

ISSN 0107-3702



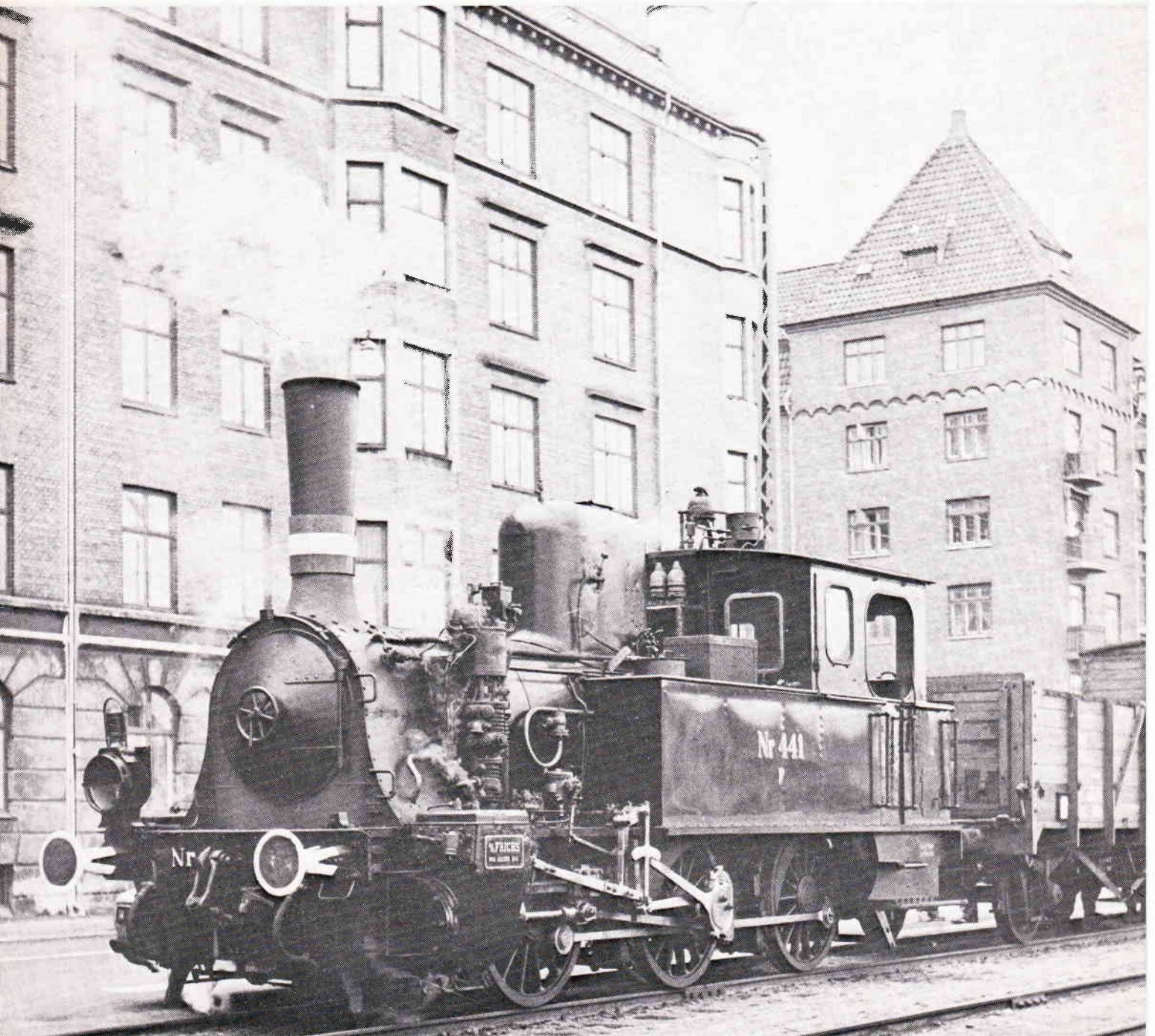
jernbanen 2

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

23. ÅRGANG

MAJ 1983

KR. 20,00





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

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.

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.

Journalist Jens Vestergaard,
Hobrogade 7, 3. th., 2100 Kbh. Ø. Tlf. (01) 38 75 45.



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,
Teglgade 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:

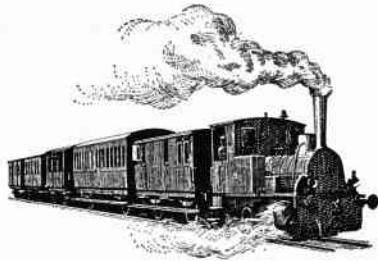
Smed Erik Rothmann,
Bakken 70, 4370 St. Merløse. Tlf. (03) 60 15 57.

Roskilde, Slagterisporret:

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

Odense, Konservessporret:

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



jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

Redaktion:

Birger Wilcke (ansvarshavende)
Søbakken 24
2920 Charlottenlund

Annonceekspedition:

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 biddende uden for Danmarks grænser bedes dog meddele adresseændring til foreningens sekretariat.

Redaktionen af Jernbanen nr. 3 1983 slutter 25. maj 1983.

Redaktionen af Jernbanen nr. 3 1983 slutter 10. juli 1983.

Dette nummer af Jernbanen afleveres til postvæsenet senest fredag den 20. maj 1983.

Tryk: Herfølge Bogtrykkeri, Herfølge.

FORSIDEBILLEDET:

Damplokomotivet DSB F 441 rangerer på Islands Brygge i anledning af optagelser til en TV-film, den 15. april 1983. Bemærk de hvide ringe om pufferne – en bemaling, der anvendtes under krigen 1940–45. Foto: Per M. Jensen.

23. årgang

Maj 1983

Nr. 2

Velkommen

Med dette let forsinkede nummer af bladet bliver læserne af med Plum og Wilcke som redaktører. Efter mange yderst velbegrundede overvejelser har de to udmærkede medforfattere af bogen: »Danmarks Jernbaner i 125 år« Jan Koed og Jens Koefoed påtaget sig fra næste nummer at overtage redaktionen af bladets almindelige del, medens Bent Jacobsen fortsat vil varetage foreningsstoffet. Bestyrelsen hilser denne udvikling med glæde. Der var ikke længere arbejdsmæssig mulighed for, at bestyrelsens medlemmer kunne varetage jobbet, og det har naturligt nok været vanskeligt at finde kvalificerede, der turde påtage sig arbejdet, der ofte er både byrdefuldt og kontroversielt. Det er jo aldrig morsomt at have en delvis bundet opgave og oven i købet skulle arbejde sammen med en besværlig bestyrelse og en kværlantisk medlemskare. Nå, det sidste er nu overdrevet. Det er utroligt få udskældninger Plum og jeg har fået i de sidste 4 måneder.

Også på anden vis er der sket ændringer i foreningens ledelse, som man kan se af referatet af generalforsamlingen, der for første gang i foreningens historie er med i det nummer af bladet, der udkommer lige efter begivenheden. Ved afstemningen mellem de fire kandidater næsten samme stemmetal. Eigil Christensen fik mindst og forlader derfor bestyrelsen, men har trods dette lovet at fortsætte som udflugtsleder og kasserer i salgsafdelingen og endda påtaget sig et nyt hverv som sekretær for bestyrelsen, hvorved foreningens hårdt bebyrdede generalsekretær, den skinbarlige Oscar, er blevet aflastet, hvilket var tvingende nødvendigt. At Eigil har påtaget sig dette arbejde er så meget desto mere tilfredsstillende, som hans referat af generalforsamlingen efter min opfattelse er særdeles godt.

Det nye medlem af bestyrelsen, Jens Vestergård, er særdeles velkommen. Han har tidligere arbejdet i Mariager og har som tidligere journalist ved Jyllandsposten allerede på det første bestyrelsesmøde fået overdraget hvervet som informationschef og pressesekretær, en opgave, som Borge Chorfitzen flere gange med rette har påpeget har været stødmoderligt behandlet. Siden den tid for ti år siden, da han suverænt hersede med radio og presse, har ingen kunnet løfte arven af den naturlige årsag, at der ingen var, der rigtig havde forstand på at tage sig af det.

Mogens Bruun er som næstformand blevet afløst af Preben Clausen, hvilket dels hænger sammen med, at det er vanskeligt at forene dette mere udadrettede hverv med kassererhvervet, der med årene er blevet mere og mere byrdefuldt, dels med, at det var ønskeligt, at næstformanden var bosat vest for Storebælt, så længe man må trækkes med en formand fra Københavnseggen. Mogens Bruun, der er en af foreningens stiftere, skal have stor tak for sit arbejde som næstformand, men det er jo i sin egen skab af foreningens kasserer, at han er ganske uundværlig.

Jeg håber, at de nævnte ændringer i arbejdsfordelingen må kunne være med til at stille de medlemmer tilfredse, der mente, at der kunne trænges til nye initiativer på forskellige punkter, og at vi må gå et godt år i møde på samme måde som det tegner til, at det øvrige samfund også vil.

Birger Wilcke.

Kampen om sporvidden

Banen Karlskrona–Kalmar

Af Birger Wilcke

De svenske statsbaner solgte inden anden verdenskrig i mange år en række billige rundrejser gennem Sverige, hvor man for 35 svenske kroner kunne komme en tur fra København rundt om de store søer helt op til Värmland eller en tur op langs den svenske østkyst tværs over land gennem Småland og ned langs vestkysten. I rundrejserne indgik ikke alene statsbanestrækninger, men også en lang række både normalsporede og smalsporede privatbaner, busruter og skibruter.

En af mine bekendte, der ikke netop var ekspert i køreplaner, havde valgt den sidstnævnte rejse og var taget fra Malmö over Eslöv til Karlskrona, hvor han blev et par dage. Rejseplanen var udarbejdet af de venlige medarbejdere på SJs nu forlængst nedlagte rejsebureau på Københavns hovedbanegård og en onsdag skulle han så fortsætte rejsen fra Karlskrona til Kalmar for at se det berømte middelalderslot, hvor så mange skæbnesvangre afgørelser i Nordens historie er blevet truffet. Rejsen skulle efter planen foregå med et persontog, der gik fra Karlskrona Kystbanegård kl. 8.45 og kl. 11.45 skulle man være i Kalmar C. Stor var imidlertid hans forbavselse, da alle rejsende forlod toget på en efter hans opfattelse snollet landstation. Han og konen diskuterede forholdet, men blev enige om, at der nok var en eller anden fest på stedet, og at alle i vognen åbenbart skulle til denne, da konduktøren kom ind og spurgte, om de da ikke selv skulle videre. Jo, de skulle da til Kalmar. »Ja, men så må De da skynde Dem. Kalmartoget er lige ved at gå«. »Ja, men hvorfor kører toget da ikke selv videre?« »Næh, det er en anden bane, så den går nok ikke«. Nok om det, bagagen blev i hast slæbt ud, og de forbavsede danskere kom over i et andet tog, der så vidt de kunne se var lige magen til og hverken større eller mindre.

Stationen var Torsås, og sporvidden på banen her var videre til Kalmar 0,891 m, medens den fra Karlskrona til Kalmar var 1,067 m. Skulle man på en rundtur videre op over Oscarshamn og Västervik videre til Linköping, ja, så kunne man dengang få en smag på de forskellige sporvidders velsignelser. Fra Malmö til Kristianstad med togskitte i Eslöv fra SJ til Östra Skånes Järnvägar normalspor, så togskitte i Kristianstad til den første smalsporbane Blekinge Kustbanor, 1,067 m, nyt tog i Karlskrona, Östra Blekinge Järnväg ligeledes 1,067 m, fra Torsås med Kalmar–Torsås Järnväg ligeledes 0,891 m, fra Berga til Oscarshamn, Nässjö–Oscarshamns Järnväg, normalspor, tilbage fra Oscarshamn til Hulfsfred med samme bane, så med Norsholm–Västervik – så med Hulfsfred Järnväg, 0,891 m, til Västervik og videre til Ätvidaberg, hvor man kunne skifte til Östra Centralbanan, normalsporet, og køre over Bjärka Säby til Linköping, medmindre man foretrak at fortsætte til Ringstorp og med den Mellersta Östgötlands Järnvägar tilhørende 0,891 m bane køre direkte til Linköping.



Ja, det var spændende at køre med jernbane i Sverige for krigen, men der var desværre ikke så mange entusiaster dengang som nu og for almindelige mennesker og særligt godsforsendere var den maleriske blanding af smalsporbaner med normalsporbaner og statsbaner med privatbaner med hver sin særlige tarif desværre knapt så tiltrækkende og i hvert fald ikke videre rationel.

Af alle de mærkelige sporviddebrud i Sverige synes anlægget i Torsås nok på forhånd det mest uforståelige.

Jernbaneforbindelserne til Blekinge havde udviklet sig ejendommeligt. I 1874 fik lenet indenfor et år tre jernbaneforbindelser med omverdenen, hvoraf de to: Sölvesborg–Christiansstad Järnväg, der åbnedes den 1. marts, og Karlshamn–Vislanda Järnväg, der åbnedes den 29. juni, havde en sporvidde på 1,067 m, medens den vigtigste, Karlskrona–Wäxjö Järnväg, der åbnedes den 5. august, var normalsporet. Da der 3 dage senere åbnedes en normalsporet jernbane, Kalmar Järnväg, mellem Emmaboda på Wäxjö banen og Kalmar, var der således jernbaneforbindelse til de tre af Blekinges kobstæder Sölvesborg, Karlshamn og Karlskrona samt jernbaneforbindelse mellem Kalmar og Karlskrona, selvom den sidste bane tog en slem omvej ind over land. Hvad der manglede var en sporforbindelse langs kysten mellem Sölvesborg–Karlshamn–Ronneby og Karlskrona samt en mere direkte forbindelse mellem denne by og nabobyen Kalmar i lenet af samme navn. I 1886 åbnedes Västra Blekinge Järnväg, 1,067 m,

Persontog mellem Torsås og Bergkvara, 15. maj 1949. Lokomotivet er SJ 4041, tidligere Östre Blekinge Järnväg nr. 5.

Foto: Birger Wilcke.



mellem Sölvesborg og Karlshamn. Samtidig med at denne bane anlagdes, afholdtes i 1885 en række møder om anlæg af en kystbane, der gik fra Karlshamn over Karlskrona til Kalmar. I første omgang resulterede disse planer dog kun i anlægget af en bane mellem de to førstnævnte byer, Møllersta Blekinge Järnväg, der åbnedes 9. juni 1889. På et møde den 19. januar 1885 i Brömsebro var der deltagere både fra Kalmar og Karlskrona, og der var god interesse for en direkte bane mellem byerne.

Landshövdingen i Blekinge, grev Horn, gik stærkt ind for planerne, men uheldigvis blev disse sammenkoblede med bygningen af en smalsporbane videre fra Kalmar til Berga på Oscarhamnsbanen, og det hele endte, da man ikke

kunne skaffe penge til et så stort projekt. Grev Horn fortsatte dog sine bestræbelser, men en ny landshövding i Kalmar län havde nu fået den uheldige idé, at man måske snarere skulle bygge banen med 0,891 m sporvidde, idet denne sporvidde anvendtes på Västervikbanen som Bergabanen eventuelt skulle have forbindelse med på en eller anden måde. Blekingeinteressenterne holdt imidlertid meget naturligt på en 1,067 m bane, der svarede til hele den øvrige kystbane gennem lenet.

Kampen mellem de to landsting om sporvidden fortsatte i firserne og halvfemserne under de respektive landshövdingers ledelse og endte til sidst med, at man opgav en oprindeligt påtænkt kystlinie over Bergkvara havn og i stedet enedes om en linie over Torsås beliggende 6 km fra kysten et stykke inde i Kalmar län. Sporvidden kunne man imidlertid ikke blive enige om, Landstinget i Kalmar valgte først 0,891 m for Bergabanen, der iøvrigt ikke fik nogen smalsporforbindelse med Västervikbanen, bortset fra en tilknytning ind i land over Brittatorp 30 år senere. Da man havde Bergabanen med 0,891 m, ville man under ingen omstændigheder have en 1,067 m bane sydpå. I Karlskrona holdt man lige så stejlt på sin sporvidde, og det hele endte da så med, at Kalmar län gav tilskud til Kalmar-Torsås Järnväg og Blekinge län til en 1,067 m bane, der fik navnet Östra Blekinge Järnväg. Beboerne i Bergkvara foretrak mærkeligt nok at få deres by forbundet med knudepunktet i Torsås ved en 1,067 m bane, skønt byen lå i Kalmar län, hvorefter det blev Blekingebanen, der byggede sidebanen hertil.



SJ 3021, tidligere Kalmar-Berga Järnväg nr. 9, bygget i Falun i 1911, med tog fra Kalmar på Torsås station i 1949. Foto: Birger Wilcke.

Anlægget af Östra Blekinge Järnväg påbegyndtes den 23. marts 1897, og allerede den 1. august det følgende år regnede man med at være så langt, at selskabet skulle stille lokomotiv til rådighed for entreprenøren. Da de nye lokomotiver ikke kunne blive færdige til dette tidspunkt, købte man to gamle lokomotiver af Uddeholdmsbolaget fra den nu forlængst nedlagte Utsjö Järnväg. Anlægget voldte ingen vanskeligheder, og banen kunne som beregnet åbnes den 19. januar 1899, hvilket skete uden større festligheder.

Arbejdet med at fremskaffe kapital til sidebanen til Bergkvara trak noget ud, men i efteråret 1901 kunne der ud-

stedes koncession til selskabet, og den 6. april 1903 kunne også denne bane tages i brug.

Den samme entreprenør, der havde bygget Kalmar-Berga banen de foregående år, gik i december 1897 i gang med også at bygge banen fra Kalmar til Torsås, der kunne indvies den 8. august 1899, 7 måneder efter banen fra Karlskrona.



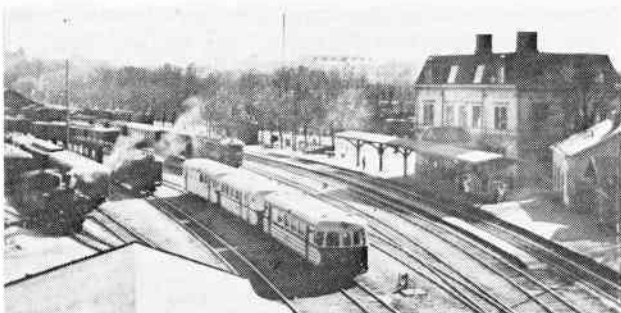
Östra Blekinge Järnväg blev hverken nogen trafikalt eller økonomisk succes. Persontrafikken var ikke særlig stor. De største bebyggelser lå for nær ved Karlskrona og p.g.a. togskiftet i Torsås var det faktisk i flere forbindelser hurtigere at tage omvejen over Emmaboda i stedet for at rejse over Torsås.

Antallet af rejser var i 1925 117.000, i 1930 108.000 og i 1939 kun 76.000.

Godstrafikken var noget bedre, oprindeligt store sandtransporter til bl.a. den nye kirkegård i Karlskrona, senere grus, tømmer og sukkerroer til videretransport over Blekinge Kustbanor til Karlshamn. Indtægten af persontrafikken lå i tyverne på omkring 100.000 sv.kr., af godstrafikken på godt 200.000 kr.

Økonomien var dårlig, i årene før første verdenskrig kunne der dog udbetales et mindre udbytte, hvorimod man senere hverken kunne udbetale udbytte eller amortere gælden til statskassen, noget der fik betydning, da staten overtog banen under anden verdenskrig.

Kalmar-Torsåsbanens forhold var langt bedre. Bebyggelsen var tættere i området og der var vokset en del småindustrier op omkring banens stationer. Allerede fra 1907 kunne der udbetales 4% i udbytte på aktierne, og i 1918 kunne man endda uddele en friaktie pr. to ordinære aktier. Antallet af rejser var i 1925 185.000 og faldt kun ganske lidt i kriseårene. Endnu i 1939 var der 176.000 rejsende. Også godstrafikken var større end på den sydlige strækning, i 1939 var indtægten 190.000 kr.



Blekinge Kustbaners station i Karlskrona, foråret 1955.

Foto: Birger Wilcke.

Östra Blekinge Järnväg havde sin endestation i Karlskrona på den gamle smalsporstation fra 1889, oprindeligt tilhørende Mellersta Blekinge Järnväg, senere Blekinge Kustbanor og til sidst ligesom ÖBj SJ. Stationsbygningen i to stokværk samt manzardetage var beliggende nordøst for hovedstationen, men er nu faldet som offer for en række gadeudvidelser. Også lokomotivremiser og værksteder er nu forsvundet. Banen anvendte på de første 4



SJ 4041, tidligere ÖBj nr. 5, 1C-lokomotiv bygget hos Nydqvist & Holm i 1904, i Bergkvara, 1948. Foto: Birger Wilcke.

km den ældre banes spor forbi holdepladserne Bergå og Sunna frem til Gullberga station, hvor de to banelinier skiltes, ÖBj for at dreje af i østlig retning. Den første station, Lyckeby, i et frodigt landbrugsområde 6 km fra Karlskrona, udviklede sig i årenes løb til en forstad til Karlskrona med mere end 2.000 indbyggere. Trafikken var oprindeligt ganske god, men svandt ind med årene, da der oprettedes buslinier med en væsentlig større trafikintensitet end banens. De næste stationer, Lösen, Ramdala og Jämsjöslätt, var ligesom Lyckeby alle beliggende i frodige landbrugsområder, men kun ved Jämsjöslätt, hvor der var ca. 500 indbyggere, var der nogen trafik af betydning, i 1925 således en indtægt på 80.000 sv.kr. En del industrielle anlæg gav her trafik til banen: cementvarefabrik, savværk, stivelsesfabrik, teglværk, mejeri m.v. Efter Jämsjöslätt kom banen ind i et mere magert og skovbevokset område og bebyggelsen blev mere spredt. Skogsbacka og Leremåla var kun holdepladser, medens der var stationer i Törnåkra og Fågelmara. Mere kendt i danske øren er den næste station, omend ikke for det gode, nemlig Brömsebro, hvor banen på en kort bro passerer den lille bæk, der dannede grænsen mellem Danmark og Sverige og på en holm i hvilken den for Danmark så sorgelige fred efter Christian den fjerdes krigeriske bedrifter, sluttedes i 1645.

Banen fortsatte herefter i skovterræn forbi to ubetydelige stationer, Norra Tång og Dynekärr, frem til 47 km, Torsås, foreningsstation med Kalmar-Torsås Järnväg. Der var her et vidtstrakt sporterræn, både 1,067 m og 0,891 m, med omladningsperron og overdækket omladningshal. Stationsbygningen her var af samme type som ved de fleste større stationer på begge baner. En et-etages træbygning med en fløj langs banen og enderisaliter.

Da de to baner blev anlagt var Torsås en ganske ubetydelig bebyggelse, men måske netop på grund af sporviddebruddet blev det i årenes løb en ikke ubetydelig stationsby. I 1925 var indtægterne på stationen over 120.000 sv.kr., og der var beskæftiget ikke mindre end 9 jernbanefolk, hvortil kom tog- og maskinpersonale, idet der var remise for begge baner og et mindre værksted for ÖBj. Byen havde omkring 800 indbyggere og sognet 1500. Foruden kirke, skole, hotel og pensionat samt jernbanerestaurant, fandtes et mindre glasbruk.

Bergkvara station på ÖBJ, senere SJ, 15. maj 1949.

Foto: Birger Wilcke.



Pånær en fyrretræsklædt rullestensås ved Vasmolösa station gik Kalmar-Torsås Järnväg gennem et mere smilende og veldyrket område end den nordlige del af ÖBJ. Bebyggelsen var tættere og trafikken dermed også bedre. Fra den første station, Söderåkra, 6 km nord for Torsås, havde KTJ, for at konkurrere med ÖBJs linie ned til Bergkvara havn, i forbindelse med en privatmand allerede i 1924 åbnet en busrute til denne plads. Omkring Halltorps station var der nogen skov, men efter at have passeret Hagbyån på en 10 m lang bro, kom banen påny ind i mere bebygget område. Efter at have passeret to mindre stationer, Gräsgårde og Kvarnlyckan, nåedes Vassmolösa station, den bedste station mellem Torsås og Ljunbyholm med en indtægt i 1925 på 68.000 kr. Der fandtes her en stor grusgrav, hvorfra man i mange år lastede omkring 200 vognladninger sand om ugen.

Nord for Vasmolösa passeredes endnu en stor bro, denne gang over Ljungsån med en spand på 15 m, hvorefter man kom frem til jernbaneknudepunktet Ljungbyholm, hvorfra en sidebane tilhørende Ljungbyholm-Karlslunda Järnväg gik fra mod sydvest til Påryd. Den oprindelige station var her blevet for lille, hvorfor der opførtes en pyntelig stationsbygning i hvidpudset sten. Indtægterne fra stationen udgjorde over 100.000 kr. i 1925. Fra Ljungbyholm gik banen forbi den lille station Hossmo frem til den Kalmar-Berga Järnväg tilhørende særlige station i Kalmar, Kalmar Västra, med en stationsbygning af noget lignende type som de andre større stationer ved ÖBJ og KTJ, samt lokomotivremise og værksted. Alle tog pånær enkelte personførende godstog videreførtes til hovedstationen Kalmar C, tilhørende Kalmar Järnväg.

(Artiklen fortsættes i Jernbanen nr. 3/83)

Nyt fra andre nordiske museumsbaneforeninger

Af Mogens Bruun

Med min artikel i Jernbanen nr. 3, 1982 gav jeg en omtale af de 10 vigtigste museumsjernbaner i Norge og Sverige, deres køreplaner for 1982, deres beliggenhed og lidt om de baner eller banenet som de enkelte museumsbaner har tilknytning til.

Denne gang skal jeg omtale et par af de mange svenske jernbaneforeninger, som ikke driver regelmæssig museumsbanetrafik, men hvor det rullende materiel anvendes ved jernbanejubilæer, rejsearrangementer og andre festlige lejligheder – samt bringe en omtale af en ny norsk museumsjernbane, som ventes åbnet den 10. juli 1983.

Tjustbygdens Järnvägsforening (TJF)

Denne forening er hjemmehørende i Västervik, og har restaureret en del materiel især fra banesammenslutningen »Norsholm-Västervik-Hultsfreds Järnvägar«, som omfattede 3 privatbaner med 891 mm sporvidde, og hvoraf strækningen Norsholm-Åtvidaberg er nedlagt, Åtvida-

berg-Västervik er ombygget til normalspor og resten indgår i den eksisterende smalsporede statsbanestrækning Växjö-Hultsfred-Västervik.

På delstrækningen Västervik-Gunnebobruk (tidligere Verkeback) vil foreningen i anledning af Västerviks 550 års byjubilæum køre dampstøtøget efter følgende køreplan i 2 weekender, nemlig den 14.-15. maj og 20.-21. august 1983:

Afgang Västervik	9.15	11.00	13.00	14.35
Ankomst Gunnebobruk	9.35	11.20	13.20	14.55
— — —				
Afgang Gunnebobruk	10.00	11.45	13.45	15.20
Ankomst Västervik	10.20	12.05	14.05	15.40

Efter behov køres et ekstratog fra Västervik 16.10 og fra Gunnebobruk 16.45.

Toget trækkes af lokomotivet NVHJ nr. 22, som er med hjulstilling 1Co-2 og bygget i 1907 hos Nydqvist & Holm i Trollhättan.

Da banen blev overtaget af statsbanerne fik dette lokomotiv litra L18p nummer 3147, og var i brug indtil det i 1949 blev udrangeret til museumsformål.

Eventuelle nærmere oplysninger på telefon 00946-49018622 Herbert Paalberg.

Kalmar Järnvägars Museiförening (KJmf)

Denne forening foretog sidste år en uofficiel jernbaneindvielse, idet man i anledning af Gøta-Kanal-selskabets 150 års jubilæum kørte et udflugtstog over strækningen Kalmar-Berga-Hultsfred-Linköping-Mjölby-Motala den 15. juni 1982 og retur næste dag. Strækningen Kalmar-Berga har i en længere årrække været under etapevis ombygning til normalsporet godsbane – og udflugtstoget blev banens første normalsporede persontog. Festligt, at det netop skulle blive et dampstog, som fik æren.



Damplokomotivet SJ S1 nr. 1916 med udflugtstog mellem Hultsfred og Linköping, juni 1982. Foto: Christian Bruun.

I år går denne forenings stor-udflugt til Helsingborg i weekenden 13.-14. august 1983. Medens man på rejsen til Motala i fjor benyttede et moderne persontogslokomotiv, SJ litra S1 nr. 1916 – som var bygget 1952 i den sidste serie på 20 damplokomotiver fra Nydqvist & Holm til de svenske statsbaner – vil man på rejsen i år benytte et hurtigtogslokomotiv (med hjulstilling 2Co-3) bygget 1930 hos Motala Verkstad til Kalmar Järnvägar, hvor det var betegnet KJ 17 ligesom i dag. Fra statsovertagelsen og indtil jernbaneforeningen købte lokomotivet, havde det hos SJ litra A5 nr. 1545.

På udturen den 13. august køres Kalmar-Emmaboda-Växjö-Alvesta-Värnamo-Landeryd-Halmstad-Ängelholm-Helsingborg, og 14. august køres via Klippan-Hässleholm-Kristianstad-Karlskrona-Emmaboda til Kalmar. I Klippan gøres knapt 4 timers ophold, hvor man kan besøge Klippan-Ljungbyhed museumsbane, eller bese verdens største Rolls Royce-udstilling. Tøget medfører spisevogn og billetprisen bliver ca. 500 sv.kr. inklusive overnatning på 1 kl. hotel i Helsingborg.

Nærmere oplysning på telefon 00946-48074575 Göran Alexander, eller på telefon 00946-48015015, SJ Rejsebureau, Kalmar, hvor plads kan bestilles.

Thamshavnsbanen

En ny museumsbane i Norge

Denne 26 km lange privatbane ejes af grubeselskabet Orkla Industrier A/S og dets datterselskaber, og banen er Norges første elektriske jernbane. Banen har sporvidden 1000 mm, og den drives med en-faset vekselstrøm på 6500 volt.

Banen er uden sporforbindelse med det øvrige banenet, og den blev bygget for at transportere kis fra gruberne ved Løkken til udskibningshavnen Thamshavn, som ligger ved Trondheimsfjordens sydvestlige indskæring i nærheden af byen Orkanger. Banen blev indviet af H. M. Kong Haakon VII den 10. juli 1908, den havde offentlig trafik frem til 30. april 1963, og det sidste kistog kørte den 29. maj 1974.

Banen var bygget af Orkla Grube-Aktiebolag og til åbningen var der fra British Westinghouse Electric & Manufacturing Co., Ltd. anskaffet 3 lokomotiver samt en motorsalonvogn. Disse lokomotiver anses for at være verdens første brugbare vekselstrømslokomotiver, og et af dem er opstillet i parken ved Norges Tekniske Højskole i Trondheim, hvor de elektrostuderendes forening »Omega« fører tilsyn med lokomotivet, medens maskinstudenternes forening »Smørekoppen« har tilsynet med damplokomotivet »Bjørkelangen« fra Urskog-Hølandsbanen, der er opstillet i samme park, og som opfyres en gang årligt under festlige former.

Et andet af Thamshavnsbanens 3 første lokomotiver, nr. 2, findes stadig ved banen, tilligemed den omtalte motorsalonvogn, som har litra A nr. 4 og rummer 7 siddepladser i salonen og 12 i en kupé. Desuden findes 2 kraftige 4-akslede ASEA-lokomotiver (nr. 7 og 8) fra 1918, hver på 560 hk, og vægt 44 tons. Endvidere 2 lette 2-akslede lokomotiver (nr. 5 og 6) leveret af Skabo/NEBB i 1950 (hver på 22 tons og 250 hk, brugt til rangering og persontog, idet maksimalhastigheden for disse 2 maskiner er 60 km/t), og med samme leverandør og byggeår et mindre vellykket 4-akslet godstogslokomotiv (nr. 1 – kaldet »sommerlokomotivet«) på 40 tons og 500 hk. Endelig findes 2 diesel-lokomotiver (nr. 9 og 10) leveret af Ruston, England i 1953 og hver på 32 tons og 165 hk.

Foruden salonvognen består personvognsparken af 3 bogievogne, leveret fra Skabo Jernbanevognfabrik, Oslo i 1908. Vogn nr. 9 og 10, med litra Cfo har hver 40 siddepladser og et konduktør- og bagagerum til 6 tons gods. Vognene vejer 16 tons og er 15,3 meter lange. Vogn nr. 11, tidligere litra ACo, nu Co, har samme størrelse og udførelse, men var indtil 1949 indrettet som kombineret 1. og 3. klassevogn, med henholdsvis 12 og 40 siddepladser, og med plydsæder og bord i 1. klasse. Vognen har nu 54 siddepladser på 3. klasse.

Af rullende materiel findes iøvrigt en række kisvogne og godsvogne af forskellige typer, samt en svellestoppe-maskine.

Lokomotiv nr. 7, bygget af ASEA i 1918, og personvognene ACo 11 og CFo 10, begge bygget af Skabo Jernbanevognfabrik i Oslo i 1908, på Løkken station på Thamshavnbanen i efteråret 1982. Foto: Bjørn Tokle.



På 75 årsdagen for banens åbning – altså søndag den 10. juli 1983 – ventes banen åbnet som museumsjernbane på delstrækningen Løkken–Svorkmo, af den nystiftede forening »Thamshavnbanens Venner«, som lejer materiel, spor og bygninger m.v. af Orkla Industrier, som til gengæld er rerpæsonteret i foreningens bestyrelse. Denne består af 6 personer, 5 valgt på generalforsamlingen og 1 udpeget af Orkla Industrier A/s.

Allerede inden »Thamshavnbanens Venner« var stiftet havde dens initiativtagere – overvejende medlemmer af Norsk Jernbaneklubb, Trøndelag afdeling – opstillet et arbejdsprogram for perioden 18. oktober 1982 til 10. juli 1983, som blandt andet omfattede:

- sporlægning til perron på Svorkmo station
- bygning af midlertidig perron på Løkken station
- midlertidig oppudsning af vogn 10 og 11
- istandsættelse af et lokomotiv. Enten nr. 8, 6 eller 5
- reparation af vognremisetage i Løkken og Svorkmo
- omflytning af rullende materiel
- søge byggetilladelse m.v. for flytning af vognremise fra Thamshavn, og opførelse af jernbanekiosk
- kontrol og reparation af køreledning, omformerstation og skinnegang og klargøring af diverse vejoverskæringer.

Personvogn nr. 9 vil blive restaureret fuldstændigt inden den sættes i drift, antagelig i 1984, og dernæst restaureres vogn 10 og 11 efter tur.

På grundlag af medlemmernes frivillige arbejdsindsats er det beregnet, at det ovenstående investeringsprogram vil beløbe sig til ca. 250.000 norske kroner, som man håber at få indsamlet ved støtte fra offentlig og privat side.

Man venter, at banen vil blive en stor turistattraktion for området. Den udvalgte strækning Løkken–Svorkmo er 6 km lang, enestående med kurver og stigninger, idet den på 2,5 km stiger omkring 100 meter, og den er dermed en af Norges stejleste jernbanestrækninger – antagelig kun overgået af Bergensbanens sidebane Myrdal–Flåm, som på 20 km stiger 865 meter, hvoraf der på 10 km er en stigning på 523 meter.

Vil man i bil besøge Thamshavnbanen kan man f.eks. forlade Europavej E6 i stationsbyen Berkåk (der ligger 86

km syd for Trondheim) og køre ad landevejen mod nord-vest over Reberg–Meldal–Løkken–Svorkmo. Denne vej fortsætter over Orkanger og løber igen ud i E6 et stykke syd for Trondheim. Med bus kan man komme samme vej, eller med ruten: Trondheim–Surna–Kristiansund, men forbindelserne er ret dårlige om søndagen.

Som jernbaneentusiast må man håbe, at denne interessante bane må blive en levedygtig museumsjernbane – måske at en lidt længere del af banen senere vil blive taget i brug, når tiden og ressourserne muliggør det – ihvertfald skal jeg på Dansk Jernbane-Klub's bestyrelses vegne ønske »Thamshavnbanens Venner« al mulig held og lykke med initiativet.

Banens adresse er: **Thamshavnbanens Venner, N-7332 Løkken Verk, Norge.**

TORNOW'S »EFTERBØRS«

Gennem de seneste år er der dukket et nyt samleremne op – antikke værdipapirer, og manien har allerede fået et navn – scripophili.

Et dansk firma, Tornow's »Efterbørs« i Vedbæk, har nu specialiseret sig i handel med disse papirer, og et katalog kan rekvireres.

Priserne for værdipapirerne bevæger sig fra ca. 25 og op til 800 kr., og det drejer sig om bank-, mine- og jernbaneaktier m.m. Papirerne er værdiløse i den forstand, at de ikke giver udbytte, men er værdifulde som grafiske mesterværker og vidnesbyrd om de pågældende landes erhvervsmæssige og politiske udvikling på udstedelsestidspunktet.

Tænk Dem, at De nu kan blive »aktionær« i f.eks. »The Costa Rica Railway co, Ltd« for 390,- kr. Eller i »New York Chicago St. Louis Railroad« for kun kr. 40,50.

Se annoncen i næste nummer af JERNBANEN eller kontakt allerede nu:

**Tornow's »Efterbørs«
Vedbæk Strandvej 499, 2950 Vedbæk**

Staten og den kollektive trafik ca. 1624-1930

af H. S. Jensen og S. Ousager

Rigsarkivet har i tiden til udgangen af maj måned arrangeret en vestibuleudstilling vedrørende kollektiv trafik i perioden fra ca. 1624 til ca. 1930, som i høj grad kan have interesse for jernbaneentusiaster. Der er i forbindelse hermed udgivet et katalog udarbejdet af arkivarkivar Steen Ousager og arkivsekretær Henrik Stissing Jensen. Med tilladelse fra forfatterne bringer vi den af forfatterne udarbejdede indledende oversigt til udstillingen, som vi i høj grad kan anbefale alle vore medlemmer at gå ind og se.

Birger Wilcke.



Som begreb spænder udtrykket kollektiv trafik over en række forskellige trafikformer. Bredt må det derfor forstås som udveksling af kommunikation, der kan antage form af f.eks. post-, tele- og personbefordring til fælles afbenyttelse. I denne sammenhæng karakteriseres ved at være offentlig tilgængelig. Centralt er derfor, at denne adgang til befordring kræver en vis form for organisation.

Hyppigst kædes begrebet dog sammen med den moderne massetransport, der kendetegnes ved faste ruter, køreplan og fastsatte takster.

Udstillingen indskrænker sig da også til hovedsageligt at vise nogle – spredte – eksempler på arkivalsk materiale vedr. den kollektive trafik i moderne forstand, men indeholder dog også andre eksempler som repræsentanter for den bredere opfattelse og af ældre tilsnit. Med det foreliggende oplæg søges den moderne kollektive trafik på dette grundlag tilsvarende placeret i en længere historisk sammenhæng.



Tillægger man en bagvedliggende organisation betydning, er det rimeligt at tage udgangspunkt i oprettelsen af en poststyrelse og dermed et postvæsen i 1624. Hermed var der etableret en offentlig brevbefordring på faste ruter, der desuden havde regelmæssige afgang- og – lidt mere uregelmæssige – ankomsttider.

Væsenet var mere eller mindre privat organiseret, men oprettet efter en kgl. forordning. Det skulle tjene såvel centralmagtens som købmændenes interesser. Det var således et udtryk for et ønske om at sikre et bedre grundlag for udveksling af kommunikation, væsentligst med udlandet, men også mellem de vigtigste danske landsdele, nu hvor en moderne statsdannelse med institutioner som en effektiv centraladministration var i støbeskeen.

I 1711 blev postvæsenet overtaget af staten med oprettelsen af et Generalpostamt. Både pakke- og brevbefordring udvidedes, men førstnævnte havde dog kun en løs tilknytning til det egentlige postvæsen.

Dette forhold ændrede sig imidlertid gennem 1700-tallet, og som en konsekvens heraf overtog Generalpostamtet i

1777 driften af disse såkaldte agende poster, der også kunne medtage rejsende. Indtil 1830'erne forblev de den eneste mulighed for fast regelmæssig befordring. For rejsetrafikken var der således – trods dets åbenlyse begrænsning – tale om det første egentlige landtransportmiddel, der dog indtil 1750 kun havde været i brug på Sjælland.

Ved siden af de agende poster kunne befordring bestilles som ekstrapost. Ligesom færgelav varetog overfarterne, betjentes denne ekstrapost af de ligeledes private vognmandslav. Systemet reguleredes gennem en række af forordninger, der bl.a. fastslog lavenes pligt til, når behov – og bestilling – forelå, at stille vogn og hest til rådighed mod betaling.

Administrationen heraf var oprindeligt overladt Danske Kancelli, men blev i løbet af 1700-tallet overført til Generalpostamtet, der iværksatte indretning af poststationer, mellem hvilke transport i et således mere fast system kunne bestilles. Parallelt hermed var driften på de agende poster udvidet. Systemet byggede altså på en vis arbejdsdeling mellem de private ekstraposter og de statslige agende poster, og tilsammen udgjorde de således et offentligt tilgængeligt og kollektivt trafiksystem.



Generelt styrkedes trafikvæsenet betydeligt i anden halvdel af 1700-tallet i kraft af offentlige initiativer. Både i Danske Kancelli og Rentekammeret nedsattes »trafikkommissioner«, i sidstnævnte med henblik på anlæggelsen af et hovedvejssystem.

Ved siden af konkrete forbedringer fandt der desuden en administrativ centralisering sted: Styrelsen af vejene henlagdes under staten, ligesom Generalpostamtet mellem 1762 og 1804 overtog det administrative tilsyn med landbefordrings-, telegraf- og vandtransportvæsenet. Havne- og kanalvæsenet sorterede under Generaltoldkammeret, fra 1816 Generaltoldkammer og Kommercekollegiet.

Under landbefordringsvæsenet henhørte bl.a. sager vedr. ekstraposten, som der imidlertid havde været dårlige erfaringer med. Trods 1804-forordningens krav om oprettelse af vognmandslav i alle købstæder, forblev de fortsat fraværende mange steder eller forsøgte nedlagt, bl.a. i den efterfølgende krise- og krigsperiode: Allerede 1760'ernes kancellikommission kan ses som et fingerpeg om, at den organisatoriske baggrund var for spinkel.

Det blev imidlertid først med etableringen af et system af dagvognsruter og diligenceruter i 1830'erne, at formerne for den offentlige trafik ændredes radikalt. Vel stod lavene for driften af dagvognene, men de var under tilsyn af postvæsenet, hvis diligencetrafik fra 1834 betød, at personbefordringen kunne udskilles fra den langsommelige pakkepost.

Hermed var det faste rutenet også for persontrafikken endelig slået virkningsfuldt igennem, og det opnåede da også – rimeligt udbygget omkring 1850 – en betydelig succes. Samtidig med indsættelsen af postejede dampskibe på de vigtigste overfarter tegnedes dermed i disse år konturerne af et komplekst moderne kollektivt trafiksystem.

Bag initiativtagerne stod ikke mindst handels- og næringsmæssige interesser, der bl.a. varetoges af Generaltoldkammer- og kommercekollegiet, således som det skulle komme til udtryk i forbindelse med planerne om en Østersø-jernbane. Den danske regering lod siden nedsætte en jernbanekommission i 1835, hvorved staten blev engageret i den handelspolitisk betonedede proces, der foreløbigt resulterede i anlægget af den første jernbane i det danske monarki: Altona-Kiel banen, åbnet 1844.

Det var imidlertid private, der havde sat fart i de første baneplaner, ligesom de første dampskibsruiter også var blevet oprettet på privat initiativ. Det blev i begyndelsen også overladt private at forestå anlæg og drift af de første baner, men staten involveredes dog stærkt gennem tilsyn, kontrol og økonomisk støtte.



Periodens indsats demonstrerede imidlertid også, at en stærkere statslig interesse i selve driften var undervejs – i lighed med, hvad der var tilfældet for brevbefordringen og telegrafvæsenet. Det afgørende skridt i denne retning blev taget med oprettelsen af et statsligt driftsselskab for de jysk-fynske baner i 1867 og med statsovertagelsen af Det sjællandske Jernbaneselskab i 1880. I løbet af kort tid havde det offentlige således nærmest opnået monopol på den kollektive trafik.

I løbet af 1870'erne var stambanenettet en realitet, hvor efter sidebanebyggeriet for alvor kom i gang. Med åbningen af de sidste baner omkring 1930 var den kollektive

trafik udstrakt til snart sagt hver en egn i landet. Samtidig havde en vis decentralisering dog fundet sted. De fleste sidebaner fik status som privatbaner, men dette indebar dog kun, at private evt. kunne erhverve aktier heri. Reelt finansierede enten kommunerne alene eller stat og kommuner tilsammen anlæggene, typisk uden større forventninger til en profitabel drift, der i øvrigt underkastedes et stramt statsligt tilsyn.

Med disse offentlige driftsvirksomheder havde samfundet erhvervet hidtil usete muligheder for på trafikområdet at kunne styrke den samfundsudvikling og -ændring, den begyndende industrialisering havde givet plads for.

For hele perioden kan man således for den kollektive trafiks vedkommende iagttage en udvikling, der i stigende grad medførte en statslig aktivitet. I begyndelsen byggede den på en mindre statslig-organisatorisk indsats med basis i privat drift, men nåede et foreløbigt højdepunkt med samfundet som både organisator og driftsherre.



Som trafikform havde den individuelle og private transport til lands historisk set ikke hidtil kunnet udgøre noget rimeligt alternativ til den kollektive bl.a. p.gr.a. den tekniske udvikling. I løbet af 1920'erne dukkede imidlertid på få år en alvorlig konkurrent op, således som det med udstillingens sidste nummer, rutebilkortet, antydes. Både som rutetrafik og i individuel form opnåede den i 1930'erne en trafikandel, svarende til banernes. Med motoriseringen og bilernes fremmarch blev trafikområdet revolutioneret og, som noget nyt, i stort omfang uden om den statslige styring og medvirken. Denne udvikling har medført, at den kollektive trafik nu til dags fungerer som et supplement til den individuelle og i kraft af statslige tilskud udgør et socialt element i befordringsvæsenet: Hermed havde det kollektive trafikbegreb fået sit moderne indhold.

Bog anmeldelser

Margareta Lindblad og Willy Westby:

NORDEN rundt med TÅG.

440 sider, 116 ill., pris 120,- kr.

WILLMA Bokförlag, 1983

Forlaget Willma i Stockholm har udgivet en rejsevejledning om de nordiske lande til brug for de nu mere sjældne rejsende, der ønsker at foretage deres rejse med tog og ikke med bil. I gamle dage var det jo helt almindeligt, at en rejsebog for f.eks. Småland skildrede, hvad man så langs de enkelte jernbanestrækninger, men i de sidste 50 år er det som bekendt altid skildringer af, hvad man ser langs landevejene, der dominerer rejsebøgerne. Det må derfor hilses med tilfredshed, når nogen søger at lave en bog, der skildrer, hvad man kan se langs jernbanerne og særligt da, når man øjensynligt specielt lægger an på de rejsende, der er interesserede i jernbanernes udvikling. Så langt så godt, men ærligt talt, hermed er det bedste også sagt. Billederne er temmelig kedsommelige både for folk, der er mere interesserede i, hvad landene har at byde på, bortset fra jernbanerne, og for jernbaneinteresse-

rede, men værre er det, at oplysningerne om de enkelte landes jernbanevæsen i lidt for høj grad giver indtryk af, at de er skrevet af svenske uden alt for meget kendskab til de andre landes forhold. Interessant er det således at få at vide, at man i Danmark omkring 1860 var specielt interesseret i at få baner til de vestjyske havne, når man tager i betragtning, at der ingen var. Om anlægget af Esbjerg havn og banen dertil – ikke et ord. At der findes mange private jernbaner i dag i Danmark turde vel også være en overdrivelse. Mest ejendommeligt forekommer det mig, at man overhovedet ikke omtaler de mange museumsbaner, når det skal forestille at være en rejsebog for jernbaneinteresserede. Ideen er god, men udformningen af denne bog er ret amatøragtig.

BW.

Poul Wind Skadhauge:

En smuk maskine

196 sider, ca. 200 ill., pris 296,- kr.

Herluf Stockholms Forlag, 1983

Når man som anmelderen i snart 50 år har interesseret sig for jernbaner og haft en nostalgisk og – mistænker man selv – lidt latterlig forkærlighed for småbaner, glæ-

der man sig meget naturligt over den enorme udvikling jernbanelitteraturen har haft i den sidste snes år. Da jeg var dreng, var det næsten ikke til at opdrive en bog om jernbaner, bortset fra lidt engelsk litteratur, medens en antikvarboghandler i Stockholm forrige år fortalte mig, at jernbanelitteratur snart var det fagområde, han havde flest forespørgsler om. Denne udvikling er af det gode, men sommetider spørger man alligevel sig selv, om det ikke er ved at gå lidt for vidt. Boger om moderne jernbaner og jernbanernes fremtidsmuligheder er der nemlig ikke videre salg i, hvorimod det vrimler med mere eller mindre overfladiske billedværker om tidligere tiders tog og her naturligvis i overvældende grad damptog. Denne udvikling, der er så karakteristisk for England, har ikke været slet så fremtrædende i de skandinaviske lande, hvor man i højere grad har beskæftiget sig med de enkelte baner, stationer og holdepladser, motortog, personvogne o.s.v.

Den nu udkomne bog af Skadhauge, »En smuk maskine«, udelukkende forsynet med forfatterens egne – gud bevares dygtige – tegninger, synes mig nok at høre til gruppen dampnastolgi og at have et noget begrænset publikum. Andre end fanatiske dampfans har meget lidt at hente i den, og selv indenfor de dampinteresseredes kreds vil jeg endda mene, at der er mange, der vil stille sig lidt skeptiske. De tekniske interesserede vil have teknisk korrekte tegninger forsynet med mål, og de mere nostalgisk prægede fotografier og farvebilleder. Bogens tegninger er f.s.v. ikke dårlige, men de mange billeder fra siden kan virke noget ensformige og kedelige, og forfatterens betragtninger over lokomotivernes æstetiske udformning forekommer mig ofte så subjektive, at de er af mindre interesse for andre. Forfatteren gør med rette gældende, at man ikke kan opstille normer for æstetiske værdier, men alligevel er det jo i virkeligheden det, han gør side op og side ned. At han så også i nogen grad kommer til at overse, at den æstetiske virkning af et lokomotiv dog trods alt er temmelig underordnet i forhold til lokomotivets tekniske ydeevne er en anden sag. Det er givetvis væsentligt, at en bygning opfylder visse æstetiske krav, men om et damplokomotiv gør det, må nok anses som en biomstændighed. At bruge 4 – siger og skriver fire sider – på at diskutere om Østbanens lokomotiver nr. 5 og 6, der er byggede i 1895, ser klodsede og gammeldags ud eller ej, vil vist nok af de fleste blive betegnet som temmelig overdrevet. Skulle spørgsmålet endelig diskuteres i enkeltheder, ville jeg gerne have et par fotografier og også i den af forfatteren så foragtede imponerestilling, skråt forfra, i stedet for at blive præsenteret for en tegning af, hvordan lokomotivet eventuelt ville være kommet til at se ud, hvis altså det var blevet overtaget af statsbanerne, og man havde givet det skorstenskrave og flyttet domene og sandkassen og iøvrigt på andre måder lavet lidt om på det.

Bogen er meget charmerende, og Skadhauge må have brugt et enormt antal timer på sine tegninger, men den forekommer mig i lidt for høj grad at være for feinschmeckere. DJK turde i hvert fald ikke have investeret i den.

BW

Skønhed som De ikke aner,
findes langs private baner

Jernbanefærger på Øresund og Strelasund af Torben Nellemann

84 sider, 116 ill., pris 68,- + 7,- kr.

Dansk Jernbane-Klub, 1983

Jernbane-klubben har påtaget sig udgivelsen af et interessant værk, som stod i fare for aldrig at blive trykt, hvis ikke foreningen ville påtage sig opgaven.

Den nu aldrende landsretssagfører Torben Nellemann har tidligere beriget nærværende tidsskrift med nogle særdeles læseværdige og meget fint illustrerede artikler om skibstrafik på Øresund og jernbanefærger, men har ikke hidtil været i stand til samlet at udgive det omfangsrige materiale, han er i besiddelse af. Det fremgår af forordet til den nu udgivne bog:

JERNBANEFÆRGER PÅ ØRESUND OG STRELASUND,

at forfatteren var blevet opfordret til at behandle dette emne i et af et svensk forlag planlagt større værk om færgeoverfarter med tilknytning til Sverige, men at dette projekt er blevet skrinlagt. Dermed løb lrs. Nellemann en risiko for, at han simpelthen ikke ville kunne nå at få materialet udgivet, men heldigvis har DJK påtaget sig besværet og den økonomiske risiko ved at være forlægger for bogen. Disse omstændigheder og forfatterens hastværk med at blive færdig, inden det efter hans egen opfattelse ville blive for sent, bevirker, at man snarere kan tilgive de skønhedsfejl, som bogen også er kommet til at lide af, men derom nedenfor.

Denne forhistorie har ført til, at bogen indeholder et ikke-ubetydeligt afsnit om færgetrafikken på **Strelasund**, der ikke siger en dansk læser ret meget. Jeg er tilbøjelig til at tro, at mange læsere af dette blad vil stille sig selv det spørgsmål, hvor i alverden det sund ligger. Lad det straks være robet, at det er det smalle farvand mellem Rügen og fastlandet ved Stralsund. Denne færgetrafik, der nu for længst er afløst af en dæmning, spiller naturligvis en væsentlig rolle i svensk og tysk jernbanehistorie, men turde ingen betydning have i den tilsvarende danske jernbanehistorie. Kun faren for, at det indsamlede materiale ellers ville gå tabt, hvis ikke Jernbaneklubben tog afsnittet med i bogen, kan til en vis grad forsvare denne del af udgivelsen. Her skal jeg iøvrigt lade dette kapitel ligge.

Forfatteren går meget grundigt til værks med hensyn til såvel Helsingør–Hälsingborg som Frihavnen–Malmö ruterne. Læseren får en grundig redegørelse for de enkelte færgers byggeår, ombygninger, navneændringer, tekniske data (tildels med værftstegninger), avertering, anvendelse efter overførsel til andre overfarter, anvendelse af færger bygget til andre overfarter på Øresundsruterne o.m.a. Jeg skal nok dy mig for at søge at føje noget til, eller trække noget fra, idet ikke nogen sten ikke synes løftet. I redegørelsen for f.eks. færgeren **Helsingborgs** senere skæbne efter navneforandringen til Glyngøre og forflyttelse til Glyngøre–Nykøbing Mors kan dog, hvis man vil være meget nøjeregnende, tilføjes, at den også har sejlet som reservefærge på Fåborg–Mömmark. Billedstoffet er fremragende og reproduktionen god, hvorved også må bemærkes, at der er anvendt en god papirkvalitet. Foruden forfatterens egne billeder er der hentet adskillige fra Wilckes tilsyneladende udtømmelige arkiv. Der redegøres også kompetent for jernbanetilslutningerne til færgeruterne.

Særlig for så vidt angår de indviklede forhold omkring forbindelserne fra Hålsingborg er der meget stof, som i hvert fald for mig er helt nyt. Endog loko-typer og personvognenes litrering, indretning og ombygninger redegøres der indgående for. På denne baggrund synes det for driften af jernbanefærger vitale spørgsmål om rangering om bord og fra borde lidt stedmoderligt behandlet, eftersom det affærdiges i få linier. Særligt har der på den svenske side, efterhånden som elektrificeringen er skredet frem, været vanskeligheder af teknisk art, fordi man nu engang ikke kan føre køreledninger ind på færgeklapperne endsige på færgerne, således at man stadig må bruge dieseldrift. En nærmere omtale heraf kunne have været interessant.

Det fremgår af forordet, at manuskriptet er dikteret til bånd og derefter renskrevet bl.a. med bistand af John Poulsen (vist også, har jeg ladet mig fortælle, af fru John Poulsen). Dette forklarer, at sproget undertiden er sært knudret, hist og her på grænsen af det sprogligt ukorrekte.

Det virker også lidt pudsigt, at forfatteren giver det gode råd til DSB at bevare M/F-erne »STOREBÆLT« og »KORSØR« til indsættelse på Frihavnen-Malmö overfarten. Et P.S. forklarer dog, at DSB beklageligvis for dem ikke har fulgt rådet. Der er også sket fejl fra trykkeriet Svend Jensen's side; men det er vi jo ikke ukendt med fra andre af DJKs udgivelser, senest fra »Æ Kringelbahn«. Der er vedlagt en folder med adskillige rettelser. Det er dog en ret ufuldstændig liste. Der er en del flere trykfejl end opgivet. Lidt grundigere korrekturlæsning havde været en fordel.

Alt i alt hører mine indvendinger hjemme i småtingsafdelingen. Forfatteren og forlaget har beriget dansk og svensk jernbanelitteratur med et væsentligt arbejde om et hidtil ikke-opdyrket emne. Det kan varmt anbefales til interesserede i Danmark og Sverige at anskaffe og læse bogen.

Den kan rekvireres hos Salgsafdelingen!

Jul. Paulsen.

Danske lokomotiver og motorvogne 1980-01-01

Tillæg til denne håndbog for jernbaneentusiaster pr. 1. januar 1982 bringes nedenfor. Bogen kan stadig fås gennem Salgsafdelingen. Pris: 60,- kr. + 7,- i porto.



ME 1502, Rødby Færge 1981.

- Side 75: HFHJ T 4 udrangeret 1981. Samtlige oplysninger slettes.
- Side 109: OHJ 38 solgt til Dansk Jernbane-Klub. Samtlige oplysninger slettes.
- Side 118a: Ny side tilføjes med OHJ 64, 65.
- Side 127: VLTJ M 4 og M 5 udlejet 1981 — til Foreningen Dalmose—Skælskør Banen.
- Side 131: VLTJ Sm 16 udlejet 1981 — til Foreningen Dalmose—Skælskør Banen.
- Side 140: ØSJS M 1 David solgt til privatmand. Samtlige oplysninger slettes.
- Side 144: Retteligt nummer er ØSJS MT 102.

Supplement pr. 1982-01-01 til

Danske Lokomotiver og Motorvogne 1980-01-01

- Side 24: MV 1134 omlitret til MY efter motorombygning til GM type 567C.
- Side 27: MY 1134 tilføjes, så antal rettes til 40 stk.
- Side 29: Følgende MZ tilføjes i fodnoten vedr. elvarme og ITC: 1414, 1418, 1419, 1423.
- Side 30: Ny fodnote tilføjes: Følgende har ITC-udstyr: 1444
- Side 32: ME har rettelig "Længde over puffer" 21000 mm. Antal ME i ordre er 30 (ME 1501—1530), heraf er pr. 1982-01-01 leveret ME 1501—1509 (kun 1502—1505 formeldt overtaget af DSB).
- Side 33: MV 1134 rettes til MY 1134.
- Side 35: Fabrikationsnumre for ME 1501-1509:
ME 1501 Henschel 32481 1981 ME 1506 Henschel 32486 1981
ME 1502 Henschel 32482 1981 ME 1507 Henschel 32487 1981
ME 1503 Henschel 32483 1981 ME 1508 Henschel 32505 1981
ME 1504 Henschel 32484 1981 ME 1509 Henschel 32506 1981
ME 1505 Henschel 32485 1981
Byggeår for MZ 1457—1461 rettes till 1978.
- Side 49: 16 MO udrangeret 1981. Antal rettes til 30 stk.
- Side 50: 7 MO udrangeret 1981. Antal rettes till 7 stk.
- Side 51: Følgende MO udrangeret 1981 og slettes: 1802, 1805, 1807, 1808, 1812, 1817, 1819, 1821, 1822, 1826, 1843, 1853, 1854, 1859, 1865, 1869, 1956, 1976, 1977, 1979, 1981, 1989, 1995.
- Side 52: "Akselrækkefølge" rettes til "2'B"
- Side 52a: Ny side tilføjes med DSB litra MRD.
- Side 53: Følgende fabrikationsnumre tilføjes: MRD 4201 Scandia 29354 1981 MRD 4202 Scandia 29355 1981
- Side 55: Traktor 46 har Leyland-motor, 6-cylindret, 78 HK/57 kW/1150 omd.
- Side 57: Traktor 50 udrangeret 1981. Samtlige oplysninger slettes.
- Side 66: GDS MT 5 hedder nu GDS-HFHJ MT 5.

Jernbanenyt - kort fortalt



Privatbanerne

Høng-Tølløse Jernbane

Stationsbygningen i Skellebjerg er solgt, og varehuset samme sted er nedrevet i det tidlige forår 1983.

Ved holdepladserne i Vedde, Skellebjerg og Kulby er der opsat nye venteskure, og perronerne er i Vedde og Skellebjerg blevet forsynet med elektrisk lys fra nyopsatte standerlamper.

Stationsbygningen i Vedde er udbudt til salg.

I Dianalund er der foretaget spormodernisering på stationsarealet, og det gamle sidespor »ind i skoven« til det forlængst nedlagte savværk er optaget. Skinnerne i spor 1 og 2 er udskiftet, og mellemperronen er blevet forhøjet af hensyn til bedre indstigningsforhold i togene. Læsse-sporet på stationsiden er ændret til et blindspor med

sporskifte fra spor 1 i retning mod Skellebjerg. Sporet til enderampen ved varehuset er optaget.

Stationsbygningen i Dianalund blev i det sene efterår 1982 udvidet endnu en smule af hensyn til en udvidelse af ventesalen, da et andet stykke af ventesalen blev lagt til stationskontoret af hensyn til bedre arbejdsforhold ved fjernstyringspulten og ved de to postekspeditionspladser.

I foråret 1983 har baneafdelingen atter taget fat på spormoderniseringen mellem Ruds-Vedby og Kulby. Man er startet fra Ruds-Vedby station, og udskiftningen af de gamle 24 km/m-skinner med 32,25 kg-skinner lagt i skærver går godt fremad.

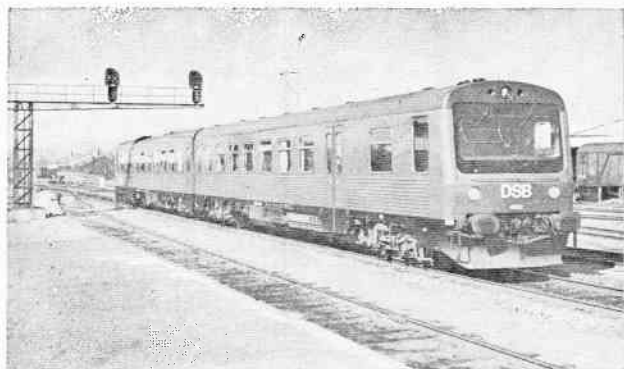


Skinnebussen HTJ S 47 er i forbindelse med revision blevet ommalet i banens røde farve, og fremtræder herefter i meget flot stand.

Side 52a:

DSB

MRD



4202 + 4201, Odense 1982.

4201-4202 = 2 stk

Akselrækkefølge	2'B'	Maksimalhastighed	120 km/t
Byggested	Scandia-Randers A/S	Længde over puffer	22335 mm
Byggeår	1981	Akselafstand	15100 + T1900 mm
Transmission	Dieselhydraulisk Voith 320	Tjenestevægt	34,5 t
Motor	Deutz type F12L413F	Antal siddepladser	52 (+ 10 i rejsegodsrum)
Effekt	325 HK - 239 kW/ 2400 omdr.		

Fast sammenkoblet til tovgangstog MRD + MRD eller MRD + MR med samlet længde på 44670 mm.

Side 118a:

OJH

64, 65



OJH 65, Holbæk 1981.

64, 65 = 2 stk

Akselrækkefølge	B	Effekt	240 HK - 176 kW/
Byggested	MaK type 240		1000 omdr.
Byggenummer	220016, 220013	Længde over puffer	7700 mm
Byggeår	1952, 1952	Akselafstand	2900 mm
Transmission	Dieselmekanisk	Tjenestevægt	29,0 t
Motor	MaK Ms 24		

Rangerlokomotiv

1952-1981 NBJ - Nora Bergslags Jv. - nr. 15, 12

Den fra det konkursramte tyske Apfelpfeil-selskab erhvervede 26,4 m lange personvogn er sat i drift 1. marts 1983 som HTJ BN 72. Vognen er indrettet som storrumsvogn med to vognafdelinger med ialt 100 siddepladser.

Igennem de seneste år har HTJs egne godsvogne faktisk ikke været benyttet. Kun i ganske enkelte tilfælde har baneafdelingen anvendt enkelte vogne til transporter. Pr. 1. maj 1983 er følgende HTJ-godsvogne solgt til ophugning: HTJ Pf 132 (sidst anvendt som fladvogn til transport af brofag), HTJ PH 141-144, 146, 147, 149-153.

Lollandsbanen

Diesellokomotivet LJ M 32 blev i forsommeren 1982 afsendt til Kosan-Frichs i Århus med henblik på udskiftning af lokomotivets motorer og anden form for revision. I begyndelsen af februar 1983 kom M 32 tilbage til Lollandsbanen med to nye motorer, Frichs type 3185 Argus, trecylindrede og med en effekt hver på 375 HK ved 1000 omdrejninger/min. Indtil videre har man ved LJ været tilfreds med »fornyelsen« af M 32, og diesellokomotivet LJ M 31 vil antagelig få tilsvarende nye motorer, når bevilling her til foreligger. Motorfornyelsen på M 32 har kostet ca. 1,2 mill. kr.

Fra DSB har Lollandsbanen i 1982 indkøbt personvognene Bjh 29-24 301-7 og Bjh 29-24 306-6. Bjh 29-24 301-7 er i efteråret 1982 renoveret på banens værksted i Maribo og nymalet i Y-togs farver med »Lollandsbanen« i store bogstaver på vognsiderne. Vognen er ved LJ litereret B 78. Bjh 29-24 306-6 vil blive anvendt til reservedele.

I februar 1983 har LJ indkøbt yderligere tre personvogne, nemlig DSB Bgh 29-63 119-5, 29-63 125-2 og 29-63 132-8. Vognene vil blive renoverede på LJs værksted i Maribo og mindst to af dem vil blive udstyret med Webasto-oliefyr. Derved skulle man kunne spare kørsel med kedelvogne i nogle af de lokomotivtrukne tog.

Odsherreds Jernbane

Stationsbygningerne i Sandby og Mårsø er udbudt til salg.



Skinnebussen OHJ S 31 med styrevognen OHJ Cs 229 ved Tølløse på HTJ, 28. december 1974. Foto: Gunnar W. Christensen.

Diesellokomotivet OHJ 39 er p.t. til revision på banernes værksted i Holbæk. Foruden eftersyn af bogier, motorer m.v. forsynes lokomotivet med »triangellys«, og det bliver malet op.

Skinnebussen OHJ S 49 er også til revision, og når skinnebussen atter sættes i drift i midten af maj måned er den ommalet i OHJs røde farve.

I efteråret 1982 har Odsherredsbanen fra DSB indkøbt en styrevogn, CIs 29-27 714-8, og vognen er nu hensat i Holbæk sammen med de to resterende Apfelpfeil-vogne, hvis skæbner endnu ikke er afgjort.

Til Lokomotivklubben har OHJ solgt baneafdelingens arbejdsvogn OHJ D 62, som OHJ erhvervede fra Troldhede-Kolding-Vejen Jernbane efter dennes lukning i 1968. Endvidere har Lokomotivklubben også erhvervet den lukkede godsvogn OHJ GIm 354.

Skinnebussen OHJ S 31 og skinnebusstyrevognen OHJ Cs 229 er ophugget efter først at have været anvendt til en civilforsvarsovelse i Mårsø. Dermed er den sidste svenske skinnebus af typen YBo4 væk. OHJ og HTJ købte i årene 1963-65 fire skinnebusmotorvogne af denne type, HTJ S 29 og 30 samt OHJ S 31 og 32. De fire motorvogne var udstyret med et andet koblingssystem end det, der var anvendt ved de danske skinnebuser og skinnebusserne fra Grängesbergbanen, HTJ S 27 og OHJ S 28, hvorfor en styrevogn fra Grängesbergbanen, TGOJ UBFOs 109, i 1965 blev ombygget, så den passede til de »nye« skinnebuser. Denne styrevogn blev litereret OHJ Cs 229.

Pr. 1. maj 1983 er følgende OHJ-godsvogne solgt til ophugning: OHJ Qc 330, OHJ GIm 345, 346, 349 og 353, OHJ PH 451, 452, 457 - 462, 464, 465 og 468, OHJ Elo 473, OHJ TH 491 og 492 samt OHJ THL 493-495.

Endvidere er følgende vogne (uden OHJ-nr., men tilhørende OHJ) solgt til ophugning: HFHJ K 315 og 321 (indkøbt af OHJ i 1965), LJ P 211 (byttehandel med Helsingør Jernbaneklub med OHJ PH 454) og DSB CII 29-26 497.

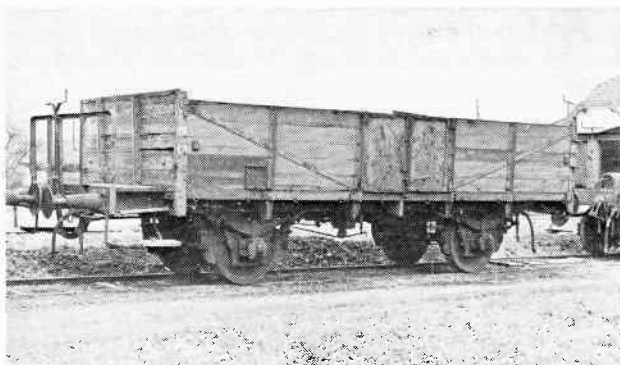
Vemb-Lemvig-Thyborøn Jernbane

I efteråret 1982 har banen gennem »Krupp«-handelsfirma købt en rangertraktor type Köf II, DB 323 655-1, der var beskadiget på førerhuset efter et sammenstød. Efter revision og istandsætning på VLTJs værksted i Lemvig er rangertraktoren sat i drift som VLTJ T 17 ommalet i banens farver rød/orange/creme.

Endvidere er der fra Bw Friedrichshafen i Vesttyskland indkøbt »Rottenkraftwagen« KLV 519 218 samt anhænger KLA 01097.

Traktor 15 er udlejet til Lokomotivklubben. Traktor 16 blev udbudt til salg, og den er solgt til DJK, Mariager-Handest

Veteranjernbane, hvortil den transporteredes fra Lemvig på en Ks-vogn i februar måned 1983.



En af de nu ophuggede godsvogne, OHJ PH 452, i Gislinge, 17. april 1983. Foto: Ole-Chr. M. Plum.

Personvognen VLTJ C 3 blev solgt til ophugning i efteråret 1982. Vognen var bygget af Scandia i 1912 til DSB, i 1971 blev den som DSB CP 3214 solgt til VLTJ.

Østbanen

I efteråret 1982 er der foretaget sporudskiftning mellem Karise og Fakse S ved DSBs baneafdelings foranstaltning. Østbanens egen baneafdeling havde inden arbejdet påbegyndtes iavet et stort forarbejde med udkørsel af materialer m.v.



Diesellokomotivet M 10 kom tilbage til Østbanen via Padborg og Nyborg-Korsør i slutningen af september 1982. Lokomotivet havde været til en større revision på MaK's reparationsværksted i Moers i Vesttyskland.

Fra Statens Järnvägar har Østbanen i september 1982 indkøbt skinnebussen SJ Y6 1013 til erstatning/supplement af de svenske skinbusser MB 21-25.

Styrevognene til de svenske skinbusser, BDS 31 og 32, ophugges, da de er for tunge til at togene kan »holde tid«, hvis kun én MB skal trække en BDS.

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

LUNDS BAGERI

v/ Claus Lund

Kirkegade 12 – Mariager

Telefon (08) 54 10 26

Daglig friskbagt brød og lækre kager

Åbent søndag – Lukket mandag

FORENINGS-NYT

Referat af den ordinære generalforsamling søndag den 20. marts 1983 på Niels Steensens Gymnasium

PUNKT 1: VALG AF DIRIGENT.

B. Wilcke bød velkommen og foreslog herredsdommer Jul. Paulsen til dirigent. Valget skete med akklamation. Dirigenten konstaterede, at generalforsamlingen var lovligt indvarslet.

PUNKT 2: BERETNING OM FORENINGENS VIRKSOMHED OG PLANERNE FOR DET KOMMENDE ÅR.

B. Wilcke redegjorde under et for foreningens aktiviteter. Medlemstallet i 1981/82 udviste en afgang på 80 medlemmer, hvilket svarede ganske nøje til de foregående år. Der havde været en tilgang på 97 nye medlemmer, hvilket giver en nettotilgang på 17 til ialt 1632 medlemmer ved årets udgang.

Redaktør af »Jernbanen« havde gennem næsten hele 1982 været Ole Linå Jørgensen. Det havde desværre vist sig

upraktisk med en redaktør, der boede i Herning, når bladudvalget var i København. Dette bevirkede en for lille kontakt mellem redaktør og udvalg og havde desværre vist sig at skabe problemer, bl.a. for foreningsstoffet. Bestyrelsen besluttede i december 1982 at afgive redaktørhvervet til B. Wilcke, da der viste sig problemer med en bestemt artikel om Thy-banen i nr. 6/1982. Artiklen var planlagt til at fylde ca. 2/3 af bladet og skulle indeholde 54 billeder. Dette ville bevirke en kliché-regning på ca. 8.000 kr. mod normalt ca. 3.000 kr. Dette medførte, at bladet blev stoppet, og bestyrelsen forsøgte at få redaktøren til at gøre artiklen mindre, idet man påpegede, at vort blad var et nyhedsblad, og bestyrelsen ikke mente, at vi kunne bringe en så stor artikel. Det var ikke muligt at nå til enighed med redaktøren, hvorfor bestyrelsen overdrog B. Wilcke og Ole Plum redaktionen indtil videre. Bestyrelsen arbejder p.t. på at finde en ny redaktør, idet det bemærkes, at bladets hidtidige linie ikke vil blive ændret. Der vil i 1983 blive udsendt 6 numre på hver 28 sider, med nogenlunde fordeling mellem DSB, privatbaner, museumsbaner og lidt udlandsstof, i det omfang der er plads. B. Jacobsen fortsætter med at redigere foreningsstoffet.

Med hensyn til bogudgivelser blev det oplyst, at foreningen udsendte 2 bøger hurtigt efter hinanden. DJK nr. 44 »Æ Kringelbahn« blev lidt større end oprindeligt tænkt, men til gengæld lidt billigere end de senest udsendte bøger. De samlede billedsider har bevirket, at bogen blev billigere, men til gengæld virker det ikke godt, hvorfor kommende bøger vil blive ændret på dette punkt.

Endvidere er udsendt en bog af Nellemann om færger på Øresund m.v. DJK accepterede at udgive bogen, da udgivelsen til anden side ikke viste sig mulig. Desværre var udgivelsen genstand for en del hastværk, så det desværre har vist sig nødvendigt med udsendelse af rettelserblad, bl.a. på grund af problemer med produktionen.

Endvidere er der i det forløbne år blevet forsøgt genudgivelse af tidligere DJK-bog (Kolding-Egtved), der har været udsolgt i mange år. Hvis det bliver en succes, vil den blive fulgt af andre tidligere udgivelser. Bogen er trykt i 300 eksemplarer, forsynet med 12 nye billeder, og sælges for kr. 38,00.

Medlemsmøderne i det forgangne år har fulgt den tidligere linie, både DSB-stof, privatbaner, lidt udland og film-aften.

Med hensyn til udflugter er der i øjeblikket planer om dampudflugt på Nordvestbanen, udflugt Solrød-Køge og videre til Faxe Jernbane samt et besøg på Godsbanegården. Til efteråret arrangerer Hansa udflugt til Ungarn og Rumænien.

Samarbejdet med de øvrige foreninger er gået gnidningsfrit. Der er enighed mellem DJK, HgJK og SHS om at forsøge at nedsætte et fælles repræsentantskab, der ikke skal have besluttende myndighed.

Regnskabet udviser et overskud på 203.000,00, hvoraf ca. 50.000,00 er egentligt driftsoverskud, medens resten er tilskud fra forskellig side. Alle baner og afdelinger har givet overskud, idet dog Limfjordsbanen for første gang har et mindre underskud. Tallene frmegår af det udsendte regnskab.

Maribo-Bandholm. Foreningen har fået tilbudt Bandholm Station for 60.000,00. Bestyrelsen forsøger at skaffe tilskud til købet. I modsat fald vil stationen blive overtaget af en selvejende institution med DJK som deltager.

Endvidere har foreningen overtaget hele rundremisen i Maribo for en symbolsk leje. Dette har forbedret banens forhold, idet mere materiel end tidligere kan stå inden døre.

Lollandsbanen har foretaget væsentlige sporarbejder på Bandholm-banen. Dette arbejde er sket ved hjælp af beskæftigelsesfremmende foranstaltninger, og det forventes, at ca. 1/4 af banens sveller er udskiftet inden udgangen af 1983.

Arbejdet fortsætter på LJ nr. 19 og det forventes at være afsluttet i løbet af 1-2 år.

Lollandsbanen har udtrykt anerkendelse for det store arbejde, der udføres på Museumsbanen.

Limfjordsbanen. Som tidligere anført havde banen et lille underskud for første gang. Dette skyldes, at banen i juli måned udelukkende havde kørt med skinnebus. Dette viste sig at være en fejl, da juli er den største driftsmåned. Fra 1983 vil der igen være dampkørsel i hele sæsonen.

D-maskine gruppen. Gruppen har igen haft en stor sæson med kørsel på Fyn, Sønderjylland og rundt om i landet. Endvidere har gruppen arbejdshold i Roskilde, Odense, Høng og Esbjerg. Der er udført betydelige arbejder på OHJ nr. 38, D 826 og K 564.

Bloustrød. Arbejdet med anlægget skrider godt frem. Gruppen har købt 2 smalsporede motorlokomotiver fra Ruds-Vedby teglværk.

Foreningen har afhændet R 959. Til gengæld er modtaget fra DSB E 999. R 959 skal benyttes til reservedele for DSB's R-maskine medens E 999 skal sendes til ophugning. Indtægten herfor tilfalder DJK.

Sluttelig blev E. Rothmann hyldet for det store arbejde, der er udført på Nr. 38.

Herefter redegjorde Fredberg for MHVJ's remisebyggeri. Der er nu støbt fundamenter til sidebeklædningen, der er opsat. Beklædningen består af betonelementer, beklædt med søsten. Der er ialt anvendt 44 elementer, men der har desværre været problemer med opsætningen, der derved har givet en del ekstraarbejde. Pålægning af eternittag sker i påsken 1983. Herefter mangler vinduer og porte. Portene er indkøbt billigt fra DSB, og der skal en mindre tilpasning for isætningen.

Når lukningen således er tilendebragt, vil 1. etape af byggeriet være afsluttet. Herefter mangler skillerum til værksted og opholdsrum, men både økonomisk og arbejdsmæssigt holdes indtil videre en pause.

Finansieringen af byggeriet er sket dels ved optagelse af byggelån, dels ved tilskud fra DJK og Mariager Remisekomité. Der er udført et stort arbejde fra remisekomiteen og der blev rettet en varm tak herfor, både til komiteen og til de medlemmer, der støtter den. Samtidig opfordres flere medlemmer til at slutte op om dette arbejde.

Driftsåret 1982 udviste det højeste rejsetal og den højeste indtægt nogensinde. Især har de mange særtog været medvirkende hertil. Rejsetallet er steget med 27%, på trods af takststigninger på 25%.

Kontrakten med Mariager kommune er forlænget til 1989.

VLTJ Nr. 7 påregnes færdig i efteråret 1983. OHJ Nr. 40 er stort set færdig, og lokomotivet vil blive forsøgt startet, når vejret tillader det.

KOMMENTARER TIL BERETNINGEN:

Leif Gaml. kritiserede byttet af R 959. Mente, at foreningen havde behov for et stort lokomotiv, da vi ofte kører meget store tog, som vore lokomotiver har svært ved at klare. Dette skulle også ses i lyset af, at der formodentlig i fremtiden ville komme krav fra DSB om højere hastigheder. Mente endvidere, at vi nok skulle have mulighed for at sætte R-maskinen istand, især da vi nok kunne få tilskud fra forskellige fonde, hvis vi havde villet. End-



Den 12. april 1983 kørte DJK, D-maskine gruppen udflugtstog for Hansa-Folketurist »rundt om husene« i København med diesellokomotiv OHJ 24 og personvognene C 204 C 205. Diesellokomotivet var venligst udlejet af OHJ til formålet. Her ses toget på Københavns Hovedbanegård.
Foto: Per M. Jensen.

videre blev det fremført, at muligheden for at skaffe nyt materiel p.t. ikke er stort, så vi bør bevare det vi kan. Endelig blev det fremført, at nedskæringer måske gjorde det umuligt for DSB at leve op til de intentioner man har idag, hvorved DSB måske blev nødt til at opgive sine sidste damplokomotiver.

B. Delfs henledte opmærksomheden på foreningens formålsparagraf, der taler om bevaring af jernbanemateriel, ikke opugning.

F. Beyer Paulsen mente, at R-maskinen er en kæmpeopgave, som foreningen umuligt kan magte økonomisk. Vi skal endvidere tænke på, at kun ca. 200 af vore medlemmer er aktive, resten er kun medlem af hensyn til bladet, møder og udflugter. Dette er kun ganske naturligt, men vi bør have det i tankerne, inden vi giver os i kast med store opgaver.

Leif Gaml: Når de sidste damplokomotiver er skrottet er der ikke mere at restaurere – uanset hvor mange aktive vi så er til den tid. Foreslog, at foreningen øger aktiviteten for at skaffe penge fra fonde, jfr. det store arbejde Mariager Remisekomité har præsteret.

B. Wilcke svarede på indlæggene. Anførte, at DJK er startet for at bevare privatbane-materiel, da statsbanemateriel naturligt hører hjemme under DSB og Jernbanemuseet. Med tiden har vi dog købt forskelligt DSB-materiel, men de helt store DSB-maskiner ligger uden for, hvad vi evner. DSB bevarer både P, E og R, men kan kun bevare R-maskinen, hvis de modtog vores som reservedele. Det må være bedre at støtte DSB i bevaringen af deres R-maskine. Hvis DSB efterfølgende opgiver damplokomotiverne, vil disse jo nok blive overladt til jernbaneklubberne.

B. Chorfitzen takkede alle aktive for det store arbejde, der udføres, og benyttede lejligheden til at opfordre flere medlemmer til at blive aktive til gavn for foreningen.

Herefter blev beretningen godkendt uden afstemning.

PUNKT 3: GODKENDELSE AF DET REVIDEREDE REGNSKAB
Dirigenten konstaterede, at det reviderede regnskab var udsendt rettidigt.

Mogens Bruun redegjorde kort for de principper, der ligger til grund for opbygningen af foreningens regnskab. Herefter blev det udsendte regnskab gennemgået.

Bemærkninger til regnskabet:

E. Hedetoft bemærkede, at Limfjordsbanens underskud skyldtes regnskabet opbygning, idet huslejen er bogført som udgift under Limfjordsbanen. Huslejen betales dog af Ålborg Kommune, hvilket fremgår af rubrikken tilskud til foreningen.

Lindstrøm forespurgte om størrelsen af de samlede indsamlede midler til vognhallen i Mariager. Savnede endvidere tilskud fra plattesalg i årets regnskab.

Ole Plum oplyste, at plattetilskuddet for 1981 er forudbetalt i maj 1981 af hensyn til foreningens dengang stramme økonomi. Plattetilskuddet for 1982 er på normal vis modtaget i foråret 1983, og vil således fremgå af næste års regnskab.

Mogens Bruun svarede Hedetoft, at kritikken omkring Limfjordsbanens regnskab var berettiget, men at noget tilsvarende gjorde sig gældende for de øvrige baner.

Der blev ikke fremsat ønske om afstemning, og regnskabet blev godkendt med akklamation.

PUNKT 4: FASTSÆTTELSE AF KONTINGENT OG OPTAGELSESGEBYR FOR 1984.

Bestyrelsen havde fremsat forslag om en stigning i kontingentet, jfr. indkaldelse til generalforsamling.

Formanden motiverede stigningen med den almindelige inflation. Endvidere at det var 2 år siden kontingentet sidst blev reguleret.

Det forhøjede kontingent blev godkendt uden afstemning.

PUNKT 5: VALG AF MEDLEMMER TIL BESTYRELSEN M.V.
Afgående: Mogens Bruun, Eigil V. Christensen og Ole-Chr. M. Plum. Alle villige til genvalg.

Indkomne forslag: Jens Vestergaard.

Dirigenten gennemgik kort lovenes regler for nyvalg.

Max Rasmussen motiverede opstillingen af Jens Vestergaard. Ønskede nyt blod i bestyrelsen, for at denne kunne markere sig stærkere med nye aktiviteter og skaffe nye medlemmer. Organisationen trænger til en opstrammer, så foreningen kunne hæve sig ud over det »nuttede« stande. Mente, at foreningen var blevet en kolos på lerbædder. Ved at tilføre bestyrelsen nye impulser kunne den komme til at fungere bedre og mere overbevisende.

B. Wilcke foreslog generalforsamlingen at stemme på de tre bestyrelsesmedlemmer for at bevare kontinuiteten i bestyrelsen.

B. Wilcke fremførte, at Eigil Christensen var en af de yngre medlemmer af bestyrelsen, og at han udførte et stort arbejde i Salgsafdelingen, samt ved at være sekretær for bestyrelsen (referater m.v.) til aflastning for Oscar Meyer.

Ligeledes kunne man ikke beskyldte Ole Plum for manglende initiativ eller idérigdom. Ole Plum var bestemt en af dem, der satte nye aktiviteter igang.

Endvidere fremførte formanden, at Mogens Bruun udover at være næstformand og kasserer var medstifter af foreningen. Da det gennem årene havde vist sig umuligt at finde andre, der var villige til at overtage kassererhvervet, var M. Bruun på det nærmeste uerstattelig.

Som stemmetællere foresloges og valgtes B. Chorfitzen og H. Hartmann.

Der var 93 stemmeberettigede tilstede og stemmerne fordelte sig således:

Mogens Bruun	60
Ole-Chr. M. Plum	53
Jens Vestergaard	51
Eigil Christensen	48
Blanke	61
Ugyldige	0

Som suppleant til bestyrelsen genvalgtes John Armstrong Pedersen uden afstemning.

Valg af revisor. Kjeld Christiansen ønskede ikke genvalg. Istedet foreslog bestyrelsen Gorm Jensen, der blev valgt med akklamation.

Som revisorsuppleant blev Knud Kümpel genvalgt for 2 år. Som ny revisorsuppleant efter Gorm Jensen blev valgt Jakob Stilling for en periode på 1 år. Valgene skete med akklamation.

PUNKT 6: INDKOMNE FORSLAG

Der var ikke indkommet forslag.

PUNKT 7: EVENTUELT:

Niels Thorup kritiserede, at der under punkt 5 i dagsordenen var anført »jyske medlemmer«. Det måtte være nok at skrive »medlemmer«. – Thorup fortalte herefter om arbejdet med K 564 i Esbjerg. Arbejdet skrider godt frem, kedlen er godkendt og der er isat nye rør. Takkede for den store hjælp fra både Limfjordsbanen og MHVJ. – Da arbejdet med K 564 er sket med økonomisk støtte fra lokale foreslog Thorup, at fremtidig kørsel med maskinen skulle

ske i Ribe amt. Foreslog, at generalforsamlingen næste år skulle vedtage oprettelsen af en sydjysk afdeling omkring K-maskinen.

Dirigenten bemærkede, at etablering af en lokal-afdeling kræver generalforsamlingens samtykke.

Mogens Bruun besvarede V. Lindstrøms indlæg under pkt. 3 og redegjorde ganske kort for de samlede bidrag til reisen i Mariager.

Ole Plum takkede for genvalget. Oplyste endvidere, at der fra næste sæson også bliver medlemsmøder i København i april. Der planlægges ialt 8 møder i perioden september 1983 – april 1984.

Bjarne Green kommenterede valget. Beklagede, at Eigil Christensen måtte forlade bestyrelsen og henstillede, at Jens Vestergaard vil optræde mindre rabiat, end Max Rasmussens valgtale lod antyde.

Kjeld Christiansen forespurgte til bladudvalget.

B. Wilcke svarede, at bladudvalget ville blive nedsat.

Da ikke andre ønskede ordet, takkede B. Wilcke dirigenten for den udmærkede ledelse af generalforsamlingen. Endvidere takkede B. Wilcke Kjeld Christiansen for det store arbejde, der var udført med revision af foreningens regnskaber. – Sluttelig takkede Wilcke Eigil Christensen for det store arbejde i bestyrelsen og udtrykte håb om, at Eigil Christensen ville fortsætte med sine mange hverv i DJK.

Glostrup, den 22. marts 1983.

Referent: Eigil V. Christensen.

Godkendt: Jul. Paulsen, dirigent.

Kommende møder og udflugter

Søndag den 29. maj 1983: Udflugt med Østbane-materiel fra Solrød Strand til Fakse Ladeplads.

For at give Dansk Jernbane-Klub's medlemmer mulighed for at besigtige den sidste – og endnu ikke ubrugt – etape af **Køgebugt-banen** og for at tage afsked med den smalsporede Faxe Jernbane (se løvrigt Jernbanen nr. 5/1982, side 112), arrangerer DJK nedenstående særtogskørsel med Østbanemateriel fra Solrød Strand til Fakse Ladeplads og tilbage til Køge søndag den 29. maj 1983.

Planen for udflugten ser således ud:

Solrød Strand	afg.	9.20
Køge	ank.	10.40
Køge	afg.	10.46
Fakse Ladeplads	ank.	12.25

Fakse Ladeplads	afg.	14.00
Hårlev	ank.	14.55
Hårlev	afg.	16.00
Køge	ank.	16.22

Særtoget oprangeres af Østbanens diesellokomotiv M 10 samt to Østbane CI-vogne.

Der bliver fotostop på strækningerne Solrød-Køge-Fakse Ladeplads og Fakse Ladeplads-Hårlev.

Der foretages individuel tilrejse med S-tog, linie A, til Solrød Strand og individuel hjemrejse fra Køge – begge dele for udflugtsdeltagernes egen regning.

Tilmelding sker ved at indbetale 100,- kr. pr. person, børn under 12 år rejser til halv pris, på **postgirokonto 8 11 10 06, Dansk Jernbane-Klub, Udflugtsafdelingen, Hovedvejen 108, 2. tv., 2600 Glostrup senest onsdag den 24. maj 1983.** Giroalonen medbringes i toget, hvor den ombyttes med billet. Frikort og fripas er ikke gyldige til særtogene.

Eventuelle yderligere oplysninger om udflugten kan fås på tlf. (05) 86 91 20 efter den 5. maj 1983. På grund af forsinkelsen af bladets udsendelse kan man godt betale for udflugten i toget den 29. maj.

PC.

★

Søndag den 12. juni 1983: Udflugt fra Roskilde over Tølløse, Høng, Gørlev, Slagelse og tilbage til Roskilde.

I Jernbanen nr. 1/83 annonceredes en dampogsudflugt fra København til Kalundborg, men siden offentliggørelsen af denne udflugt er der sket meget, og vi ændrer derfor udflugtsprogrammet.

Søndag den 12. juni 1983 kommer der ca. 30 amerikanske jernbaneentusiaster til Danmark, og sammen med dem vil DJK arrangere en udflugt med to damplokomotiver. Damplokomotivet DSB P 917 kører fra Roskilde til Tølløse og fra Høng via Slagelse til Roskilde. Damplokomotivet OHJ nr. 38 kører fra Tølløse til Høng, og OHJ nr. 38 og DSB P 917 kører forspandskørsel Høng-Gørlev og retur.

Der køres arbejdstog mellem Lejre og Tølløse, Tølløse-Høng, Høng-Gørlev-Høng samt mellem Høng og Slagelse. Endvidere bliver der fotostop på stationerne Sorø, Ringsted og Borup.

Togene oprangeres af ældre DSB personvogne og OHJ C 204/C 205.

Planen for udflugten ser således ud:

Roskilde	afg.	10.35
Tølløse	ank.	11.30
Tølløse	afg.	12.05
Høng	ank.	13.30
— — — frokostpause — — —		
Høng	afg.	15.00
Gørlev	ank.	15.25
Gørlev	afg.	15.40
Høng	ank.	16.00
Slagelse	ank.	16.42
Roskilde	ank.	18.12

Der bliver individuel tilrejse og hjemrejse i forbindelse med udflugten – og for deltagernes egen regning. Desværre kan vi ikke længere – som følge af ændrede regler for grupperabatter ved DSB – tilbyde billige tilrejsebilletter. Ved tilrejse kan man dog opnå grupperabat, hvis tre eller flere rejser sammen, så kontakt evt. andre medlemmer, og få endvidere yderligere oplysninger om DSB's rabattilbud på DSB's stationer.

Pris for udflugten er – uanset påstigningssted eller afstigningssted kr. 125,- pr. person. Børn under 12 år rejser til halv pris. Fripas og frikort er ikke gyldige til særtogene.

Tilmelding sker ved **senest lørdag den 30. maj 1983** at indbetale ovenstående beløb på **postgirokonto 8 11 10 06, Dansk Jernbane-Klub, Udflugtsafdelingen, Hovedvejen 108, 2. tv., 2600 Glostrup.** Husk at anføre på talon til modtageren, hvad beløbet dækker. Giroalonen medbringes i toget, hvor den ombyttes med billet. Toganmeldelse udleveres i toget.

Der er mulighed for at spise frokost på Høng Hotel i Høng, tlf. (03) 55 25 70, men udflugtsdeltagere, der ønsker at spise på Høng Hotel, må selv – bedst i forvejen – sørge for bestilling m.m.

Salgsafdelingen vil på denne udflugt – foruden sit sædvanlige varesortiment – sælge øl, vand m.m.

Eventuelle yderligere oplysninger om udflugten kan fås på tlf. (05) 86 91 20 efter den 15. maj 1983.

Evt. aflysning p.gr.a. brandfare gives også på nævnte telefonnummer. Hvis aflysning finder sted, vil de **indbetalte** penge blive returneret.

Udflugten gennemføres ikke, hvis deltagerantallet er under 60 personer.

PC.

Nyt fra DJK's veteranjernbaner



Sæson 1983 på Dansk Jernbane-Klub's veteranjernbaner starter for alvor i juni måned, hvor den ordinære toggang på banerne påbegyndes.

På Museumsbanen Maribo-Bandholm vil denne sommers museumstog blive fremført dels af damplokomotivet ØSJS nr. 2, KIØGE, dels af damplokomotivet ØG nr. 3.

Mariager-Handest veteranjernbanes køreplan byder – som tidligere år – både på damp- og motortog. Damplokomotivet HV 3 eller damplokomotivet DSB F 654. Motortogene køres enten med motorvognen HHJ M 2 eller motorvognene APB M 1 og FFJ M 1210.

Den 4. og 5. marts 1983 kørte DJK, D-maskine gruppen damptog mellem Holbæk og Nykøbing Sj. med P 917 for Holbæk Handelsstandsforening. Samtidig kørte OHJ nr. 38 tog mellem Hvaløse og Holbæk - også for Holbæk Handelsstandsforening. Begge dage kørte OHJ nr. 38 også en tur på Havnebanen i Holbæk, og her ses OHJ nr. 38 ved Smedelundsgade den 5. marts 1983.

Foto: Ole-Chr. M. Plum.



Ved Limfjordsbanen køres de fleste tog i den kommende sommer sikkert med damplokomotivet FJJ nr. 34, som blev sat i drift i 1983 efter en meget omfattende restaurering. Banen har fortsat damplokomotivet DSB F 663 samt skinnebusen SVJ Sm 7 køreklar.

D-maskine gruppen har atter damplokomotivet OHJ nr. 38, der passes af arbejds holdet i Høng, køreklar, og i løbet af sommeren forventes det også, at såvel D 826 som K 564 bliver køreklare.

Selv om der allerede er mange medlemmer af Dansk Jernbane-Klub, der frivilligt yder et stort arbejde med at restaurere jernbanemateriel og udføre tjenester på veteranbanernes tog, kan der altid bruges nye »medarbejdere«. Skulle De have lyst til at være med, så sæt Dem i forbindelse med veteranbanernes folk eller folk på arbejds holdene. De finder let adresser og telefonnumre på anden omslagsside af dette nummer af tidsskriftet. Der stilles så at sige ingen krav til faglige kvalifikationer, og vi kan love Dem en »positiv fritid«.

Museumsbanen

MHV] MARIAGER-HANDEST VETERANJERNBANE

Køreplan 1983

		P 51	P 53	P 55
Maribo	afg.	10.55	13.40	15.40
Grimstrupvej	afg.	11.05	13.50	15.50
Maglemer	afg.	11.12	13.57	15.57
Merritskov	afg.	11.18	14.03	16.03
Bandholm By	afg.	11.27	14.12	16.12
Bandholm Havn	ank.	11.30	14.15	16.15
		P 52	P 54	P 55
Bandholm Havn	afg.	11.45	14.30	16.30
Bandholm By	afg.	11.55	14.50	16.40
Merritskov	afg.	12.02	14.57	16.47
Maglemer	afg.	12.08	15.03	16.53
Grimstrupvej	afg.	12.15	15.10	17.00
Maribo	ank.	12.25	15.20	17.10

Togene kører søndage 5. juni – 28. august 1983 samt torsdage og lørdage 1. juli – 31. juli.

Alle tog er damptog.

Køreplan 1983

		M 12	P 14	M 16	P 18
Mariager	afg.	12.10	13.30	14.35	16.00
True	afg.	12.35	13.55	15.05	16.25
V. Tørslev	afg.	12.45	14.05	15.15	16.35
Handest	ank.	13.00	14.20	15.30	16.50
		M 13	P 15	M 17	P 19
Handest	afg.	13.25	14.40	15.55	17.05
V. Tørslev	afg.	13.40	14.55	16.10	17.20
True	afg.	13.55	15.05	16.25	17.30
Mariager	ank.	14.20	15.30	16.50	17.55

Togene kører søn- og helligdage 5. juni – 28. august 1983.
M = motortog – P = damptog.

★

Endvidere køres på onsdage 29. juni – 27. juli 1983 efter nedenstående plan med motortog:

		M 30	M 31
Mariager	afg.	19.00	True afg. 19.30
True	ank.	19.24	Mariager ank. 19.55

Limfjordsbanen

Køreplan 1983

Kørsel fra Aalborg station til Grønlandshavnen hver søndag 19. juni – 4. september 1983. Afgang fra Aalborg station kl. 14.00. Turens varighed 1 time og 50 minutter.



Endvidere køres der veterantog fremført af DJK-materiel efter fast køreplan flere steder i landet i sommer, bl.a. mellem Odense og Højby i forbindelse med DSB Jernbanemuseum i Odense.

Køreplaner for disse tog samt andre jernbaneklubbers plantog i sommeren 1983 findes i fællesfolderen »Veteraner på skinner '83«, som MHVJ har redigeret. Denne folder kan – så længe oplag haves – rekvireres hos Dansk Jernbane-Klub, Salgsafdelingen, Holmevej 8, 4340 Tølløse, mod indsendelse af kr. 2,50 i frimærker til dækning af forsendelsen.

Salgsafdelingen

Nyheder

Norden rundt med tåg af Margareta Lindblad og Willy Westby, udgivet af Willma Förlag i Stockholm. Interessen for alternative ferieformer og ikke mindst det at rejse med tog på ferie er steget gennem de seneste år. Mens der findes et utal af rejsehåndbøger for bilturister, har rejsehåndbøger med toget som udgangspunkt været savnet. Derfor er det interessant og spændende, at der nu er udkommet nævnte bog for »togturister« i Norden.

Bogen er på ikke mindre end 440 sider med 110 fotografier og et jernbanekort med de vigtigste jernbanestrækninger i Norden.

Hvert land præsenteres for sig selv med geografi, erhvervsliv og historie. Desuden skildres jernbaners historie i almindelighed i de nordiske lande samt de i bogen omtalte strækninger i særdeleshed. Endvidere finder man rejserapporter fra forskellige jernbaner samt et utal af praktiske informationer om overnatningsmuligheder, turistbureauer og tips om udflugtsmål i de nordiske lande.

»Norden rundt med tåg« henvender sig til et bredt publikum, og mange jernbaneentusiaster, der påtænker ferie i de nordiske lande kan få glæde af at stifte bekendtskab med bogen (se anmeldelsen side 39).

Pris: kr. 120,- (inkl. forsendelse) ved køb gennem Salgsafdelingen.



En smuk maskine af Povl Wind Skadhauge. Denne meget fornemme bog udkom i midten af marts måned på Herluf Stocholms Forlag. Den interessante bog blev »forudanmeldt« af forfatteren selv i Jernbanen nr. 5/82, side 96 og 97. Bogen indeholder en spændende redegørelse for damplokomotivets tekniske installationer og former belyst æstetisk og arkitektonisk i tekst og tegninger.

»En smuk maskine« er på 196 sider med ca. 200 tegninger af 134 lokomotiver fra adskillige lande – dog flest fra Danmark. Tegningerne er alle udført af forfatteren selv. (Se også anmeldelsen side 39.)

Pris: kr. 296,- (inkl. forsendelse) ved køb gennem Salgsafdelingen.



Danske Jernbaners driftsmateriel, 1981 af Per Topp Nielsen. Endnu et hefte af denne uundværlige serie for danske jernbaneentusiaster er udkommet. 1981-udgaven er på ikke mindre end 60 sider med 39 fotos og en del tegninger. Et nydeligt hefte med utrolig mange værdifulde oplysninger til en meget rimelig pris. Pris: 30,- kr. + 4,50 kr. i porto.

Danske Jernbaners driftsmateriel, 1977, 1978, 1979 og 1980 kan stadig fås, men er snart udsolgt. Pris: 25,00 kr. pr. stk. + 4,50 i porto.



Jydsk Modeljernbane Klubs tegningshefter fra Østbanen er blevet genoptrykt. De to hefter koster 35,- pr. stk. De indeholder tegninger af rullende materiel, bygninger og andre faste anlæg. Virkelig en god samling af tegninger fra en privatbane til en overkommelig pris.



Tillæg til DSBs driftsmaterielfortegnelse, bind 1, 1983. Disse tillæg, der nu er udkommet, kan af personer, der har købt DSBs driftsmaterielfortegnelse gennem DJKs Salgsafdeling, rekvireres ved indsendelse af kr. 5,- i frimærker. Tillæg fra tidligere år kan fortsat fås, hvis man ikke har fået disse. For ekstra porto ved bestilling af ældre tillæg må der medsendes kr. 3,- pr. tillæg. Husk at anføre hvilke tillæg, der ønskes, såfremt ældre tillæg indgår i Deres bestilling.



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

Klubnyt:

Modeldampklubben

Onsdag den 6. april afholdes der i Frederiksberg Biblioteks foredragssal stiftende generalforsamling af en klub for modeldampbyggere og byggere af dermed beslægtede modeltekniske aktiviteter.

Seks initiativtagere havde indbudt modelbyggere af dampmodeller til oprettelse af et forum for deres hobby.

Der deltog 30 personer til stiftelsen af modeldampklubben, hvis formål vil være at skabe kontakt med modelbyggere imellem ved afholdelse af møder, udstillinger og deltagelse i veteranstævner med minidamp tog sammen med de »store« veteranklubber.

Aftenen indledtes med videoforevisning af en af initiativtagernes modeldamptog i hans flotte haveanlæg. Derefter blev klubbens formål, struktur og vedtægter gennemgået og enstemmigt vedtaget. Aftenen sluttede med film, hvor endnu en af initiativtagerne viste hans modeldamptog under rejser til klubber i Holland og Tyskland samt deltagelsen i Dampromleklubbens veteranstævne i Gilleleje i august 1982.

Flere af gæsterne havde taget modeller med til megen glæde for de fremmødte. Aftenen viste hurtigt klubbens berettigelse. Modeldampklubben blev startet med 36 medlemmer og man håber flere vil komme til.

Henvendelse til klubben kan ske til:

Sekretæren, Jesper Böhm, Harrestrupvang 9 c, 2500 Valby
eller **formanden, Erik Kammeyer, Nordlandsgade 9, 2300 København S.**



Kør med det sidste MO-tog vest for Storebælt!

Lørdag den 28. maj 1983 arrangerer BLOKPOSTENs UD-FLUGTSAFDELING udflugt med DSB motorvogn litro MO fra Struer over Viborg til Løgstør og tilbage. Toget op-rangeres af MO + hjælpevogn nr. 9 (brun) mellem Struer og Viborg og af MO + CP på Løgstørbanen. De få MO, som DSB stadig har i drift vest for Storebælt, kører for

sidste gang planmæssigt dagen før, altså fredag den 27. maj 1983. Udflugten til Løgstør den 28. maj markerer derfor afskeden med MO'erne vest for Storebælt efter 48 års indsats. På udflugten forventes arrangeret talrige fotostop på fri bane og på stationer.

Forventet afgangstid fra Struer 8.10 og fra Viborg 9.45. Tilbagekomst til Viborg fra Løgstør 17.22 og til Struer 18.52.

Tilrejsemuligheder: Fra København til Struer med tog 595 afg. København 0.15. Fra Århus til Struer med tog 827 afg. Århus 5.21. Forbindelse kan endvidere opnås i **Viborg** med tog 101/3811 afg. Århus 8.05.

Særtogsanmeldelse vil blive uddelt.

Pris for deltagelse:

fra/til Struer 125,00 kr.

fra Viborg til Viborg/Struer 110,00 kr.

»Biljægere«: 25,00 pr. deltager i bilen.

Beløbet for turen bedes forudbetalt på **postgirokonto nr. 7 03 96 03, Thue Simon Boertmann, Almevej 7, 2990 Hellerup**. Giroalonen skal medbringes på udflugten.

Tag madpakke med, idet der ikke bliver arrangeret nogen form for fælles spising. Pause i Løgstør. Mulighed for køb af drikkevarer undervejs.

STORE BÆLT'S OVERFARTEN 1883–1983

Omkring den 1. december 1983, hvor Store Bælts overfarten bliver 100 år, udsender Dansk Veteran Jernbane Platte denne smukke platte i over størrelse med hjulfærgen »Korsør« som motiv. Platten fremstilles af Bing & Grøndahl i det smukke blå underglasur-design, og den sælges til fordel for DJK's arbejde. Prisen bliver ca. 200,- kr. pr. stk.



GLÆD DEM TIL DENNE SMUKKE PLATTE

DANSK VETERAN JERNBANE PLATTE

Kildebakkegårds Allé 59 A

2860 Søborg – Tlf. (01) 67 68 44

Postgiro nr. 4 21 10 73

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

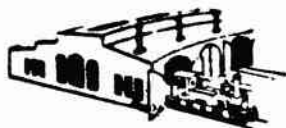
Lunddahlsvænget 2 – Maribo

Telefon (03) 88 26 60

Alt i friske mejeriprodukter

Brød – Chokolade – Kolonial

Modeljernbane – så



REMISEN

Østerbrogade 21 – 4800 Nykøbing F.

Telefon (03) 85 60 88

ERIK LAURITZEN

URE – OPTIK

Østergade 13 a – Maribo

Telefon (03) 88 26 43

Stort udvalg i moderne ure og briller

Synsprøve foretages

237 HR POUL LEVING
ØSTERLED 16
5600 FABORG

**SCANDIA
RANDERS**

NYE BØGER

JANE'S RAILWAY YEAR, Second Year of Issue. M. Brown red. Billeder med ledsagende tekst opsummerer 1981-82 begivenhederne på de britiske baner i videste forstand. 176 s. 31 farvefot. Over 300 fot. 27×20½ cm ib. Kr. 165,50.

LOK-MAGAZIN JAHRBUCH 2. Berichte – Statistike – Fotografien. Aktuelles von der Schiene 1982/83. Jernbaner og sporveje i Vesttyskland. A. B. Gottwaldt & H. Roggenkamp red. 96 s. 83 fot. & ill. Kr. 87,75.

THE LONDON TRANSPORT GOLDEN JUBILEE BOOK, 1933-1983 af O. Green & J. Reed. Fremragende billedjournalistisk behandling af et halvt århundredes kollektiv transport. 192 s. 26×19 cm. 72 farvefot. 72 farveill. 293 fot. 10 ill. Indbundet ca. 205,00, hæftet kr. 123,75.

PRIVATBAHNEN IN DEUTSCHLAND. Die Deutsche Eisenbahn-Gesellschaft 1960-69 af Rolf Löttgers. Strækning for strækning skildres forandringerne. 143 s. 140 fot. 27 strækningkort. Kr. 125,50.

Il materiale motore delle ferrovie concesse e tranvie italiane (MCI) af H. Rohrer. Omfatter alle trækraftenheder ved de italienske privatbaner og sporveje. 255 s. 285 fot. Plastbind A6. Kr. 90,00.

ØSTRE LINJE, 1882-1982 af Svein Sando. Strækningen fra Ski over Mysen til Sarpsborg øst for Oslo. 44 s. 25 fot. 1 kort. Kr. 45,00.



ROSENKILDE OG BAGGER A/S

forlag - boghandel - antikvariat

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