

Livet er vanskeligt og mærkeligt, og det er en blanding af godt og ondt, af glæder og sorger, også for mig, men trods alt så synes jeg, jeg har haft og stadig har et dejligt og rigt liv, hvilket først og fremmest skyldes mine mange gode hobbies, navnlig naturen og jernbaner, der har givet mig såvel et sundt legeme som en sund sjæl, hvad min læge også synes, og det er sikkert også derfor, jeg kunne tage et sammenstød med en lastbil uden faktisk at komme noget til. Jeg har vist lov til uden på nogen måde at ville prale, at jeg ikke er nogen »tøsedreng«. Om lastbilen tog skade ved jeg ikke. En af de største glæder, jeg har haft i mit liv, men som jeg altså har givet afkald på, er min journalistiske virksomhed overfor det kære Jernbane-Blad, og det kan jeg ikke sige dig tak nok for, kære Rybro.

Der er mange glæder her i livet, store og små. En af de største glæder for mig er at sidde i et af vore moderne tog, og det er lige meget, om det er en ekspres eller en »bumler«, og »glide« trygt og sikkert gennem vort smukke land, enten på vej ud til en vandring eller på vej hjem fra en, eller også i selskab med konen uden at have været på vandring. Man kan være heldig at komme med et tog, der har restaurationsvogn med, og så kan man nyde en af sine livretter, skildpadde, eller blot nøjes med en kop kaffe eller en håndbajer. Ja, jernbaner og tog er aldeles geniale opfindelser, som ingen anden befordring kan hamle op med med hensyn til sikkerhed, hygge og komfort, og man kommer nemt i kontakt med mange dejlige mennesker. Som den kloge mand, du er, vil jeg gerne spørge. Kender du nogen større lykke end at blive befordret hurtigt, sikkert og behageligt i et af vore fine tog?

Til min billet-samling har jeg fået en »historisk« billet, nemlig en 3-dages billet Århus-Brabrand, dateret den 27. marts 1969, men da kørte DSB som bekendt ikke i Danmark på grund af lokostrejken.

Det vidunderlige blad, Jernbane-Bladet, der bliver bedre og bedre for hvert nummer, hvilket jeg ikke skriver blot for at smigre, men fordi det er min oprigtige mening, glæder jeg mig meget til hver gang, da det er så velskrevet og alsidigt. Det er efter min mening et superblad i topklasse, der under din ledelse og mangeårige erfaring som såvel bladmand som jernbanemand ikke kan undgå at blive et godt blad, men du kan nok ikke overkomme hele arbejdet med bladet selv, og derfor tror

jeg også, du har nogle dygtige medarbejdere.

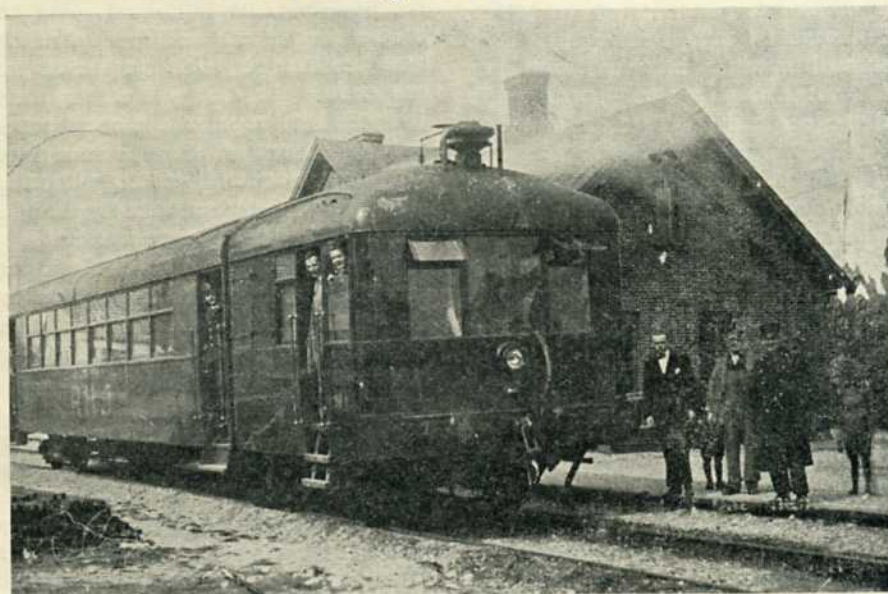
Jeg ser, at næste nummer af bladet bliver et jubilæums-nummer, og så er der så meget des mere at glæde sig til. Hvis der kan blive plads til det, og hvis det ikke er for sent, må du gerne bringe en hilsen fra mig for bladets høje standard og en hilsen til alle jernbane-

folk, der året rundt og døgnet rundt sørger for, at hjulene ruller i samfundets tjeneste. Tak for 9 år som »medarbejder« med bladet og for optagelse af godt 100 artikler.

Venlig hilsen
din jernbaneven
O. Bøye

Randers-Hadsund jernbane

Tredie og sidste rettelse



Sentinel dampvognen på Havndal station 1926

Næh, hør nu... Nu må vi have orden i tabernaklet. Gang på gang fremkommer de særeste oplysninger om RHJs dampvogne, så lad os én gang for alle få klarlagt mysterierne.

Først bragte Jernbane-Bladet et fortræffeligt foto af en dampvogn, som blev skældt ud for at være banens første. Mange læsere var straks klar over, at den var gal, og i martsnummeret af Jernbane-Bladet kom da også som ventet en korrigerende artikel med det rigtige billede af RHJs første dampvogn fra 1883, tilmed med nogle gode oplysninger, men artiklen fik en »hale« af redaktøren, og så var den gal igen. Nu skulle det første billede forestille en af de første Kielervogne, som RHJ anskaffede, og det var det heller ikke.

I begyndelsen af tyverne udfoldede ingeniørfirmaet Matthiesen & Ernst de ihærdigste bestræbelser for at sælge engelske dampvogne til danske baner, og det lykkedes dem da også at få Hornbækbanen til at hoppe på en Sentinelvogn, der findes nærmere omtalt i DJK

nr. 16, HHGB. Det lå så heldigt, at ingeniør Ernst var noget i RHJs bestyrelse, og han fik da udvirket, at RHJ fik en Sentinel-dampvogn på prøve, idet han håbede, at banen ville købe den, når man havde opdaget, hvor billig den var i drift. Men ingeniør Ernst glemte, at Scandia, der var RHJs bedste kunde, måske kunne blive gnavne over RHJs troløshed, og det er Scandia også nok blevet, for Sentinelvognen forsvandt lige så stille samme år, som den ankom, nemlig 1926.

RHJ M 1, som vognen hed, kørte officielt ca. 28.000 km på RHJ samt uofficielt en mængde tom- og prøvekørsel. Dens kulforbrug var under 4 kg pr. km, og den skulle helst køre med et kedetryk på 19 kg; det fik den dog sjældent lov til at få. For så vidt var Sentinelvognene gode nok på sin vis, men de krævede rigtignok destilleret vand og helst nogle specielle kul, og så skulle der helst ikke hænges vogne på dem. Blev disse betingelser ikke opfyldt, holdt vognene næppe 10 år, og de måtte

på værksted et par hundrede dage årligt. Banens personale nåede ikke at blive kede af Sentinel-vognen i den korte tid, den kørte på RHJ, og det var en yndet spøg fra togførerens side at drille lokoføreren ved at lukke for hoveddamphanen ved kedlen. Så kunne lokoføreren hive i alle de stænger og dreje på alle de haner, han ville, for vognen rokkede sig ikke af stedet, og selv fløjten var tavs.

Altså: RHJ havde sin Sentinel-vogn (M 1) som prøvevogn i 1926; den havde rundere vognender end HHGBs M 1. Denne kørte på HHGB fra 1924 og er således ikke den samme vogn, som mange har troet. Det gjorde det ikke lettere, da et modelblad påstod, at RHJ i 1939 havde fået sin Sentinel-vogn fra HHGB! På det tidspunkt var HHGBs ubrugelig efter at have været henstillet i flere år, og den blev da ophugget i 1940. *P. Thomassen.*

Nedlagte stationer

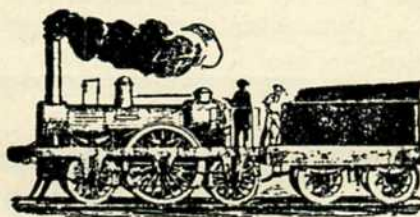


Klarskov station 1909-1968

Indtil stationen blev bygget i 1909 var Klarskov trinbræt med billetsalg i et beskedent træskur, der lå lidt nord for stationen. Skuret står der iøvrigt endnu. Fra 28. maj 1968 blev Klarskov atter nedsat til trinbræt. Stationens klageprotokol nåede kun at få indført en klage, der stammede fra 1935 og lød således:

– Med toget idag til Lundby og toget holdt før stationen et øjeblik. Vi var klar til at stige ud, men kunne ikke få tid, hvorfor vi måtte til Klarskov station, hvorfor vi har fået vor handelsdag

ødelagt. Vi synes nok, at banen bør tage så meget hensyn til medrejsende, at vi kan få tid til at stige ud af toget og beder banens ledelse indskærpe personalet, at det ikke gentager sig.



København

Preben Jørgensen & Søn
Skræddermestre
Jernbanegade 6 – København V
Telefon 12 47 07
UNIFORMER – HABITTER

C. STEINMETZ & SØN
Blikkenslageri – sanitet – skiffer
bygningsarbejde
Udfører arbejder for DSB
Lindegårdsvej 37 – Charlottenlund
Tlf. Ordrup 704

Nordsjælland

TOFTES BOGHANDEL
Slotsgade 22 · Hillerød
Telefon (03) 26 01 32

Jernbanekioskerne

betjener Dem gerne med

Tobak - cigaretter - cigaretter

Film og kuglepenne

Dag- og ugeblade

Rejselekture

Venlig hilsen

Bladhandler-Forbundet
i Danmark



Storebæltsoverfartens Restaurationsforening
og
Restaurant »Halsskov-Perlen«
Werner Schwartzlose
Færgegården: Telf. Korsør (03) 57 06 19
efter kl. 17: 57 10 35
Halsskov-Perlen: Telf. Korsør (03) 57 10 35

»De Danske Østersøfærger«
DSB
Restaurationsforening
GEDSER **RØDBY FÆRGE**
DSB Restauration »Færgetroen«,
Rødby Færge