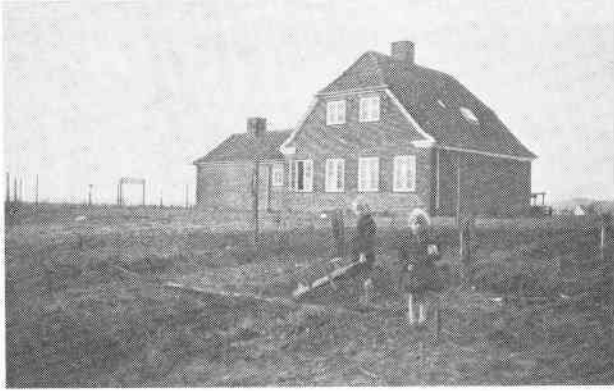
	Kontant opsparing	Puljeinvest	System BIFO	Individuelt depot
Jeg foretrækker at have min opsparing stående på en kontantkonto i Bikuben				
Jeg vil hellere have min Kapitalpension i værdipapirer med mulighed for en højere forrentning				
Jeg vil gerne have afkast, som om pengene stod i værdipapirer, men have opsparingen i kontanter				
Jeg vil selv bestemme, hvilke værdipapirer der skal købes				
Jeg overlader det hellere til eksperter at finde de rigtige værdipapirer				
Jeg ønsker at eje mit helt personlige værdipapirdepot				
Jeg føler mig mere sikker ved at have Bikubens garanti for renten				

Kom ind i Bikuben og få en grundig snak på basis af Deres egen konkrete situation. I Bikuben kan De også få et eksemplar af Kapitalpensionsbogen, der grundigt og overskueligt fortæller alt, hvad De bør vide om Kapitalpension, før De træffer en beslutning. Kapitalpensionsbogen er gratis. Det gælder naturligvis også vores rådgivning, også selv om De ikke er kunde i Bikuben.



 **Bikuben**

-vi finder en løsning



Nørre Hostrup station fra vejsiden, 1927.

Sporet optoges det følgende år mellem Løgumkloster og Rødekro, hvorimod det henlå endnu nogen tid mellem Løgumkloster og Bredebro.

Der er i dag meget lidt at se af denne bane, der for Rødekro-strækningens vedkommende hørte til de, der havde den korteste levetid. Dæmninger er der meget lidt af, men man kan endnu se planum flere steder, bl.a. ved Hellevad Mølle og Ellum, ligesom der er brorester øst for Løgumkloster. Alle stationsbygningerne eksisterer stadig, men for fleres vedkommende stærkt ombygget og indrettet til privatbeboelse. Stationen i Løgumkloster har været anvendt til dampmølle og kornoplag, men er nu i temmelig forfalden tilstand anvendt til privat beboelse. Remisen i Løgumkloster er forlængst revet ned.

Nyheder i trafikplatter



**Platte nr. 10
TOETAGES BOGIEMOTORVOGN**
Fra år 1900 kørte de toetages sporvogne som akkumulatorvogne på Nørrebro linien. De såkaldte »Syrevogne« blev fra 1902 ombygget og udskiftet til El-vogne med luftledningsdrift. Platten viser sporvognen linie 3 på Fælledvej på ruten Strandboulevarden-Enghavevej omkring år 1914.
kr. 125,-



**Platte nr. 304
HT's nyeste befordringsmiddel
EXPRESBUSSENER**
Ledbussen er tegnet på platten, hvor den på H. C. Andersens Boulevard i et »U« sving kører ind til stoppestedet. **kr. 125,-**



**Platte nr. 11
OMBYGGET SPORVOGN**
på Fælledvej med retning mod Strandboulevarden omkring år 1930. I løbet af året 1924 fik de toetages sporvogne fjernet øverste etage, og de karakteristiske vogne kørte på linie 3 til de ud-rangeredes i 1951. **kr. 125,-**

SKOTSMAN Jensen
AKTIESELSKAB

Frederikssundsvej 325 - 2700 Brønshøj
Telefon (01) 60 20 01

Special-tilbud!
DSB's Jubilæumsplatte
fra 1972. 21 cm sort med
guld - kun **kr. 135,-**.



Det første jernbaneværksted

Af E. L. Parbøl

Efter Værkstedstidende nr. 5, maj 1968

Danmarks først åbnede jernbane fra København til Roskilde i 1847 var som bekendt et privat aktieselskab kaldet »Det sjællandske Jernbaneselskab«.

Blandt de mange problemer, der måtte opstå ved anlæg af et sådant her i landet hidtil ukendt foretagende var naturligvis i første række materiellet og dettes vedligeholdelse.

Derfor var der også placeret et værksted på »Jernbanens Hovedstation« i København anlagt ved siden af Tivolis terræn og lige udenfor fæstningsbyens volde. Værkstedets og remisebygningen var et lavt muret hus af en forholdsvis ringe størrelse. Remisen havde to spor med plads til 2 lokomotiver, og lokomotivværkstedet havde ét spor, også med plads til 2 lokomotiver.

Der var i dette spor 2 fyrgrave, hvoraf den ene var en sænkegrube til nedtagning af hjulsæt. I den anden del af bygningen var drejer- og fileværksted m.m. samt kontor for maskinmesteren. Lidt sydvest for remisen lå en lille bindingsværksbygning. Her var kobbersmedien installeret, og her har altså kobberfyrkasse- og rørarbejde fundet sted.

Løvrigt var udstyret af værktøj og maskiner meget småt og mangelfuldt i banens første år. Der fandtes en lille dampkedel, der kun var bestemt til om vinteren at opvarme vandet i cisternen til lokomotivernes vandforsyning. Der var endvidere en dårligt arbejdende hjulpresse, som krævede 5 á 6 mands betjening og endda arbejdede meget ufuldkomment. I 1849 fik man en cylinderudboringsmaskine. Den var forøvrigt fremstillet på banens eget værksted og havde derved kostet jernbaneselskabet 287 rdl., hvoraf en mindre sum var leje af en stor drejebænk på et privat værksted ude i byen i 9½ dag. Jernbanen havde ikke selv en drejebænk, der kunne magte arbejdet ved cylinderboremaskinens fremstilling. Først i 1851 tilkom en drejebænk samt to boremaskiner og en høvlemaskine. Denne sidste blev drevet ved håndkraft fra et svinghjul med remskive ophængt i et træstativ. Disse sidste maskiner havde maskinfirmaet Baumgarten og Burmeister på Christianshavn indgivet tilbud på, men et engelsk firma var billigere og gik af med sejren. Da et redskabsskur i 1850 nedbrændte, byggede man til erstatning en tilbygning til værkstedet, og i denne tilbygning fik de nye maskiner plads efterhånden, som de blev anskaffet. Og i 1851 fik man endog en ny dampmaskine på 6 hestes kraft. Dampen hertil blev taget fra den førnævnte forvarmemaskine, der egentlig var altfor lille. Vandet til lokomotiverne kom fra en brønd, der lå tæt ved Tivoli-plankeværket, og det blev pumpet op ved hjælp af en hestegang. Det var hertil, at banegårdsinspektør Johs. Jensens ridehest blev anvendt.

Sliddet på datidens forholdsvis bløde hjulringe var så stort, at man påregnede – det var i banens 3. år – at skulle have drejet 181 stk. hjul på private værksteder, fortrinsvis hos en maskinbygger Caspersen. For en sådan

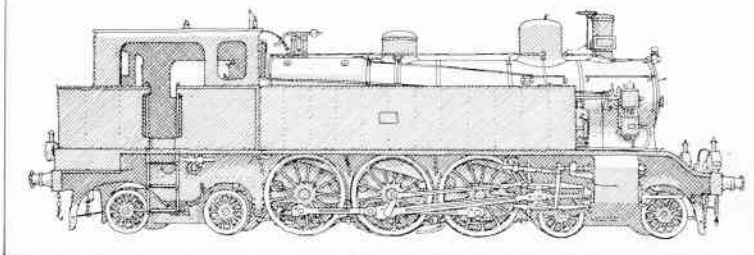
afdrejning af et hjulsæt måtte banen betale 6 á 7 rigsdaler, hvortil yderligere kom tillæg for vognmandskørsel, medens værkstedet selv kunne udføre samme arbejde for 1½ rdl., hvis man havde haft en hjuldrejebænk; men en sådan fik man først råd til at anskaffe i 1853. Denne bænk var forsynet med trævanger beslægtet med båndjern. Den havde kun én spindel og én pinoldok, så hjulsættene måtte vendes, da kun et hjul ad gangen kunne drejes.

Anskaffelsen af alle disse maskiner bevirkede efterhånden, at man nu kunne udføre adskillige arbejder, der ellers havde krævet fremmed og kostbar hjælp, hvad man hidtil i stor udstrækning havde været nødsaget til. Blandt de større reparationsarbejder, der i værkstedet voldte megen kval, kan nævnes fyrkassereparationer. Fyrkasser kom fra fabrikker i Tyskland samlet efter skabelon. Allerede i 1851, knap 4 år efter banens igangsætning, måtte der udskiftes fyrkasse og kedelrør på lokomotiverne »Odin« og »Kjøbenhavn«, ligesom maskinerne i det hele måtte underkastes en gennemgribende revision. Disse fyrkassereparationer blev snart temmelig almindelige i værkstedet – altfor almindelige, således at maskinmester Busse henstiller, at der anskaffes et reservelokomotiv. En fyrkasse- og rørreparation vil i værkstedet tage ca. 6 måneder, og så skal der endda helst ikke indtræffe uheld ved arbejdet. En fyrkassereparation var heller ikke helt billig, idet den kunne løbe op til mellem 3000 og 4000 rdl. Busse benyttede samtidig lejligheden til at foreslå, at der indrettedes et mandehul over fyrkassen af hensyn til kedelstensudrensning. Men kedelstensdannelsen forårsaget af det kalkholdige fødevand havde sikkert den største skyld i de mange kedel- og rørreparationer. Lokomotivkedlerne var imidlertid så små, at en voksen mand nok kunne komme igennem dom-åbningen, men han kunne ikke røre sig så meget inde i selve kedlen, at han kunne banke stenene løse. Men så prøvede man, som der står i en samtidig beretning, at anvende en »Holmens-dreng« på 10 år, og som var godt instrueret, til rensning af kedel og fyrkasse, »men heller ikke dette lille Menneske var i Stand til at røre sig i Kjleden«. Man kom dog efterhånden over denne ulempe ved at anbringe et mandehul i fyrkassens loft samt ved renseshullet på kassens sider.

Svejsning ved hjulringe måtte også foretages i værkstedet. I 1851 anskaffedes en støbt ambolt, således at man nu kunne svejse hjulbandager. Ambolten havde en til hjulringsprofilen svarende udskæring. Man havde til fremstilling af hjulringe noget fra England indforskrevet bandagejern valset i profil og afhugget i passende længder. Disse måtte så tildannes i ring, og de tilskærpede ender blev derpå sammensvejet ved kilesvejsning på en dertil indrettet ambolt. Først i 1857 fik man leveret svejsede bandager færdig til pålægning.

Ved vognremisen var der også et mindre værksted beregnet til vognreparationer, men allerede i 1854–1856 måtte man bygge en selvstændig værkstedsbygning, hvorefter de to mindre værksteder blev nedlagt. På vognværkstedet havde man også meget at gøre. Det var ikke ualmindeligt, at man fremstillede en halv snes nye godsvogne på et år foruden de andre talrige mindre arbejder.

EN SMUK MASKINE



Poul Wind Skadhauge

EN SMUK MASKINE

Damplokomotivets æstetik

Denne interessante bog indeholder en spændende redegørelse for for damplokomotivets tekniske installationer og former belyst æstetisk – arkitektonisk i tekst og tegninger. Bogen er illustreret med ca. 200 fremragende tegninger af 134 lokomotiver fra mange lande (dog flest fra Danmark) og detailtegninger, som alle er udført af forfatteren.

Det er første gang dette samspil mellem teknik og skønhed i damplokomotivet er behandlet seriøst og kyndigt. Mange problemer og spørgsmål om teknik og form opklares og belyses herved.

Damplokomotivets arkitektur er en betydningsfuld del af dets historie, både teknisk og kulturelt, – og det er jo heldigvis stadig en levende og betydningsfuld del af vort miljø og vor historie.

- *Et enestående værk udgives i 1000 nummererede og signerede eksemplarer.*

Herluf Stokholms Forlag
Kærparken 6, 2800 Lyngby
tlf. 02 87 60 07

Indhold

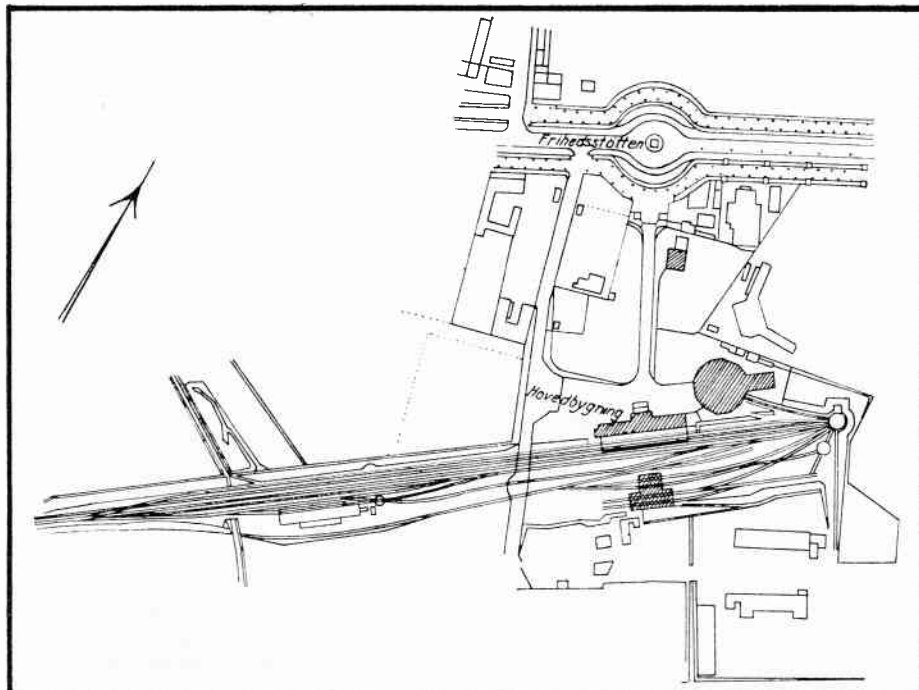
Indledning
Forkortelser
Generelle bemærkninger
Glimt af nogle opfattelser
Bemaling
Hjularrangement
Hjul
Fodplader
Hjulkasser
Kedel
Forparti
Røgplader
Skorsten
Opbygninger på kedel-
ryggen
Førerhus
Glat eller besat
I forklædning
Indvendigt eller udvendigt
Udvendige cylindres place-
ring
Bevægelsens skønhed
Små lokomotiver
Tanklokomotiver
Tender
To køretøjers symmetri
Helhedsvirkning
God proportionering
Ombygning
Smalspor og bredspor
Delte meninger
Illustrering
Efterskrift

Omfang og udstyr: 192 sider, ca. 200 tegninger, trykt på svært krideret papir, indbundet i hel-lærred, kraftigt smuds-omslag. Pris: kr. 296,-.

NB: FAVØRPRIS!!

Ved bestilling inden bogens udgivelse (ultimo januar 83) opnås favørprisen: kr. 256,- (De sparer 40 kroner)
Bogen kan bestilles gennem boghandelen, hos Dansk Jernbane-Klubs salgsafdeling og fra forlaget, som leverer gennem nærmeste eller opgivne boghandel.

Plan over Københavns 1. banegård, taget i brug 1847. Hovedbygningen lå på samme sted som den nuværende. Sydøst for hovedbygningen ses lokomotivremisen og det beskædede værksted. Vognremisebygningen, »Tolvkanten« ses nord for stationsbygningen. Nederst til højre i billedet ses værkstedsanlægget, der blev ibrugtaget 1856. Tegning fra »Danske Statsbaner 1847-1947«.



Hertil hørte også at udskifte de stive trækapparater og buffere med elastiske ditto. Tenderne og vognene fik så bufferfjedre af stål, men i 1849 gik man over til at anvende gummifjedring i buffer og trækkroge. De to foregående år havde været ret bekostelige med hensyn til reparationer af disse ting, da hårde rangeringer bevirkede hyppige skader på disse ømfindtlige vogndele.

Yderligere havde man i værkstedet et stort og omfattende arbejde med at opmale alt vognmateriellet. Denne opmaling fandt sted hvert år. En del af vognene blev dog lakeret udvendig af malermester Bruun fra Christianshavn, ligesom også malermester Lundé udførte et stort og meget påskønnet arbejde sammen med sine til banegården udsendte folk.

Arbejdstiden i værkstedet var i 1848 fastsat til 10 timer daglig, nemlig i tidsrummet 6-8, 8.30-12 og 1.30-6 eftermiddag, altså 60 timer pr. uge, men fra september måned samme år gennemførtes i de private virksomheder ude i byen en ugentlig arbejdstid på 50 timer. Jernbanen måtte derfor følge med og afkorte arbejdstiden med en time hver lørdag eftermiddag. Der var imidlertid den ulempe, at værkstederne var placeret udenfor voldene, og derfor måtte de arbejdere, der havde deres hjem inde i selve byen, hver morgen betale portpenge - 2 skilling - til portvagten for at få porten åbnet udenfor de normale åbningstider. Dette havde til følge, at maskinmester Busse noget senere fik udvirket, at jernbaneselskabet betalte disse 12 gange 2 skilling pr. dag, idet det drejede sig om 12 mand, der var indenbys boende. Om antallet af værkstedets arbejdere ved vi, at der i den første halve snes år var beskæftiget mellem 15 og 20 mand; det kunne variere en del efter omstændighederne og arbejdets mængde.

Ved denne både tidlige og sene arbejdstid har det sikkert været vanskeligt for værkstedsarbejderne at få tilstrækkeligt lys især i vinterhalvåret. Man må erindre, at belysningen udefra kom igennem små vinduer og i mørke kun bestod af nogle primitive osende olielamper. Sammenlig-

net med nutidens værksteder, hvor man dog som regel finder visse bekvemmelighedsforhold for det arbejdende personale, var det, som her omtalt, i 1840'erne meget pauvre og triste og uhygiejniske foranstaltninger, man bød de arbejdende håndværkere. Tilstandene var så dårlige, at værkstedets første chef, den ofte omtalte maskinmester Otto Busse, allerede efter et par måneders forløb så sig nødsaget til at tilskrive banens direktion med henstilling om, at der snarest fremover skaffes ild, d.v.s. varme og det nødvendige lys i værkstedet, da han ellers ikke kan overholde sine forpligtelser m.h.t. reparationer af vogne m.m. Hensynet til arbejdernes velbefindende nævnes end ikke, men dette må dog ikke bebrejdes maskinmesteren, thi det var helt i tidens ånd. Det skulle vare helt til 1858, før der blev installeret gasbelysning i værkstedet. Det var samme år, som Københavns første gasværk blev anlagt på Vesterbro.

Værkstedets og remisens gulv bestod i det første år af et tykt sandlag. Men da dette selvsagt var meget ubehageligt at arbejde i, tog Busse selv initiativet til at omlægge sandlaget med et stampet lergulv. Det kostede banen 20 rdl., men var mere end pengene værd. Først i 1858 kom man så vidt, at gulvet blev brolagt. Velfærdsforanstaltninger for personalet i vor tids forstand var det småt med. Til eksempel kan nævnes, at drikkevand måtte hentes i et kar eller spande ved den offentlige vandpost på Vesterbro. I 3 år hentede værkstedet det nødvendige vand uden indsigelse, men så syntes Vesterbros Vand-Compagni, at det var rimeligt, at jernbanen skulle være med til at betale vedligeholdelsen af brønde og pumper.

Disse her omtalte værksteder blev imidlertid hurtigt for små til den voksende trafiks krav og i 1856, da banen forlængedes til Korsør, måtte de engelske entreprenører bygge nye værkstedsbygninger i København samt et hjælpværksted i Korsør. Det nye værksted på Kjøbenhavns Station kom til at ligge noget nærmere Tivoli men lidt længere udmod Kalveboderne omtrent tæt ved det sted, hvor den store centralpostbygning findes i dag. Det nye

lokomotivværksted var fire gange større end det gamle og var delt i tre fløje. Bygningen rummede lokomotivværksted, grovsmedie, drejer- og fileværksted samt maskinmesterens kontor. Endvidere var der et kedelhus med dampkedel og dampmaskine. Det nye vognværksted lå lige overfor lokomotivværkstedet adskilt fra dette ved en skydebro. Det var endda noget større end maskinværkstedet og rummede 12 spor. Medens det første lokoværksted havde et fladerum på ca. 180 kvadratmeter og et spor med plads til 2 lokomotiver, var det nye værksted et stort foretagende på 800 kvadratmeter og plads til 5 maskiner på 5 spor.

Begge de nye værksteder var fra begyndelsen smukt brolagte. Adgangen til værkstedet skete ad et spor, der fra stationens store drejeskive gik i samme retning som den nuværende Bernstorffsgade, indtil det nåede skydebroen. Da stationsterrænet her havde et stærkt fald ned mod værkstedet, havde man opstillet et spil ved drejeskiven, og i et tov blev vognen sluppet ned til eller trukket op fra værkstedet og ind på drejeskiven for derfra at blive ført ind på stationens spor. Foruden de gamle maskiner, hvorfra en del blev ført til hjælpeværkstedet i Korsør, blev der anskaffet mange nye og mere tidssvarende værkstedsmaskiner til brug for den store personalestyrke, der i 1856 beløb sig til mere end 50 mand.

En morsom ting ved værkstedet var også dens dampfløjte, som var kendt over store dele af byen, når den fløjtede ved arbejdets begyndelse eller ophør. I de 4 dage om ugen, da der ikke blev givet tidsignal fra Rundetårn*), var der mange, der rettede sig efter fløjten i jernbanens værksteder. Denne fløjte opbevares endnu i Jernbanemuseet.

En del af de her omtalte værkstedsbygninger, bl.a. Tolvkanten, blev i 1864 nedrevet og atter opført ved Svineryggen ved siden af den nu 2. hovedbanegård og henstod der til de endte deres dage. De sidste af dem stod til ca. 1940 på det område, som vi ældre stadig kalder »det gamle banegårdsterræn«. Nogle af disse bygningsrester havde i de sidste år været anvendt til mange mærkelige ting såsom hestestalde, bilgarager og industrielle virksomheder. Ja, Tolvkanten har været anvendt til »fragtmandscentral for lastbiler« – jernbanens arge konkurrent – og endog til at rumme et veritabelt løvemanageri. Sic transit gloria mundi!

Ude på rangerpladsen var en større og en mindre drejeskive bygget af træ. Det kostede ikke så lidt tjære til imprægnering og vedligeholdelse iøvrigt. Den store drejeskive holdt kun til 1855, hvor man blev nødsaget til at bygge en ny og større af jern og sten. Lokomotivernes drejning måtte, medens dette stod på, foretages i Valby eller på den lille drejeskive; dog måtte man her for pladsens skyld først frakoble tenderen. Da dette arbejde blev for besværligt, valgte man i 1857 også at flytte den i Valby værende drejeskive ind til hovedstationen. Lokomotivværkstedet af 1856 rummede plads for 5 lokomotiver og i tagetagen boliger for maskinmester Busse og en værkfører. Indgangen til disse lejligheder, som altså lå ovenover maskinværkstedet, var ind igennem selve lokomotivremisen. Den gamle trappe med de slidte trin, der førte fra remisen op til lejlighederne, eksisterede i uforandret stand endnu, da bygningen blev nedrevet så sent som i 1909. Huset var dog i 1864 flyttet fra sin oprindelige plads over på den (nye) banegård og anbragt ved Svineryggen.

Disse tjenesteboliger har sikkert ikke – ligesom i den første remise – været særlig acceptable, set med vor tids øjne, generet og plaget som de måtte være af støj fra maskinværkstedet og røg og sod fra maskinerne i remisen.

Som før omtalt blev der oprettet et hjælpeværksted i Korsør. Foruden de fra Københavns værksted udsendte gamle maskiner havde man her i banens endepunkt også en lille dampmaskine og en hjuldrejbænk. Til chef med titel af værkstedsforstander blev Busses svigerfader, værkfører Rost, udset.

Fra disse gamle sodede og snavsede, mørke, snævre og primitivt udrustede værksteder i jernbanens barndom og til det nuværende centralværksted på Kalvebod Brygge, taget i brug i 1909, er der unægtelig et stort spring. Værkstedsarbejderne fra midten af forrige århundrede ville sikkert betragte vor tids arbejdere og deres arbejdspladser og forholdene dér i det hele taget med meget stor undren. Men trods de fattige og beskedne kår, som disse håndværkere virkede under i mange, mange år, kan de alligevel være stolte af deres arbejdspræstationer, som efter tidens forhold var mønstergyldige, selvom resultaterne ofte var opnået ved meget slid, sved og anstrengelse og for en ganske ringe betaling.

Man kan måske, når man mindes disse tider, også sende en tak til den mand, der ved sin kunnen, dygtighed og pligtfølelse og trods sin fremmede afstamning, alligevel var loyal og human i sin optræden overfor sine folk målt med den tids forståelse for disse ting.

Otto Busse senior – hans søn af samme navn, Otto Busse junior, blev som bekendt senere også chef for statsbanernes maskinvæsen – var efterhånden blevet en gammel opfarende bulderbasse, som trods det, alligevel var afholdt og respekteret af sine folk. Det er senere bekræftet af mange af dem. Således fortæller en af disse, at han efter en ordentlig overhaling fra Busses side syntes, at denne havde været lige grov nok, og at han derfor bag efter forlangte sin afsked fra banens tjeneste. Busse forsøgte at berolige ham med et: »Har De aldrig hørt mig værre før?«, men da dette tilsyneladende ikke var nok, afsluttede Busse sagen med følgende: »Når jeg nu beder Dem om forladelse, vil De så ikke gå i arbejde igen?« Og heri indvilgede den pågældende så.

Otto F. A. Busse, der blev ansat ved Det sjællandske Jernbaneselskab den 1. november 1846, afgik ved døden den 18. maj 1883 og sluttede således sit virksomme liv efter 37 års virke i jernbanens tjeneste. Som værkstedsleder efterfulgtes han af maskininspektør Weien, og hermed indledtes en ny æra i værkstedets og maskinafdelingens historie.

*J) På initiativ af Struensee indførtes tidgivning med flagsignal fra Rundetårn i 1772 (det var samme år, Struensee blev arresteret, dømt og henrettet). Denne institution blev ophævet i midten af 1800-tallet og 6 juli 1868 startede man med daglig klokken et eftermiddag at lade tidssignalet give fra Nicolai tårn med en faldkugle. Tårnet manglede dengang sit spir. I 1909 flyttedes arrangementet til silopakhuset i frihavnen. En gammel københavnere mener at kunne huske, at han har set en mand stå neden for Nicolai med et kronometer i hånden og give signal ved at slå sin arm hurtigt ned fra oprakt stilling, hvorefter manden oppe på tårnet lod den ophejste kugle falde. PWS.

Jernbanenyt - kort fortalt

DSB

Rullende materiel

Juli kvartal 1982:

Nyt materiel: Fra »Scandia-Randers A/S« er leveret 8 stk. dieselhydrauliske motorvogne (2. klasse/bagagerum) **MRD 4225-4232** (vest), 5 stk. personvogne (2. klasse) **Bn 20-84 939 - 20-84 943** (øst) og 4 stk. lukkede godsvogne **Hbikks -tt 237 2 000 - 237 2 003**, samt 14 stk. åbne bogievogne af specialtype **665 0 005 - 665 0 018** (privatejede: »I/S Vestkraft«, Esbjerg).

Udrangeringer: 1 stk. damplokomotiv **F 658**, 2 stk. rangertraktor (Ardelt), **nr. 123** (driftuheld Herning 25. august 1982), **nr. 129** (brændt Struer 7. november 1981), 1 stk. diesel-hydraulisk motorvogn **MR 4027** (driftuheld Vildbjerg 9. oktober 1981). 25 stk. personvogne: **Bg 29-44 187** (rangeruheld Helsingør 31. juli 1982) - **Bgc 59-44 007** (driftuheld Herning 25. august 1982) - **Bjh 29-24, 301, 306** (solgt til L.J.) - **Bvhl 28-61 272** (driftuheld Herning 25. august 1982) - **Bxh 28-21, 392, 395** - **BDh 82-24, 260, 261, 263, 266, 267, 270, 274-277, 279** - **CII 29-26, 482, 487, 495, 632** - **ClS 29-27, 703, 707, 711**.

Omstationeringer: **MY 1112, MZ 1427-1446, MO 1857** og **P 90-83, 800-804, Ph 90-44 215** er overflyttet fra øst til vest; **MZ 1411-1426, MO 1820, 1850, 1873, 1880, 1881, 1885, 1954** og **P 90-83, 813, 814** er overflyttet fra vest til øst.

I forbindelse med installationen af elektrisk varmeanlæg (1500 volt - 50 hertz) er 5.-8. ciffer i »cifferlitreringen« ændret på følgende vogne: **ABg 38-61 286** til »**38-44**« og **Bv 28-61, 321, 329, 331, 332, 336, 337** til »**28-44**«.

★

Status - Efter til- og afgang i juli kvartal bestod vognparken pr. 30. september 1982 af:

921 stk. personvogne (styre- og bivogne for MA-lyntog og S-tog ikke medregnet). Tilgang: 5 vogne - afgang: 25 vogne (jvf. ovenfor).

108 stk. post- og bagagevogne. Ingen til- eller afgang.

4355 stk. lukkede godsvogne. Tilgang: 4 vogne (litra Hbikks-tt, jvf. ovenfor) - afgang: 25 vogne.

1828 stk. åbne godsvogne. Tilgang: Ingen - afgang: 14 vogne.

1946 stk. tjenestevogne: Tilgang: 41 vogne: **950 2, 003, 004** »transportvogn« (Bafd.), **950 2, 761, 762** »sporværktøjs-transportvogn« (Bafd.), **980 1, 414, 415, 417, 418** »skinne-transportvogn« (Bafd.) - og 33 stk. af godsvognstype - afgang: 4 vogne: **722** (Bafd.), **740** (Bafd.) - og 2 stk. af godsvognstype. (582 stk. af tjenestevognene er af specialtype).

592 stk. privatejede vogne (samt 9 stk. lejet af DSB). Tilgang: 14 vogne, jvf. ovenfor - og afgang: 3 vogne: **095 0, 991, 994, 995** (»Jydsk Teknologisk Institut«).



Kultog bestående af DSB Mx 1009 - 17 stk. Fals - DSB Mx 1042 ved Varde, 8. oktober 1982. Foto: Jan Lundstrøm.

NB: »BASF Vitaminfabrik«, Grenå, har af »Dansk Shell A/S« købt beholdervognene: 720 2, 861, 866, 868 og af »A/S Grindstedværket« beholdervogn 070 1 404, der er omnummereret til: 720 2, 742, 744, 745, 747. »Holm og Schmidt A/S«, Glostrup, har af »Dansk Shell A/S« købt beholdervognen 070 0 847, som nu er nummereret: 720 2 600.

★

Rettelse af trykfejl i »Jernbanen«, nr. 5/82 - side 99, venstre spalte, 5. linie f.o.: »1514 (8/5), 1515 (14/5) og 1516 (9/7). 1511-1514 blev officielt overtaget«.

★

De 12 kombinerede bagage- og postvogne, litra DPh (bygget 1950) var påregnet ombygget til rene postvogne i årene 1982-1983 med nyt litra Pg. Omkostningerne ved et sådant ombygningsprogram ville beløbe sig til ca. 2 mio. kr. pr. vogn svarende til ca. 75% af prisen for en ny postvogn af litra P. Maskinafdelingen skønnede, at det ikke var forsvarligt at foretage den planlagte ombygning, men i stedet anskaffe 9-10 nye vogne. Af økonomiske årsager ville vognene først kunne bestilles i 1984 og leveres i slutningen af 1985.

I maj måned erfarede Maskinafdelingen, at det tyske postvæsen (Deutsche Bundespost) havde 85 postvogne til salg som følge af strukturændringer og hastighedsforøgelse af

de postførende tog. 50 vogne blev solgt til Deutsche Bundesbahn (DB) til anvendelse som bagagevogne – og 1 vogn er som bekendt solgt til Odsherreds Jernbane. De resterende 34 vogne er købt af DSB for en pris af ca. kr. 120.000 pr. vogn, hvortil vil komme udvendig opmaling, ændring af el-varmeanlæg samt mindre ændringer ønsket af Post- og Telegrafvæsenet. 12 vogne påregnes indsat som postvogne, litra Pm, og ca. 20 vogne vil blive sat i drift som bagagevogne, litra Dm (som erstatning for de nuværende litra Dh, der står overfor udrangering), og de resterende vogne skrottes for at skaffe reservedele. Vognene, der er 26,4 m lange, er af type »b/26« for de tre's vedkommende (med to sortérafdelinger og ét sækkerum) – og resten er af type »a/26« (med én sortérafdeling, sækkerum og postpakkeafdeling). Flere detaljer følger i et kommende nummer.



Gennem den materiefornyelse, der indledtes i 1971 med leveringen af de første vogne til den sjællandske regionaltrafik og som fortsattes ved anskaffelse af MR-tog til brug vest for Storebælt, var det forudsat, at der samtidig skulle ske en udrangering af det ældste og ikke moderniserede personvognsmateriel (gruppe 3 fjern og nær). Disse vogne

var påregnet udrangeret inden 1980, men på grund af en lavere anskaffelsestakt for nyt materiel, som følge af besparelser på budgetterne plus den almindelige trafikstigning, kunne denne målsætning ikke holde.

Knappe midler tvinger DSB til nu at foretage det drastiske skridt, at udrangere den resterende beholdning (med få undtagelser) af gruppe 3-vognene, det vil sige litra **Bgh**, **Bghl**, **Bjh**, **Bvhl**, **Bxh** og **BDh** samt **Cle**, **Cll** og **Cls**. Vognene hensættes for udrangering efterhånden som de falder til revision eller der konstateres mere end uvæsentlige defekter. Ved overgangen til »K 83« vil beholdningen af gruppe 3-vogne antagelig kun omfatte vognene **Bhl** 29–25, 400, 401, 403, 404, **Bhs** (10 stk.) og **Cll** 29–26 485 (alle til brug på »Lille Nord«).



I slutningen af september måned indledtes leveringen af 50 stk. Hbikks-tt-vogne. Den lukkede godsvogn, litra Hbikks-tt, har ligesom Hbis-vognen forskydelige sidevægge. Herudover har den større læsehøjde og er forsynet med 6 stk. flytbare skillevægge, der kan fastgøres.

»DSB« redigeres af Erik B. Jonsen.

FORENINGS-NYT

Ordinær generalforsamling

Søndag den 20. marts 1983 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 regnskab, der medfølger »Jernbanen« nr. 1/83 som bilag eller udsendes separat.
4. Fastsættelse af kontingent og optagelsesgebyr for året 1984.
5. Valg af medlemmer til bestyrelsen m.v.
Følgende medlemmer til bestyrelsen m.v. er på valg:
Mogens Bruun (næstformand),
Eigil V. Christensen,
Ole-Chr. M. Plum.

John Armstrong Pedersen (suppleant).
Kjeld Christensen (revisor).
Knud Kümpel (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 6. februar 1983.

Gyldigt medlemskort skal forevises ved indgangen til generalforsamlingslokalet.

Lyngby, den 22. november 1983.

p.b.v.
Oscar G. E. Meyer
sekretær.

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 1982 for betalte bidrag til DJK og andre »skatteanerkendte foreninger«.

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

For bidrag indbetalt senest 31. december 1982 på kr. 50,- og derover, vil De senest den 1. februar 1983 modtage kvittering, som skal vedlægges selvangivelsen.

Girokortet

Med dette nummer af »Jernbanen« udsendes giroindbetalingskortet til brug ved indbetaling af kontingent for 1983.

Kontingentet udgør kr. 110,- for ordinære medlemmer, dog kun kr. 75,- for medlemmer under 18 år den 1. januar 1983. For medlemmer, der er fyldt 67 år den 1. januar 1983 kan der opnås berettigelse til fortsat medlemskab for junior-kontingent ved henvendelse til sekretæren.

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.



Kommende møder og udflugter

Onsdag den 19. januar 1983 kl. 19.30 i Englesalen, Niels Steensens Gymnasium, Jagtvej 183 B, 2100 København Ø:

Museumsleder W. E. Dancker-Jensen, DSB, og iøvrigt mangeårigt medlem af DJK, fortæller og viser film fra sin rejse til Amerika i sommeren 1982. Glæd Dem til en rigtig »jernbaneaften«.



Onsdag den 9. februar 1983 kl. 19.30 i Englesalen, Niels Steensens Gymnasium, Jagtvej 183 B, 2100 København Ø:

Direktør Finn B. Henningsen, OHJ og HTJ fortæller om sin tid ved DSB, skiftet fra DSB til privatbanerne og naturligvis om de to baner, han nu er daglig leder af.



Onsdag den 9. marts 1983 kl. 19.30 i Englesalen, Niels Steensens Gymnasium, Jagtvej 183 B, 2100 København Ø: Medlemsmøde. Program følger i Jernbanen 1/83.



Søndag den 20. marts 1983 kl. 10.00 i Englesalen, Niels Steensens Gymnasium, Jagtvej 183 B, 2100 København Ø: Ordinær generalforsamling. Se indkaldelse ovenfor.



Til salg

Til fordel for Mariager Remisekomité sælges for højeste bud en gennemkørselsvinge (svalehale) fra et hovedsignal af armsignaltypen. Skriftlige bud sendes til Paul E. Hansen, Brinkevej 18, 6933 Kibæk, senest 31. december 1982. Vingen vil blive sendt til den højest bydende for køberens regning.

Nyt fra lokalafdelingerne

Midtjysk Afdeling, Herning

Tirsdag den 11. januar 1983 kl. 19.30: Herning centralbibliotek, mødelokale 2. Den sovjetiske ambassade har stillet en film om sovjetiske jernbaner til rådighed. Filmen skulle være forsynet med danske undertekster. Den næste film er også sovjetisk og handler om elektriske lokomotiver, eller der vises en film om damplokomotiver i DDR – omtalt under 8. februar.

Tirsdag den 8. februar 1983 kl. 19.30: Herning centralbibliotek, mødelokale 2. Traditionel Traktion, en film om en stor del af de damplokomotiver, der var i drift i DDR omkring 1970 eller den ovenfor nævnte film om elektriske lokomotiver i Sovjetunionen. Derefter viser J. G. Jacobsen sine film om damptog i Danmark i årene efter den ordinære dampkørsels ophør. I filmene ses udflugtstog og prøvekørslen af P 917 efter revisionen i 1972.

Tirsdag den 8. marts 1983 kl. 19.30: Herning centralbibliotek, mødelokale 2. Filmaften.

Tirsdag den 12. april 1983 kl. 19.30: Herning centralbibliotek, mødelokale 2. De franske statsbaner har stillet 2 film til rådighed om de nye franske TGV tog, der kører mellem Paris og Lyon. Togene har nået en hastighed på 318 km/t. De to film, vi skal se, hedder »Patrick et Sophie« og »100 m/min.«.

Midtjysk Afdeling, Århus

Der er medlemsmøde i DSBs mødelokale i maskindepotet i Sonnesgade kl. 19.30 følgende fredage:

14. januar 1983.

11. februar 1983.

11. marts 1983 og

15. april 1983.

UA/OLJ

Lokalafdelingen på Lolland/Falster

Kort referat af lokalafdelingens generalforsamling den 19. oktober 1982.

Formanden aflagde beretning og kassereren fremlagde regnskabet, og begge dele godkendtes uden bemærkninger af generalforsamlingen.

Uden modkandidater blev den siddende bestyrelse genvalgt. Det er Ole Jensen, formand, Poul Stolarczyk, kasserer og Per Topp Nielsen.

Forsamlingen enedes om, at møderne i denne sæson afholdes den 2. onsdag i hver måned, og at alle møder finder sted i mødelokalet på Nykøbing F. station kl. 19.00.

Mødekalender vinter 1982/83

Søndag den 12. december 1982: Museumsbanen kører juletræstog. Måske nogen af os mødes i det gamle tog?

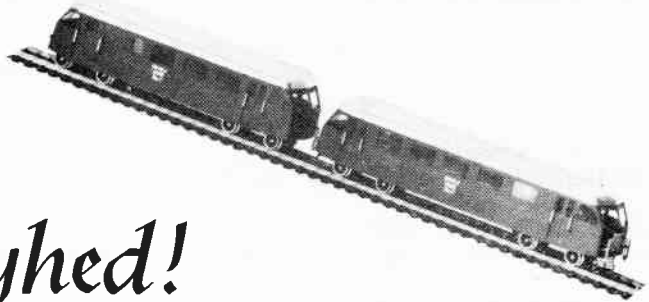
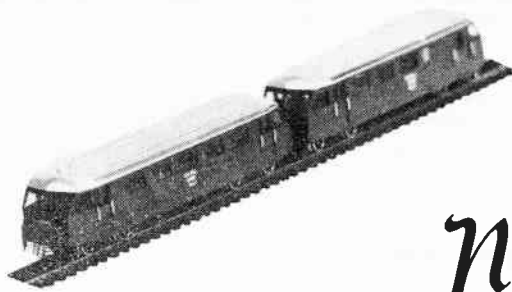
Onsdag den 12. januar 1983: Modelbaneaften.

Onsdag den 9. februar 1983: Ole Jensen fortæller og viser billeder fra danske privatbaner før Lynetternes tid.

Onsdag den 9. marts 1983: Filmaften.



Personvogn VLTJ C 2 blev ved et rangeruheld i Viborg den 10. september så stærkt beskadiget, at den antagelig må ophugges. Vognen er bygget af Vulcan i Maribo i 1899 og stærkt ombygget hos VLTJ i begyndelsen af 40'erne. For nogle år siden købte en gruppe jernbaneinteresserede vognen med henblik på istandsættelse og brug på Mariager-Handest Veteranjernbane. Vognen var netop på vej fra Mariager til Viborg for istandsættelse, da trækstangen knækkede med det resultat, at begge pufferplanker knækkede på midten og blev trukket ud af undervognen. Alle installationer under vognen blev ødelagt og vangerne truk-



Nyhed!

Scandia skinnebus

Fås både som 2- og 3-skinne

Levering begynder i december

Ring eller skriv efter katalog med prisliste

Leveres kun som færdig model bestående af motorvogn og bivogn.



TELEFON (06) 26 05 60 - POSTGIRO 217 58 78



et godt
dansk
lyspunkt

SM LAMPEN

Oplysninger:

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



BØGER UDEFRA

Railway World Annual 1983 red. af M. Harris. 128 s. Gennemill. 25x18 cm ib. Artikler bl.a. om damptog i Vesteuropa i dag, amerikanske damplok og episoder fra UK. Kr. 91,75.

Model Railway Constructor Annual 1983 af Chris Leigh. 128 s. Gennemill. m/fot. & tegn. lb. Bl.a. artikler om Tramløkk J70 fra LNER, BR type 03 rangerdiesel, BR Plate fladvogne og stations forslag efter USA forbillede. Kr. 91,75.

Das grosse Buch der Furka-Oberalp-Bahn. 374 s. 50 farvefot. 200 fot. 130 materielrids + tabeller & kort. 33x26 cm. lb. Kr. 504,75.

Kolonial- und Kleinbahnen I af F. Baltzer. 124 s. 7 ill. Genoptryk af Göschen bind fra 1920. Afsnit bl.a. om Kolonialbahnen Afrikas & Kleinbahnen der wichtigsten Kulturländer. Kr. 94,00.

Dampflokomotiven der Deutschen Reichsbahn 1970-1980 af B. Wollny & W. Fiegenbaum. 176 s. 19 farvefot. 150 fot. 24½x27½ cm ib. Billedalbum. Kr. 458,50.

Riddles and the '9Fs' af H. C. B. Rogers. 112 s. Ca. 150 fot. & ill. lb. Englands sidste damplokkonstruktor og sidste lokomotivtype. Kr. 184,75.

BOGHUSET



ROSENKILDE OG BAGGER A/S

forlag - boghandel - antikvariat
KRON-PRINSENS-GADE 3 - POSTBOKS 2184
1017 KØBENHAVN K - (01) 15 70 44

ket ind under vognkassen. Herved blev også egetræsplan-kerne, som vognkassen er bygget op på, ødelagt. MHVJ mener ikke at kunne klare en reparation af vognen, der heller ikke lader sig flytte på egne hjul fra Viborg.

OLJ.

Museumsbanen

Nedenstående to afsnit om Museumsbanen i sommeren 1982 bringes nu, selv om de ikke er helt aktuelle. Men de giver gode oplysninger om »livet« ved Museumsbanen, som læserne forhåbentlig har stor interesse for.

Ved 20 års jubilæet på Museumsbanen – den 6. juni – kom der 2 store damploko på besøg, hvor kun ét var ventet, nemlig P 917 i forspand med E 991. Forspandskørselen gjorde stor lykke i Maribo, undtaget dog hos vandbærerne. Et stort antal Maribonitter var mødt frem på dagen, ja, der var et utroligt leben på perronerne i Maribo, hvor også Maribo Borgervæbning dygtigt musicerede. Ved MBJ var der i dagens anledning opfyret 2 maskiner, gasværksmaskinen og Kiøge, idet LJ ekstraordinært havde givet tilladelse til at køre med to togstammer, som krydsede i Bandholm. Bandholm fungerede som togfølgestation, hvorfor Ole Jensen dygtigt radiostyrede toggangen. I Bandholm og ved flere overkørsler kunne man møde veteranbiler og -motorcykler, som virkede som et festligt krydderi på toggangen. På denne dag blev 1045 rejsende befordret på MBJ. Der skal her lyde en tak til alle medvirkende for deres hjælp til at dagen blev vellykket.

Onsdag den 9. juni afholdtes reception i vor bureauvogn. Her fik vi mange gaver, som vi er meget taknemmelige for.

I juni blev OHJ nr. 5 henstillet p.g.a. en defekt rensesklap i røghammeret.

Bænkevognen HJJ S 135 er færdigrestaureret og afgivet til driften. På LJ Pf 221 påbegyndtes sidst i juni en omfattende istandsættelse, d.v.s. nyt træværk, udskiftning af bundkonstruktion samt renovering af bremsesystemet. Arbejdet udføres for fondsmidler. Personvognen GDS C 40 er blevet oplakeret og forskellige småting er udskiftet.

Til LJ nr. 19 er der fremstillet kedelnagler til billig penge takket være Høng afd.s dygtige Rothmann. Lokomotivets undervogn er nu ved at være klar til at komme ned på »egne ben« efter et omfattende istandsættelsesarbejde, men nærmere herom næste gang.

Som det blev nævnt i forbindelse med jubilæet, har Bandholm st. fungeret som en rigtig togfølgestation for første gang siden 1969, men derfor ligger stationen ikke øde hen på de øvrige køredage. Stationen er normalt normeret med en stationsforvalter, der afsender togene ved at »slå et stærkt slag« på den blankpudsede stationsklokke. En skramlende bagagekærre hører også med i miljøet. Inde i det kølige stationskontor (i forhold til dette års varme sommerdage), noteres togenes gang med blæk i journalen. Det historiske inventar er i år suppleret med en nyopsat billetudstilling med over 1000 billetter, hvor forklarende tekster ledsager de mange forskellige billettyper. Med i udstillingen er også den nyherhvervede billettrykkemaskine, »BOLETTE«, og andet billetbehandlingsudstyr.

Blandt andre nyherhvervelser til Bandholm skal nævnes et nyt Dannebrogflag som gave fra Danmarkssamfundet (flagstangen voksede 4 meter af glæde) og en langelandsk lyseslukker, ikke en person, men derimod et elektrisk vandur fra Langelandsbanen.



De to Triangelmotorvogne VLTJ M 3 og SNNB M 1, der tidligere henstod i Maribo er via Nørrebro st. nu endt hos Brødrene Hartmann i Lyngby, hvor de forhåbentlig inden nytår kommer under tag.

Foto i juli 1982: Leif Jespersen.

Der er fra driftsudvalget indledt undersøgelser med henblik på udvidelse af remisens el-anlæg. Undersøgelsen viser, at fra at have 63 Ampere installation skal vi op på 100 Amp. Dette medfører, at der skal nedlægges et nyt hovedkabel samt opstilles nye el-tavler. Pris: ca. 22.000 kr. Undersøgelserne drejer sig nu om, hvorledes dette kan finansieres. Årsagen til den evt. udvidelse skyldes en stigende mekanisering af arbejdsprocesserne ved MBJ.

Også i dette efterår udføres der sporarbejder i Maribo, da vore spor i kulgården skal forlægges og gamle spor-materialer skal udveksles.

Så kom nu ned og vær med. Oplev skiftende kokkes skiftende metoder i remisekøkkenet – Maribos madtempel. Vel mødt – såvel nye som gamle ansigter.



Søndag den 29. august kørte Museumsbanen den 20. driftssæsons sidste 3 plantog. Dette skete under særdeles hyggelige former med folk i gamle dragter og medvirken fra folkedanserne i Maribo samt fra veteranbilklubben. En særlig tak til de sidstnævnte, som utrættelige dukkede op for anden gang i år.

Der blev i driftssæsonen befordret 11.337 rejsende mod 11.807 i 1981. Dette skal ses i lyset af, at der i år er kørt mange færre togkilometer, det vil sige, at vi har haft flere med pr. kørt kilometer i år end sidste år.

I weekenden den 14.15. august var HgJK på besøg i Maribo med deres særdeles nydelige skinnebus, der, tør jeg nok sige, var 100% belagt. Skinnebussen ankom ved 22-tiden den 14. august og returnerede den 15. august kl. ca. 18. Under besøget fik vi udvekslet en masse nyttige oplysninger og erfaringer. Vi fandt også ud af, at besøget

var for kort, hvorfor vi nu er inviteret til at besøge HgJK, tak for det.

Sporarbejdet i kulgården er i fuld gang, alle gamle spor-materialer er fjernet, arealet er blevet planeret og indgangsspor-skiftet er ved at blive bygget op, det er et brugt skifte, som er optaget i Nakskov. I modsætning til de gamle spor vil de nye forløbe parallelt med hinanden.

løvrigt henledes opmærksomheden på, at der køres jule-træstog søndag den 12. december fra Maribo til Bandholm, hvor der holdes »jul i den gamle station«.

Carsten Buhl - A. Lund.



Salgsafdelingen

Dansk Jernbane-Klub's bogudgivelser

Bogserien om danske privatbaner

1-30 er alle udsolgte.

31. Horsens-Tørring banen, 80 s., 68 ill. kr. 23,00 + 3,50
32-35 er udsolgte.
36. Lollandbanen 1874-1974, 472 s., 159 ill.
kr. 135,00 + 8,00
37. Næstved-Præstø-Mern banen, 2. udg.
119 s., 80 ill. kr. 65,00 + 6,00
38. Nærumbanen 1900-1975, 191 s.,
156 ill. kr. 78,00 + 8,00
39. Hornbækbanen 1906-1916-1976,
133 s., 115 ill. kr. 68,00 + 6,00
40. Høng-Tølløse Jernbane 1901-1976,
154 s., 128 ill. kr. 80,00 + 8,00
41. Vestbanen 1903-1978, 166 s., 131 ill. kr. 85,00 + 8,00
42. Østbanen 1879-1979, 268 s., 190 ill. kr. 150,00 + 8,00
43. Gribskovbanen 1880-1980,
236 s., 225 ill. kr. 148,00 + 8,00
44. Æ Kringelbahn - Aabenraa Amts Jernbaner
328 s., 240 ill. kr. 170,00 + 8,00

Øvrige DJK-udgivelser

- Motormateriel, bind I, Triangelvognene,
136 s., 125 ill. kr. 110,00 + 8,00
Museumsbanen Maribo-Bandholm. En beskrivelse af
museumsmateriellet, 40 s. KUN FÅ EKS. kr. 10,00 + 3,50
Museumsbanen Maribo-Bandholm,
Plan 88, 60 s. kr. 12,00 + 3,50
Mariagerbanen 50 år, 40 s., 63 ill. kr. 18,50 + 3,50
Nordvestekspressen, Nordvestbanen 1874-1974.
KUN FÅ EKS. kr. 8,00 + 3,50
Danske Statsbaner, Slagelse-Næstved Banen 90 år,
24 s., 23 ill. kr. 15,00 + 2,50
Den sjællandske Sydbane 100 år, 1870-1970.
20 s., duplikeret. KUN FÅ EKS. kr. 13,00 + 2,50
Mariager-Handest Veteranjernbane i 10 år.
En fotokavalkade kr. 18,00 + 3,50
Om Valby Gasværk og dets jernbane,
40 s., ill. kr. 12,00 + 3,50
Slangerupbanen og dens materiel,
124 s., rigt ill. kr. 54,00 + 6,00

Nyheder

JERNBANEN, register 1961-1981 af Jens Toft Ingemann Larsen. I slutningen af november måned har Dansk Jernbane-Klub udgivet dette længe ønskede register til foreningens tidsskrift. Heftet er på 64 sider i format A5, og det er meget professionelt og omhyggeligt opbygget. Jens Larsen har arbejdet med dette projekt gennem længere tid i forbindelse med sine studier på biblioteksskolen. For den jernbaneentusiast, der gemmer vort tidsskrift JERNBANEN, er registeret uundværligt. Pris: kr. 30,00 + 3,50.

Hedelands Veteranbane, Materielfortegnelse 1982 under redaktion af Carsten Hansen. Et nydeligt hefte på 16 sider i format A5, hvor alt det materiel, som Hedelands Veteranbane gennem årene har anskaffet sig, er beskrevet. Mange gode oplysninger og 22 gode fotos. Pris: kr. 12,00 + 2,30.

Smalsporede industrimotorlok, supplement 1 af Peter Andersen. I årene 1976-79 udgav Peter Andersen fire små udmærkede hefter, Smalsporede industrimotorlok 1-4, og ganske naturligt har disse hefter bevirket, at han fra mange sider har modtaget supplerende oplysninger. De fleste af disse er nu samlet i det her omtalte hefte på 32 sider i format A5 med 8 fotos. Pris: kr. 28,00 + 3,50. De omtalte fire hefter, Smalsporede Industrimotorlok 1-4 kan stadig fås. Pris pr. stk.: kr. 28,00 + 3,50.

Aabenraa Amts Jernbaner 1899-1926 af L. H. Hansen. Endnu en bog om Aabenraa Amts Jernbaner udkommer i dette efterår. L. H. Hansens bog, der udgives af Niels Thomsens Boghandel i Åbenrå, bliver på ca. 300 sider med over 100 fot., kort og tegninger. Pris: kr. 159,75 + 8,00.

Klosterbanen og Romøbanen af P. Thomassen. Forfatteren P. Thomassen har tidligere udgivet to bøger om sønderjyske statsbanestrækninger. Her op mod jul udgives endnu én, nemlig Rødekro-Bredebro Banen og om Romøbanen. Bogen er på 68 sider med ca. 50 illustrationer. Pris: kr. 75,00 + 3,50.

All Världens Järnvägar af B. Hollingsworth. Frank Stenvalls Förlag i Malmö har stået for udgivelsen af den svenske udgave af denne meget fornemme bog, hvor jernbanernes verden af i går og i dag skildres gennem tekst og billeder, hvoraf mange er i farver. 350 sider og mere end 600 fotos. Pris: kr. 273,25 + 8,00.

Der påregnes udsendt nye tilbudslister og auktionslister medio februar 1983. Disse kan bestilles ved indsendelse af kr. 2,50 i frimærker til Salgsafdelingen.

Ved hver enkelt titel er anført egentlig pris + pris for porto. Ved samtidig bestilling af flere titler er portoen dog højest kr. 15,00.

Ovennævnte varer kan bestilles ved forudbetaling på **postgirokonto 3 17 91 76, Dansk Jernbane-Klub, Salgsafdelingen, Holmevej 8, 4340 Tølløse**. Husk at anføre bestillingen på talon til modtageren eller send den separat pr. brev.

Leveringstiden er normalt ca. 14 dage. I perioden 22. december 1982 - 15. januar 1983 har Salgsafdelingen lukket.

OCMP.



DANSK JERNBANE-KLUB

Foreningens organisation

Foreningens generelle adresse:

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



Indmeldelse i Dansk Jernbane-Klub:

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



Medlemskontingent for året 1983:

Ordinære medlemmer	kr. 110,00
Juniormedlemmer (under 18 år 1.1.1983)	kr. 75,00
Optagelsesgebyr	kr. 10,00

Kontingentindbetalinger sker på det under »Kasserer« anførte postgironummer.



Foreningens bestyrelse:

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

Næstformand og kasserer: Regnskabschef Mogens Bruun,
Ahornvej 18, 3650 Ølstykke. Tlf. (02) 17 88 04.
Postgirokonto 5 55 38 30,
Dansk Jernbane-Klub, Kassereren, Ahornvej 18,
3650 Ølstykke.

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

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

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

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

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

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

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



Forlag og salgsafdeling:

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

Dansk Jernbane-Klub, Udflugtsafdelingen:

c/o Eigil Christensen, Hovedvejen 108, 2. tv., 2600 Glostrup.
Tlf. (02) 96 89 21. Postgirokonto 8 11 10 06.



Lokalafdelinger:

DJKs nordjyske afdeling:

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

DJKs midtjyske afdeling:

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

DJKs afdeling Fyn/Sydjylland:

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

DJKs afdeling på Lolland-Falstre:

Rejsebureauleder Ole Jensen,
Skovvænget 4, 4900 Nakskov.



Foreningens baner og tog:

Information, bestilling af særtog samt oplysning om arbejdshold:

Museumsbanen Maribo-Bandholm:

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

Mariager-Handest Veteranjernbane:

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

Limfjordsbanen:

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

D-maskine gruppen:

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



Foreningens øvrige arbejdssteder:

Bloustrød remise, Allerød (smalsporsmateriel):

Ingeniør Oscar Meyer,
Glaciset 27, 2800 Lyngby. Tlf. (02) 87 02 32.

Høng remise, Høng:

Smed Erik Rothmann,
Bakken 70, 4370 St. Merløse. Tlf. (03) 60 15 57.

Roskilde, Slagterisporet:

Dyrlæge Mogens Lund Jensen,
Elmevang 1, 4000 Roskilde. Tlf. (02) 40 20 42.

Odense, Konservessporet:

Christian Nielsen,
Hjertegræsvej 11, 5210 Odense NV. Tlf. (09) 94 23 58.

S SCANDIA
RANDERS

CENTRUMKIOSKEN

v/ Lis Pedersen

Bredgade 29 – Langå

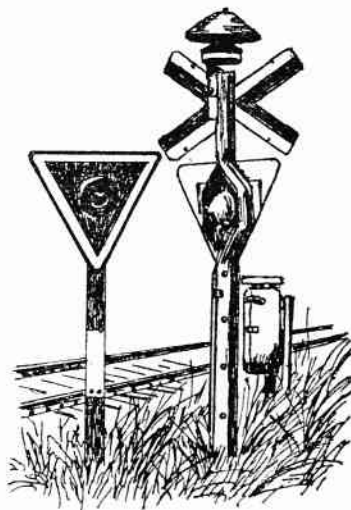
Telefon (06) 46 21 99

Alt i dag- og ugeblade

Tobaksvarer – Chokolade – Konfekturer

Brød og mejeriprodukter

Åbent alle ugens dage kl. 7.00–22.00



PRIVAT-
BANERNE
HILLERØD

Gribskovbanen og
Hillerød-Frederiksværk-Hundested Jernbane



*Vemb - Lemvig -
Thyborøn jernbane*



LANGÅ TAPET- OG FARVEHANDEL

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