



jernbanen

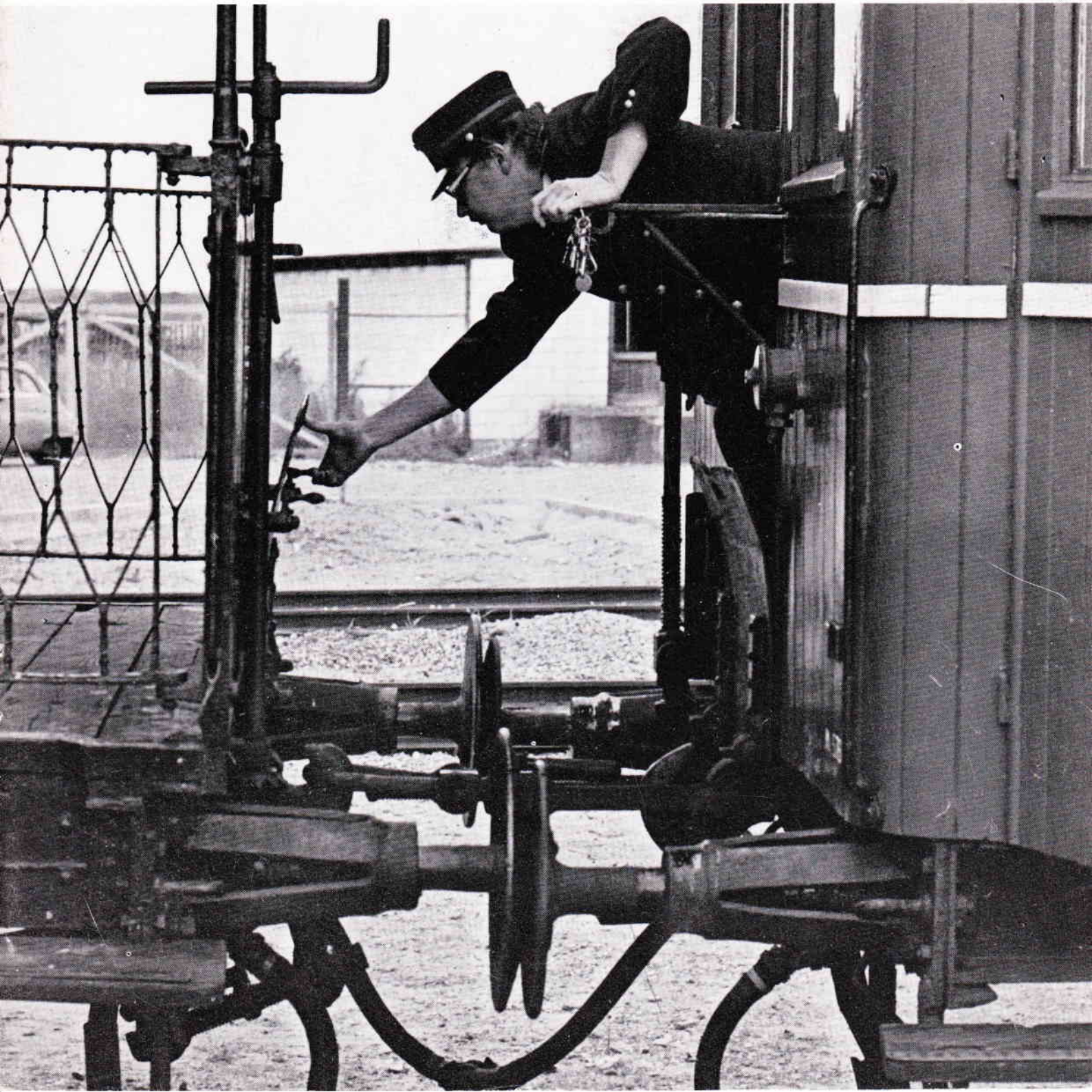
2

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

20. ÅRGANG

APRIL/MAJ 1980

KR. 12,50



DEN TRANSIBIRSKKE JERNBANE

Rabat kr. 150,- for Jernbanens læsere ved bestil-
ling inden 01.06.80.

Oplev en 16 dages rejse med den mest legenda-
riske jernbane fra MOSKVA i Europa til KHABA-
ROVSK i Det fjerne Østen. Det er simpelthen et
eventyr.

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

Hotellerne er første klasse, og De får fuld forplej-
ning. Dansk rejseleder på hele turen.

Afgange: 17/5, 7/6, 21/6, 28/6, 9/8, 23/8, 30/8,
6/9, 13/9, 29/9, 11/10 og 20/12.

Totalpriser fra: Kr. 3.650,- excl. statsafgift. Alle vore
rejser er i samarbejde med INTOURIST og AERO-
FLOT.

Rekvirer specialprogram hos

ALT REJSE

VESTERBROGADE 6 D - 1620 KØBENHAVN V

TLF.: 01 - 12 20 30

**SCANDIA
RANDERS**

SPENO INTERNATIONAL SA, GENEVE

SKINNESLIBNING

OG MÅLING AF UJÆVNHEDER PÅ SKINNEOVERFLADEN



SPENO målevogn SM 775

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



SOPHUS BERENDSEN A·S
INGENIØRAFDELINGEN

AMALIEGADE 10 . 1256 KØBENHAVN K . TLF. (01) 14 85 00 . STORE TORV 10 . 8000 ÅRHUS C . TLF. (06) 12 04 22



jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

Ansvarshavende redaktør:

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

Redaktionskomité:

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

Annonceekspedition:

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

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

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

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

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

Tryk: Herfølge Bogtrykkeri, Herfølge

Forsidebilledet:

Endnu er der ikke pladsproblemer i togene på DJK's veteranjernbaner, hvor man i tilfælde af flere rejsende – som her ved MHVJ – blot lader driftsbestyreren koble endnu en vogn til toget.

Foto: Ole-Chr. M. Plum.

20. årgang

April/Maj 1980

Nr. 2

En idé – og hvad den medførte.

Under denne overskrift skrev en af fædrene til Mariager-Handest Veteranjernbane, Bent Dyrholm, i 1970 om MHVJ's tilblivelse i heftet »Fra MFVJ til MHVJ«.

Her i det tidlige forår 1980 er det næsten ikke til at forstå, at det nu er 10 år siden, at det første ordinære tog kørte på MHVJ og samtidig næsten 15 år siden, at de første ideer til Dansk Jernbane-Klub's anden veteranjernbane på en del af den i 1966 nedlagte Mariager-Fårup-Viborg Jernbane opstod.

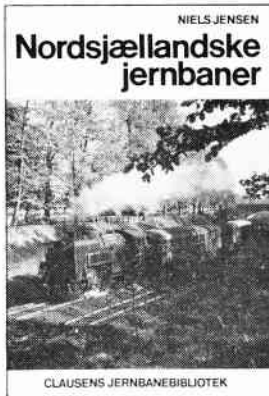
Fra den første tilladelse til kørsel på strækningen mellem Handest og Mariager blev givet i 1966, kom der til at gå mere end fire år, førend kontrakten med Mariager kommune om benyttelsen af sporet kunne underskrives den 30. november 1969. Og endelig den 2. maj 1970 kørte indvielsestog på MHVJ efter mange skrivelser, bl.a. gennemførelsen af Lov nr. 76 om veteranbaner, der blev vedtaget i Folketinget 13. marts 1969.

Gennem de sidste 10 år har MHVJ udviklet sig til at være en veteranjernbane, der kører i gode faste former efter samme principper som ved en dansk privatbane. Den frivillige medarbejderskare har gennem årene udannet sig til de mange hverv, der er ved en bane, og mange nye ansigter er kommet til for gennem et godt kammeratskab at skabe et levende jernbanemuseum med såvel damp- som motortog i et rigtigt privatbanemiljø.

Det er på sin plads her at takke alle, der gennem årene har sluttet op om MHVJ og specielt til dem, der ikke gav op i »papirkrigen 1966-69«.

Dog har der hele tiden været en stor mangel ved vor ti år gamle bane, nemlig en remise og et værksted. Ved 10 års jubilæet er opførelsen af sådanne bygninger dog ved at blive en realitet, bl.a. ved erhvervelsen af en del af grunden, hvorpå den gamle MFVJ-remise i Mariager lå. På de gamle fundamenter skulle MHVJ gerne i løbet af kort tid have opført en remise til lokomotiver og motorvogne. I DJK's bestyrelse er det os meget magtpåliggende at få disse planer realiseret, og derfor beder vi hvert enkelt medlem hjælpe os med dette enten ved at skaffe os penge ved at køre på vore baner i den kommende sommer – gerne sammen med venner og bekendte – eller ved at købe Deres jernbanelitteratur gennem foreningens Salgsafdeling. Naturligvis er vi også glade for bidrag, og skal ikke undlade at nævne muligheden for fradrag i skat ved gaver over 100 kr. til DJK.

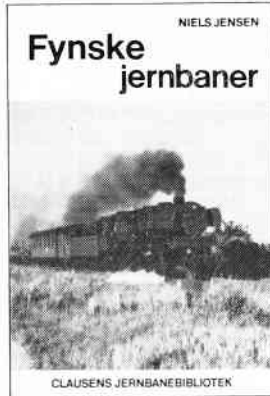
Ole-Chr. M. Plum og Birger Wilcke.



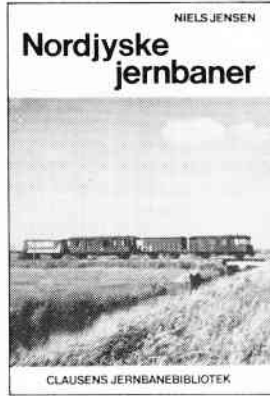
Nordsjællandske jernbaner
80 s. Kr. 29,50



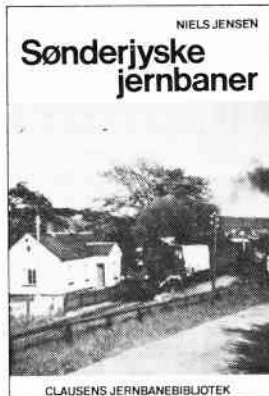
Vestsjællandske jernbaner
103 s. Kr. 46,50



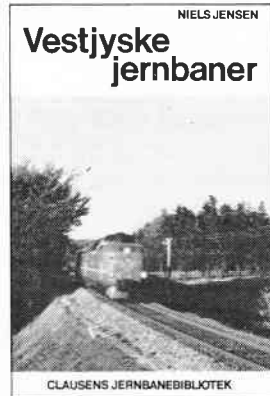
Fynske jernbaner
112 s. Kr. 36,10



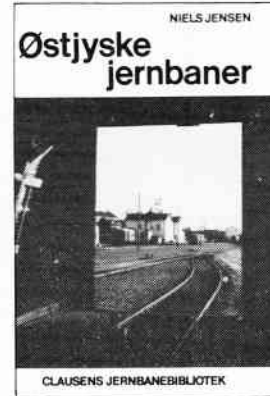
Nordjyske jernbaner
120 s. Kr. 40,25



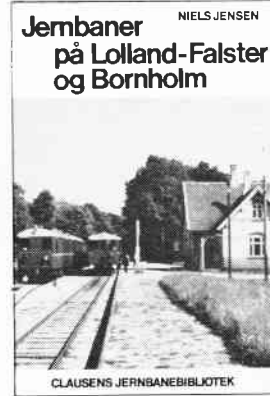
Sønderjyske jernbaner
80 s. Kr. 29,50



Vestjyske jernbaner
112 s. Kr. 40,25



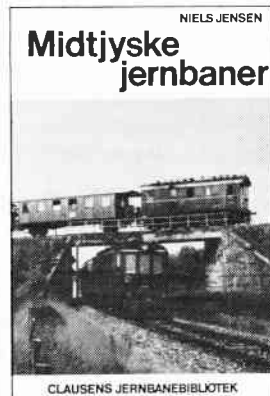
Østjyske jernbaner
156 s. Kr. 58,60



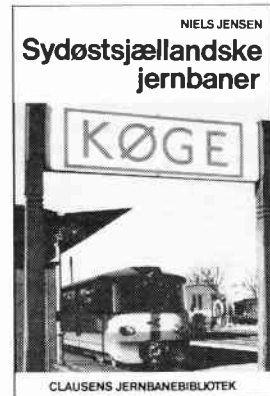
Jernbaner på Lolland-Falster og Bornholm
112 s. Kr. 39,70



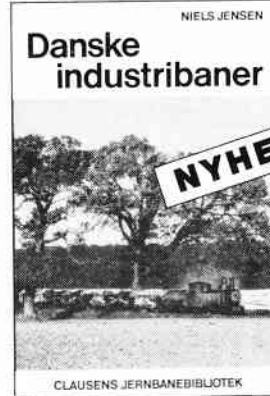
Danske jernbanefærger
96 s. Kr. 43,50



Midtjyske jernbaner
116 s. Kr. 58,50



Sydøstjællandske jernbaner
96 s. Kr. 56,30



Danske industribaner
88 s. Kr. 52,50

KUPON

Send mig pr. postopkrævning:

- Nordsjællandske jernbaner
 Vestsjællandske jernbaner
 Fynske jernbaner
 Nordjyske jernbaner
 Sønderjyske jernbaner

- Vestjyske jernbaner
 Østjyske jernbaner
 Jernbaner på Lolland-Falster og bornholm
 Danske jernbanefærger
 Midtjyske jernbaner
 Sydøstjællandske jernbaner
 Danske industribaner

Navn _____

Adresse _____

Postnr./by _____

Gennem boghandler _____

Kuponen kan sendes til:

Clausen Bøger, Landemærket 11, 1119 København K.

GR/108

db clausen bøger - håndbøger De har brug for

Mariager-Handest Veteranjernbane fylder 10 år

Af Hans Jørn Fredberg

Under den store bølge af banenedlæggelser i 1960-erne undgik heller ikke Mariager-Fårup-Viborg Jernbane sin skæbne. Denne, landets yngste privatbane, åbnedes for drift den 1. juli 1927 og bestod egentlig af to selskaber, Mariager-Fårup og Viborg-Fårup, med hver sin bestyrelse, men med driftsfællesskab. Banen gav aldrig overskud, og nedlæggelse var på tale i 1939, men krigen og senere modernisering med bl.a. skinnerbusser reddede banen. Midt i 1960-erne måtte banen give op. I 1965 blev persontrafikken indstillet på strækningen Viborg-Fårup og hele banen blev nedlagt den 31. marts 1966.



De sidste år fremfortes de fleste persontog på Mariager-Fårup-Viborg Jernbane med skinnerbusser. MHVJ har også anskaffet danske skinnerbusser. Her er AHJ Sm 14 i Fårup, 11. november 1973.

Foto: Ole-Chr. M. Plum.

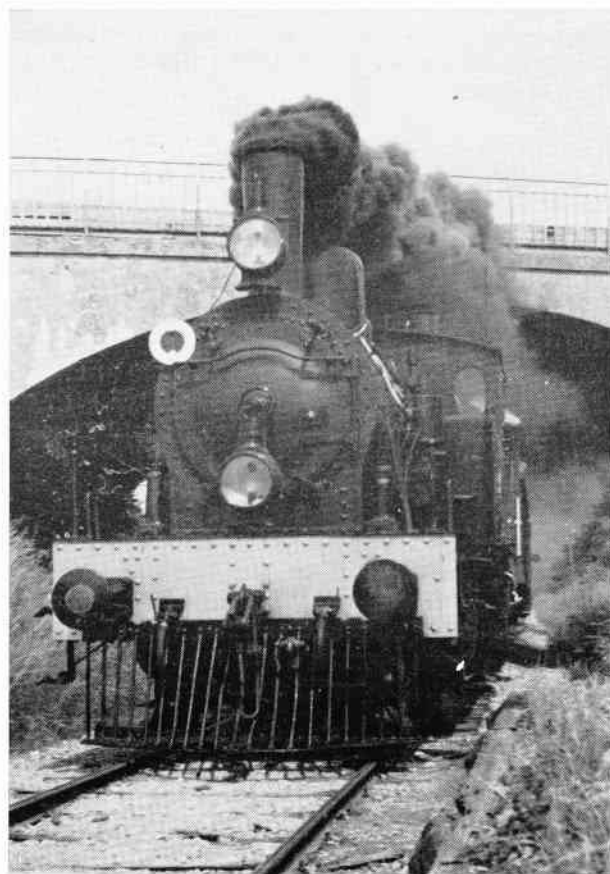
Imidlertid var der i Mariager få år for banens nedlæggelse blevet oprettet et bitumenlager, der kun kunne forsynes pr. jernbane. Dette lager måtte nedlægges, såfremt banens drift blev indstillet. Mariager kommune var naturligvis ikke interesseret i at miste denne arbejdsplads. Kommunen foretog derfor det enestående skridt at købe banelegemet Mariager-Fårup samt banens bygninger i Mariager, således at kommunen den 1. april 1966 kunne åbne den første kommunalt drevne godsbane i Danmark. Togfremførelsen og vedligeholdelsen af banen blev varetaget af DSB efter overenskomst. Stationsbygningen blev indrettet til kommunkontor og remise og værksted solgt.

Bestyrelsen i Dansk Jernbane-Klubs nordjyske afdeling øjnede her muligheden for at realisere drømmen om en jysk veteranjernbane i lighed med den, der fire år forinden var oprettet mellem Maribo og Bandholm. Mariager kommune var positivt indstillet til tanken, og man gik i gang med at søge de nødvendige tilladelser hos DSB samt at tegne forsikring.

Der blev ført mange og lange forhandlinger med myndighederne. Åbningsdagen blev fastsat flere gange og udskudt. I foråret 1968 modtog banens initiativtagere meddelelse om, at kørsel ikke kunne tillades, da der ikke var lovhjemmel for banens drift. Heller ikke statsbaneloven indeholdt de fornødne bestemmelser.

Der var derfor ikke andet at gøre, end at søge en lov vedtaget i folketinget. Lovforslaget blev fremsat i oktober 1968, og loven vedtaget den 13. marts 1969 som lov nr. 76 om veteranbaner. Ifølge loven kan tilladelse til drift af veteranbaner gives til kommuner, der ejer den pågældende banestrækning. Mariager kommune søgte straks og fik koncession for 10 år fra den 1. juli 1969.

Dermed var besværlighederne ikke overvundet. Forsikringsspørgsmålet skulle løses. Et tidligere tilbud på 1.000 kr. pr. år blev forøjet til 25.000 kr. pr. år. Dette var naturligvis mere, end banens drift kunne bære. En omtale i dagspressen førte med sig, at et dansk assurancefirma



MHVJ's stolthed, damplokomotivet HV 3, for fuld damp ved Lunddalen ved starten af sæson 1972.
Foto: MHVJ.



Motorvognene APB M 1 og FFJ M 1210 har gennem årene fremført mange persontog på MHVJ. Her er APB M 1 sammen med pakvognen AHJ Em 78 på vej ned mod Mariager en martsdag i 1972. Foto: Ole-Chr. M. Plum.

tilbød en forsikring fra Lloyds i London til en præmie på 1.750 kr. pr. år. Denne forsikring skyndte man sig at tegne.

Herefter var alle hindringer ryddet af vejen, og MHVJ kunne indvies den 2. maj 1970. Indvielsestoget afgik fra Mariager kl. 15.30 og medførte repræsentanter for privatbanetilsynet, Århus amt, Mariager kommune, DJK samt hele personalet ved MHVJ. Om aftenen var Mariager kommune vært ved en festmiddag for alle deltagerne på Hotel Mariager.

Den følgende dag, søndag den 3. maj, blev banen åbnet for publikum. Den første sæson strakte sig helt til den 27. september, og der kørtes tre dobbeltture hver søndag. Alle tog blev fremført af damplokomotivet VLTJ 5. Der blev i den første sæson befordret ialt 6.025 rejsende.

Allerede fra sæsonen 1971 blev antallet af dobbeltture udvidet til seks, hvoraf de tre fremførtes af motormateriel, hovedsagelig triangelvognene APB M 1 og FFJ M 1210. På trods af den udvidede toggang befordredes kun ialt 7.421 rejsende. Denne køreplan holdt sig til og med sæsonen 1973. Dog blev togkrydsningerne, der i 1971 havde fundet sted i V. Tørslev, fra og med 1972 forlagt til True.

I True residerede stationsbestyreren det første år i motortogsvognen RHJ D 8, der blev kørt ud fra Handest i første tog om morgenen og tilbage igen i sidste tog. Fra 1972 anvendtes et tidligere bremsehus som stationskontor. Denne ydmyge »bygning« blev i 1978 afløst af det nuværende hus med kontor og delvis åbent venterum.

Fra 1971 blev det nyistandsatte damplokomotiv HV 3 indsat i driften, og dette lokomotiv har siden fremført samtlige damptog på banen. Motortogene blev fremført af APB M 1, FFJ M 1210 og HHJ M 2, der blev lejet af Hads-Ning Herreders Jernbane i 1972. Desuden er en del motortog fremført af skinnebusserne AHTJ SM 1 og HBS SM 210.

I 1973 begyndte overhederen i HV 3 at vise svaghedstegn og maskinen blev udtaget af driften for istandsættelse. Dette medførte, at der kun gennemførtes to dobbeltture med motormateriel i 1974. Antallet af rejsende, der i 1972 udgjorde 8.391, faldt i 1973 til 6.136 på grund af besværlighederne med HV 3 og deraf følgende erstatningskørsel med motormateriel. I 1974 faldt rejsetallet til 3.119.

HV 3 blev atter afgivet til driften i eftersommeren 1974, så den kunne fremføre togene under Århus Festugearrangementet.

Efter depressionsårene 1973 og 1974 begyndte en ny fremgangsperiode for banen. HV 3 var klar igen, og køreplanen for 1975 indeholdt fem dobbeltture, to med damp-



MHVJ byder på mange gode fotomuligheder med forskellige togtyper og varierende landskaber. Her er APB M 1 og FFJ 1210 »fanget« ved True, 11. november 1979. Foto: Ole-Chr. M. Plum.

Motorvognen M 2, der er lejet med forkøbsret af Hads Ning Herreders Jernbane, med persontog i Vester Torslev, 17. november 1974.



lokomotiv og tre med motormateriel. Antallet af rejsende steg til 6.181 i 1975. Denne køreplan har været gældende siden. I 1977 indlagdes dog to dobbeltture med motorvogn mellem Mariager og True på lørdage i højsæsonen. Antallet af rejsende steg støt og nåede i 1979 det hidtil højeste, nemlig 10.240.

I efteråret 1977 måtte de hidtidige lokaler på Mariager station rømmes, da de skulle bruges af kommunen i forbindelse med udvidelse af administrationsbygningen. Banen stod dermed uden tag over hovedet, og medlemmerne måtte i vinteren 1977/78 krybe sammen omkring spareovnen i værkstedsvognen.

Problemet med opholdslokaler blev midlertidigt klaret i foråret 1978 ved køb af en skurvogn fra A/S Frichs. I sommeren 1978 lykkedes det at leje en 2½-værelses lejlighed i Mariager til brug for ophold og overnatning.

I forbindelse med fraflytningen af lokalerne på Mariager station lovede kommunen at opføre en kombineret kontor- og ventesalsbygning til brug for MHVJ og rutebilerne. Bygningen var ikke færdig i 1978, hvorfor en persontog blev indrettet til midlertidigt stationskontor. Den nye stationsbygning samt nye perroner blev taget i brug i 1979.

Mens problemerne med opholds- og kontorlokaler i Mariager var blevet løst på en særdeles tilfredsstillende måde, stod remise- og værkstedsproblemerne stadig uløste. Med henblik på opførelse af en mindre remisebygning på arealet vest for MFVJ's tidligere remise, optog driftsudvalget i efteråret 1978 kontakt med Mariager kommune, der var villig til at udleje arealet.

Et firma blev bestilt til at foretage jordbundsundersøgelser. Inden disse undersøgelser nåede at blive foretaget, nedbrændte MFVJ's tidligere remise den 13. marts 1979 (forøvrigt på 10 års dagen for veteranbanelovens vedtagelse i folketinget). Ejeren af remisen ønskede ikke at genopføre denne, men mageskiftede grunden med en industrigrund tilhørende Mariager kommune.

Driftsudvalget optog forhandling med kommunen. Disse forhandlinger førte til, at DJK købte 2.500 m² af grunden med fundamenter. Det er herefter hensigten at opføre en remisebygning, og driftsudvalget arbejder i skrivende stund med disse planer.

De første 10 år på MHVJ har til tider været brydsomme, men så meget desto mere glæder man sig over de opnåede resultater. I de forløbne 10 år har de skiftende driftsudvalg hele tiden arbejdet hen imod at få MHVJ til at fremstå som privatbanen af igår. Allerede det første driftsudvalg indså, at MHVJ aldrig kunne blive en museumsbane, alene af den grund, at materiellet ikke er særlig gammelt. Det har alt sammen været anvendt i ordinær trafik til ind i 1960-erne.

Alene MHVJ's forholdsvis lange strækning med mellemstationer og trinbrætter og sågar en overgangsstation til DSB, indbød til forsøget på at genskabe privatbanen. Selv MHVJ's organisation, ledelse og drift er opbygget som en privatbanes.

Ingen andre danske veteranbaner har så enestående driftsmuligheder som MHVJ. Mulighederne er søgt udnyttet bedst muligt. Der er to togstammer i brug hver driftsdag. MHVJ har som den eneste danske veteranbane egne sikkerhedsmæssigt betjente stationer med togkrydsninger.

Ved jubilæet skal lyde en tak, først og fremmest til de medlemmer, der har brugt en stor del af deres fritid på at få MHVJ til at rulle, til vore tilsynsførende, til Mariager kommune og til DJK's bestyrelse for deres aldrig svigten interesse for MHVJ. Det vil også være på sin plads her at rette en varm tak til DSB og privatbanerne, der har støttet os med gode råd og vejledning.

Store opgaver ligger forude, ikke mindst opførelse af en remisebygning i Mariager kræver en overordentlig stor indsats og et ubrydeligt sammenhold om MHVJ.

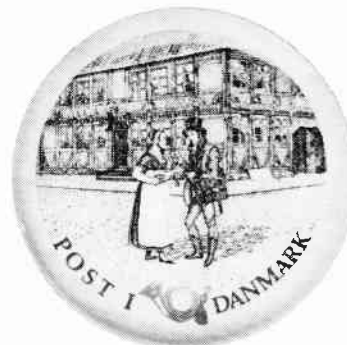
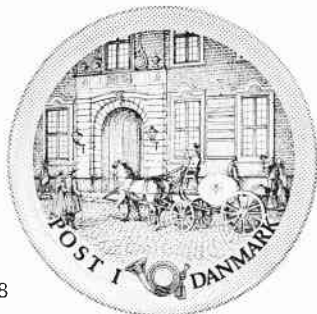
POST I DANMARK



Danmarks Postvæsens historie genfortalt på Bing og Grøndahl porcelæn

Platte nr. 1 med første frimærke 1851

Platte nr. 2 københavnsk forpost 1806



Platte nr. 4 postdamper »Mercurius« 1828

Platte nr. 5 første postbil 1908



Platte nr. 3
KUGLEPOSTEN foran den 200-årige Kobmagergades Postgård, der blev taget i brug af Postvæsenet i 1780. Kugleposten, der kørte fra 1815 til 1865 er tegnet på platten efter Xylografi af N. C. Klæbel.



Platterne er udført i hvid porcelæn, sort og rød tegning, ægte guldkant og gulddekoration.
Diameter 18 cm.

PR. STK. KR. 128,00

Sendes overalt + omkostninger.

SKOTSMAN Jensen A/S

FREDERIKSSUNDSVEJ 323 · 325
2700 BRØNSHØJ · TLF. 01-60 20 01 & 01-28 92 48
KØKKENUDSTYR • GLAS • PORCELÆN • BELYSNING
• AFD. FOR SANITET • VÆRKTØJ • HAVEMØBLER TLF. 01-28 08 16



Hads-Ning Herreders
Jernbane

LYNGBY-NÆRUM JERNBANE

Telefon (02) 87 07 08

★

Tog hvert 20. minut
mellem Jægersborg og Nærum

HVOR SKÆVT DET GIK

»Den Skæve Bane«

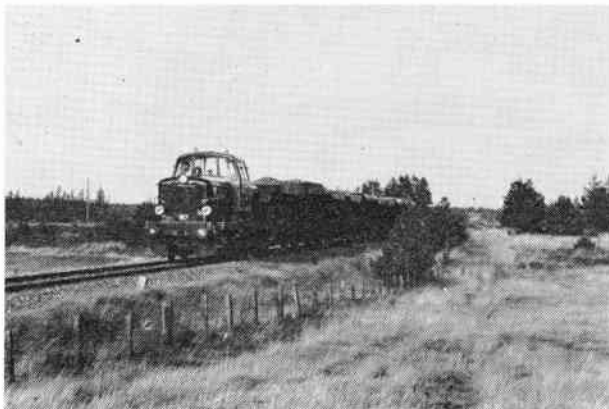
af Jens Larsen

Et af de væsentligste led i de omfattende nedlæggelser på DSBs sidebanenet i 1971 var udraderingen af publikums-køreplanens strækning 88, Esbjerg-Brande-Silkeborg-Randers, kaldet »Den Skæve Bane«.

Denne strækning, der gennemskar Midtjylland fra sydvest til nordøst, var fra sin åbning i flere tempi i årene 1908-1920 tiltænkt en central rolle i det jyske jernbanenet, idet den skulle betyde en lettere adgangsvej for eksporten fra Nord- og Midtjyllands landbrug til det uhyre vigtige engelske marked, hvortil allerede dengang størstedelen af landbrugseksporten udskibedes over Esbjerg. Samtidig skulle hele strækningen selvfølgelig »binde« Jyllands vestlige og østlige egne tættere sammen. Endnu en vigtig årsag til anlægget var, at banen også skulle skabe bedre trafikforhold i de midtjyske hedegne og således dels give mulighed for begyndende industrialisering og dels opfylde det behov, landbrugerne på de magre jorder havde for bl.a. tilførsel af mergel.

Forventningerne til den nye bane var – som altid – store, og i mange år opfyldte banen da også sine formål til fulde; ja, for byer som Esbjerg, Grindsted, Brande og Silkeborg har banen ganske givet været af afgørende betydning, men også de mindre byer langs banen nød godt af alle de fordele, det gav at have en jernbane i nærheden.

Desværre begyndte det hurtigt at gå ned ad bakke; bilismen havde holdt sit indtog. Og særlig de talrige fragtmænd, der ganske uantastet kunne underbyde banen og tæppe den for de værdifulde transporter, betød ganske alvorlig konkurrence for den forholdsvis nyetablerede strækning allerede i de første mellemkrigsår. Og med persontrafikken stod det snart ligeså galt til; køretiderne var så rigelige, og togene så få, at selv den mest ubehagelige og raslende rutebil var et brugeligt alternativ.



En delstrækning, der endnu lever: Hjøllund-Brande. Her godstog med MT 167 som trækraft, 20 november 1978. Foto: Jens Larsen.



Som det ses af de få togafgange, er Laurbjerg helt sygnet hen, siden banen til Silkeborg forsvandt i maj 1971.

Først efter anden verdenskrig fik man indsat hurtigere tog i større stil og helt adskilt person- og godstrafikken – i de sidste år havde man gennemgående iltog, der kun standsede ved bystationerne, men det var for sent og forsøgene på forbedring måske ikke så gennemførte som ønskeligt, og da slet ikke tilstrækkelige under den utrolige vækst, privatbilismen gennemløb i takt med velfærdsstigningen i de »glade 60ere«. Denne udvikling medførte, at den i forvejen lidet imponerende persontrafik snart svandt ind til noget nær minimum.

Godstrafikken havde alle dage været banens eksistensberettigelse, og den var da også i meget længere tid end persontrafikken af væsentlig betydning. Men et alvorligt grundskud fik den, da DSB begyndte at føre transittrafikken over Fredericia, og værre blev det, da elværkerne i slutningen af 60'erne besluttede at forlade brunkullene som brændsel. Til trods for, at lastbilerne også her tog mange transporter, var det dog stadig en transportartikel

af afgørende betydning, der her forsvandt – utallige var de vognladninger brunkul, der i årenes løb havde rullet hen over »Den Skæve Bane« til Århus og Esbjerg. Berøvet denne så vigtige transportartikel var banen i den bane-fjendske tid sidst i 60'erne prisgivet.

Med stagnerende persontrafik og meget kraftigt faldende godstrafik var banen et kærkomment offer for en af de utallige kommissioner, der igennem tiderne har søgt efter besparelser inden for statsbanerne – hvad var lettere end at nedlægge denne bane, der så åbenbart havde udspillet sin rolle..?

Og den 22. maj 1971 – en af de sorteste dage i dansk jernbanehistorie, med nedlæggelsen af et hidtil ukendt antal DSB strækninger – var også sidste dag med ordinær persontrafik på »Den Skæve Bane« – for sidste gang tog en Mo-vogn turen tværs gennem Midtjylland – fra de skovklædte bakker i øst, gennem de flade hedeegne med de så karakteristiske læhegn til den næsten marsklignende egn mellem Bramming og Esbjerg.



Drantum var allerede nedlagt som station før 1971. I efteråret 1977 blev sporet fjernet på denne strækning. Billedet er fra 28. juli 1977.
Foto: Søren Larsen.

Alt hørte trods alt ikke op med persontrafikkens forsvinden; flere steder på den ca. 144 km lange strækning Laurbjerg–Bramming rullede godstogene videre, og gør det den dag i dag.

På den nordligste delstrækning, Laurbjerg–Silkeborg, havde den lokale godstrafik aldrig været af større dimensioner, alligevel forsøgte man at opretholde udveksling af vognladningsgods i Thorsø med rangertræk fra Langå.

Men heller ikke denne sidste rest af trafik kunne fortsætte. Manglende kommunal opbakning og stadig faldende transporter medførte, at DSB indstillede kørslerne efter ret kort tid. Herefter var den 37,4 km lange strækning totalt nedlagt. Og snart begyndte den triste sidste akt så – sporoptagningen; – man startede i Laurbjerg med et par troljer, og langsomt arbejdede man sig til Silkeborg, hvor arbejdet afsluttedes i 1975.

De bedste skinner fra strækningen blev delvis genanvendt på Thybanen, hvor sporets tilstand på visse delstrækninger ledte tanken hen på »båndjern«, før tilførslen af de »nye«, brugte skinner. At denne genbrugsløsning så medfører



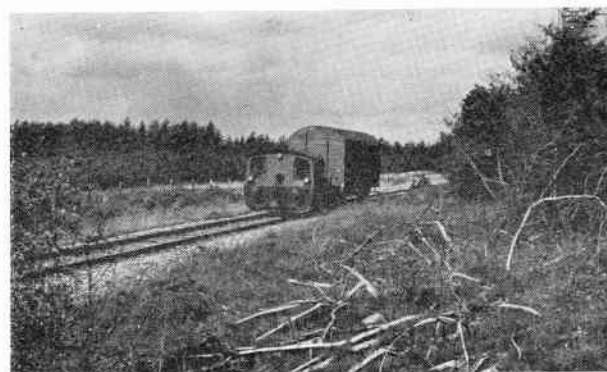
Hensatte Gk-lms-vogne ved Blåhøj, 23. august 1977. Foto: Søren Larsen.

stærkt forøgede vedligeholdelsesomkostninger er et andet problem, der åbenbart måtte vige for det øjeblikkelige behov.

»Den Skæve Bane«s midterste delstrækning, Funder–Brande, gik det ikke helt så sørgeligt efter persontrafikkens bortfald, idet Brande–Hjöllund opretholdtes som godsbane for udveksling af vognladningsgods i Ejstrupholm og Hjöllund. Det er her især Hjöllund, der har betydning på grund af de meget omfattende skærvetransporter. De fleste hverdage året rundt henter et rangerlokomotiv, litra MT, fra Herning et antal lastede skærvetvogne i Hjöllund. De store skærvetransporter giver fra tid til anden anledning til særtog af betragtelig størrelse; også militær-særtog kommer af og til bl.a. til Hjöllund.

Godstrafikken til/fra Ejstrupholm er derimod af langt ringere omfang. Nævnes kan det dog, at en stedlig produkt-handler i 1975 tog sig kærligt af to Scandia-skinnebusser med tilhørende bivogne fra VLTJ.

Den sydligste halvdel af delstrækningen Funder–Brande synes således sikret overlevelse nogle år endnu, helt i modsætning til samme strækningens nordlige del – Funder–Hjöllund. I foråret 1977 blev sporet på denne meget naturskønne strækning, der også omfatter Funder bro, broen over Herning-banen, optaget af troljer. Selve brokonstruktionen henligger stadig uberørt, og et par skinnelængder på selve brofaget har da også fået lov til at blive liggende.



»Kartoffelbanen«, Filskov-Grindsted, lige før TKVJ-overføringen. Her ses traktor 261 med kartoffelvogn, litra Cs, 15. september 1977. Nu er sporet fjernet.
Foto: Søren Larsen.

»Den Skæve Bane«s sydligste del, de 68,1 km fra Brande til Bramming, fik en skæbne næsten svarende til den netop omtalte for delstrækningen – d.v.s. stilstand på den nordligste del og godstrafik i syd!

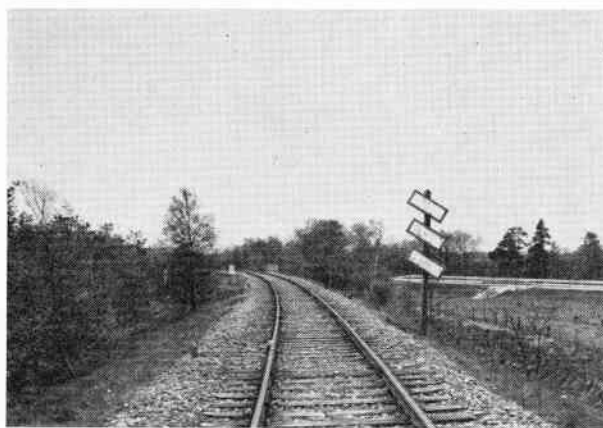
De første par kilometer syd for Brande blev optaget allerede i 1972–73, og herefter lå sporet sydpå hen en del år, hvor det eneste skinnekøretøj, der nåede helt op til Drantum-området, var troljen med ukrudtssprøjtetoget.

På fribane mellem Blåhøj og Filskov stationer blev i 1976–77 henstillet mange hundrede godsvogne af litra Gklms, der i én sammenhængende række, kun afbrudt ved de få overkørsler, uden diskussion udgjorde Danmarks mest mastodontiske godstog. Vognene var synlige adskillige kilometer væk i det flade landskab.

I eftersommeren 1977 blev alle vognene igen fjernet, de skulle sendes til ophugning i Odense. Mange dage kørte Grindsteds rangertraktor mod nord og hentede en halv snes vogne – flere kunne de ikke være i et træk, da vognene, trods den øde placering, var en del ødelagte af hærværk og bl.a. ikke havde normal bremseevne. Vognene skulle fjernes, fordi også strækningen Drantum–Filskov skulle optages – svellerne skulle anvendes på den vestjyske længdebane, hvor talrige sveller stammede fra 30'erne, og således trængte hårdt til udveksling. Nye sveller havde man ikke råd til.

Og 19. september 1977 gik den også fra Karup-banen kende kran 156 i aktion ved Drantum, og var kun et par måneder senere nået de ca. 16 km sydpå til Filskov. Det er vel ikke så underligt, at kran 156 i visse jyske entusiastkredse er kendt som »slagteren«.

Grindsteds rangertraktor kørte i flere år rangertræk til Filskov, udelukkende Gs-vogne til en stedlig kartoffel-eksportør, hvorfor denne vel nok Danmarks mest ukendte godsbane meget naturligt kaldtes »Kartoffelbanen«. Kørslerne blev dog indstillet, da DSB meddelte, at man før eller senere ville fjerne sporet til Grindsted – d.v.s. trans-



»Kartoffelbanen« nær Grindsted. Til højre ses motortrafikvejen, der fortsætter ind over det tidligere stationsterræn, 23. maj 1979.

Foto: Jens Larsen.

porterne ikke kunne baseres på skinnebunden transport fra Filskov. Og i efteråret 1979 har DSB så gjort alvor af »truslen« og fjernet de sidste kilometer spor til Grindsted.

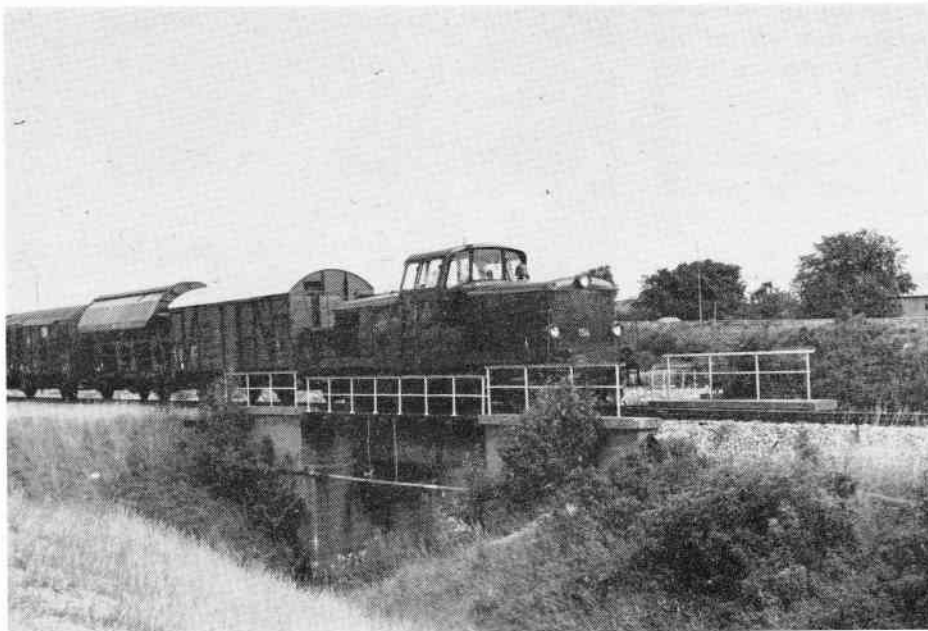
I Filskov findes for øvrigt en betonviadukt som eneste passage over jernbanen, der da også deler byen i 2 dele – til trods for, at selve sporet forlængst er fjernet. Denne viadukt er og har været genstand for et større politisk slagsmål, og indgik endda i valgkampen forud for kommunevalget i 1978, hvor et borgerligt parti, der, ud fra ønsket om at beskytte det »nære samfund«, lancerede sine kandidater til såvel amtsråd som kommunalbestyrelse under et krav om øjeblikkelig fjernelse af viadukten i Filskov.

DSB vil dog ikke gå med til, at viadukten forsvinder, uden garanti for, at der, hvis banen engang i en lysere fremtid bliver genåbnet, atter står en viadukt i Filskov – uden omkostninger for etaten, så mon ikke viadukten bliver liggende en tid endnu.

Grindsted er nok en af de sørgeligste byer at komme til, hvis man er tilhænger af kollektiv trafik – alt synes hel- ligt bilismen, og selve banegården er en chokerende op-

Grindsted stations sporterræn som det ser ud i dag. Bag pakhuset anes den i 1976 opførte traktorremise. Hjælpetoget kom fra Fredericia, da det ordinære godstog afsporedes, 23. maj 1979.
Foto: Jens Larsen.





Her ses MT 164 med godstog mod Bramming syd for Grindsted. I baggrunden skimtes en tidligere bro for TKVJ over samme vandløb, som lokomotivet passerer. 28. september 1977. Foto: Søren Larsen.

levelse for den, der tænker på, at denne midtjyske by engang var mødepunkt for jernbaner fra 6 forskellige retninger. Nu er den eneste rest – godsbanen til Bramming – levnet et par spor længst væk fra den tidligere stationsbygning, der nu bl.a. bruges til rutebilstation. Hele det tidligere stationsareal domineres dog totalt af motortrafikvejen, der nu maser sig tværs over de tidligere peroner.

Godsbanen Bramming–Grindsted trafikeres alle hverdage af rangertræk fra Esbjerg. Trækkraften har som regel været Mt- eller Mx-lokomotiver, men er fra K 79 sat op til Mv, der har fået dispensation til at køre på denne strækning af samme årsag.

Nu køres normalt kun et togpar, men så sent som i K 76 kørte man også et eftermiddagstogpar til Grindsted, hvor

især Grindstedværket bidrager til banens overlevelse med omfattende transporter af kemikalier o.l. Også flere af stationerne syd for Grindsted har store transporter, så alt taget i betragtning er Bramming–Grindsted nok en godsbane, der er sikker på at overleve et godt stykke ud i fremtiden.

Bramming, 14,4 banekilometer fra Laurbjerg, er det sydlige endepunkt for »Den Skæve Bane«. Også her er der tilbagegang at spore, bl.a. sporene 1 og 2 er næsten fjernet, hvilket medfører, at tog til/fra Grindsted må rangere igennem stationen. Endnu et tegn på, at banen, trods forholdsvis god godstrafik, kun er en fattig rest af tidligere tiders transportvej for landbrugseksporten fra store dele af Jylland.

Hele strækningen fra Laurbjerg til Bramming ligger banelegemet stadig intakt, også på de strækninger, hvor sporet er taget op, idet DSB ikke længere må afhænde arealer fra tidligere banestrækninger, hvis der er en mulighed for, at de senere kan anvendes til deres oprindelige formål igen. Denne regel gælder dog i parentes bemærket ikke overalt – en del af de tidligere baneterræner fra Herning–Viborg banen er nu solgt til byggegrunde og vejbygning. Så om DSB vedblivende vil undlade at sælge arealerne fra »Den Skæve Bane«, er nok desværre et åbent spørgsmål...

Denne artikel har drejet sig om banelegemets, strækningens skæbne, snarere end at berette om nedlæggelsens konsekvenser for de berørte lokalsamfund, hvoraf mange har fået et i forvejen ganske utilstrækkeligt kollektivt trafiktilbud yderligere reduceret; ja, flere af de berørte områder er i dag uden nogen form for kollektiv trafik, hvis man da ser bort fra skolebuskørsel o.l.

Efterskrift: Nogle vil måske spørge, hvorfor banen kaldtes »Den Skæve Bane«. Grundene hertil kan være talrige. De mest nærliggende er nok, at banen i sit løb pegede mod København eller Århus, og at den rent faktisk løb på skrå (løb skævt) ned gennem Jylland.

SKAGENBANEN

Skagen

Telefon (08) 44 10 15

BORTE MED BLÆSTEN



Af Povl Wind Skadhauge

Anledningen

Året 1979 var rigt på jubilæer inden for jernbanens verden – og verdens jernbaner, eftersom det ikke blot var i Danmark, der i svundne tider hændte meget, som man havde god grund til at mindes efter forløbet af et rundt antal år. F.eks. fandt en stor, men sorgelig begivenhed sted i Skotland i 1879. Den 28. december styrtede en del af Tay-broen ned under en orkan og rev et helt tog med sig i dybet. Der var ingen overlevende. Alligevel er det ikke tabet af menneskeliv, der »udmærker« denne katastrofe, heller ikke, hvis man begrænser sit synsfelt til britisk område. Og skønt de økonomiske tab var svimlende høje, er det på ingen måde dem, der gør Tay-broens sammenstyrning til noget særligt, når man kaster blikket hundrede år tilbage. Nej, det er selve hændelsesforløbet og omstændighederne omkring det. Det hele er både noget af det uhyggeligste, man kan tænke sig, og samtidig er der ikke noget andet ulykkestilfælde, der rigtigt ligner det. Derfor denne artikel, selv om vi nu er nået ind i 1980. Og derfor dens lånte titel, som man ofte har spøgt med. Men her skal BORTE MED BLÆSTEN tages i fuldt alvor for pålydende.

Stedet og planerne

Begivenhedernes scene er Firth of Tay (Tay-fjorden) i det østlige Skotland. Ud i den løber flere floder, blandt dem Tay. Somme tider har fjorden dog været opfattet som denne flods yderste del, selv om dens bredde er af en helt anden størrelsesorden end på selve flodstrækningen. Dette nævnes kun for at imødegå eventuelle misforståelser, og efter gængse geografiske begreber er det en fjord, man måtte bygge en mellem tre og fire kilometer lang jernbanebro over. Bygherren var North British Railway Company, og formålet med at bygge en bro her var at

komme frem sydfra til Dundee uden at skulle hindres af færgeoverfart og uden at skulle være afhængig af noget andet jernbaneselskab. Hvis man kørte over Perth længere mod vest, hvor Tay faktisk er en flod, måtte man nemlig benytte Caledonian Railway's spor mellem Perth og Dundee.

Siden midt i 1800-tallet havde der både her og længere mod syd over Forth-fjorden været overfart med jernbanelægger. Planer om en bro over Tay blev dog allerede fremsat i november 1864. De strandede, fordi havnebestyrelsen i Dundee modsatte sig det foreslåede under henvisning til risikoen for påsejling. Et par år senere kom et nyt projekt frem. Beliggenheden var nu ændret noget, men heller ikke i denne omgang kom man videre; økonomien stillede sig hindrende i vejen. Tanken blev dog ikke opgivet, og i 1870 var man nået så langt, at en Underhus-komité blev nedsat for at behandle en ansøgning fra North British. Den til anlægget nødvendige lov skulle naturligvis også forelægges i Overhuset, hvor en anden komité måtte tage sig af »stabler af papir«. Men sagen kom igennem, og »et af de mest gigantiske foretagender i moderne tid« (som man udtrykte sig dengang) åbnedes for passagertrafik 1. juni 1878.

Ingeniøren

Tay-broen blev projekteret under ledelse af Thomas Bouch. Han blev født 22. februar 1822 i Thursby, Cumberland. Han var civil ingeniør (i ordets engelske betydning: bygningsingeniør), og han lærte sit fag under Larmer på Lancaster & Carlisle Railway. I januar 1849 ansattes han – endnu kun 26 år gammel – som ingeniør for Edinburgh & Northern Railway, der med tiden blev en konstituerende del af foran omtalte North British. Bouch sad kun i denne stilling i et par år; han forlod den igen i 1851 for at gå ind i privat

virksomhed. Men forinden havde han gjort sig bemærket ved at projektore verdens første anlæg for overførsel af jernbanevogne med færger, over Forth og Tay. De var til inspiration forskellige steder, også i Danmark, hvor Lillebælt, Storstrømmen og Oddesund er paralleller til de to skotske fjorde derved, at de i dag krydses af en jernbane på en bro, der afløste en tidligere overfart med jernbanelærger.

Også i de følgende år fik Thomas Bouch rigeligt at virke med. Talrige opmålinger og projekter til jernbaner, viadukter og broer var hans værk. Nævnes kan f.eks. de store viadukter af jern ved Belah (Englands højeste), Deepdale og Barnard Castle på South Durham & Lancashire Union Railway, der senere indgik i North Eastern Railway. De hævdes at have fungeret godt, men eksisterer ikke mere. Det gør derimod den storslåede, murede Hownes Gill viadukt nær Consett i grevskabet Durham. Bygherren for denne var den historiske berømte Stockton & Darlington Railway. Det 150 ft (næsten 46 meter) høje bygningsværk blev taget i brug 1. juli 1858 og står som et varigt monument over Thomas Bouch.

Et sådant kunne han på en måde også trænge til, for den generelle kritik af hans arbejder har i hvert fald i en senere tid været, at han var for tilbøjelig til at vælge de løsninger, der var billigst i starten, men som viste sig at være de dyreste i længden på grund af reparation og udskiftning. Og endvidere hedder det, at han førte intet eller alt for lidt tilsyn med igangværende arbejder, således at materiale- og konstruktionsfejl blev overset. Det sidste er det svært umiddelbart at finde undskyldninger for, men hvad det første angår, er meningene delte. Man kan jo være nødt til, for overhovedet at få noget op at stå, i første omgang at vælge en ringere løsning end den, man helst havde valgt. Og dermed udsætter man sig så altid for bagklogskabens kritik. Imidlertid er det også sagt om Bouch, at han var en mand med mere fantasi end dygtighed (»more imagination than qualification«), men måske var han først og fremmest optimistisk indstillet og i virkeligheden rigtig uheldig ved at få overdraget projekteringen af en så krævende opgave som Tay-broen i en tid, hvor man rundt om i verden, i særdeleshed USA, endnu til stadighed betalte dyre lærepenge i form af ødelagte broer og endnu manglede meget af den erfaring og viden, der senere har gjort sammenstyrtninger sjældne.

Broen

Strengt taget var broen en viadukt (men det bliver for resten let en strid om kejserens skæg, hvis man vil forsøge at definere de to begreber bro og viadukt i forhold til hinanden). Den bestod nemlig af en mængde fag: 15 på 120 ft, 13 på 145 ft, 13 på 245 ft, 12 på 130 ft, 25 på 67 ft, 1 på 170 ft og 6 på 27 ft. Der blev til bygningen brugt 3.600 tons smedjern, 2.600 tons støbejern, 35.000 kubikyards (26.725 m³) murværk og 87.845 kubikfod tømmer. De store fag på 245 ft var omtrent midt på broen, og mens man på resten af den havde hele dragernes højde under jernbaneskinneerne, kørte man i disse gennemsejlingsfag »nede« mellem gitterdragerne, som var løftet så højt, at der var ca. 100 ft (30,5 m) fri højde målt fra vandoverfladen. Der var altså taget et ikke ringe hensyn til skibstrafikken. Pillerne varierede i byggemåde; nogle – nærmest land – var murede i hele højden, andre bestod af en git-

terkonstruktion på en muret plint. Broen var smal og overførte kun et enkelt jernbanespor. Dette forsynedes med beskyttelsesskinne hele vejen. Ved hver ende var der en sporudfletning og en signalpost. Trafikken på enkeltsporet blev afviklet med togstav.

Næppe mange har fundet denne bro smuk, men i kraft af sin størrelse vakte den betydelig opmærksomhed i fagkredse. Der kom under opførelsen og efter færdiggørelsen besøg af ingeniører både fra de britiske øer og det europæiske fastland såvel som fra Amerika. »Nogle tog hjem og skrev om det; andre tænkte desto mere og sagde ikke noget.« Da arbejdet var færdigt, blev broen prøvebelastet med 6 af tidens kraftigste godstogsmaskiner, der kørte frem og tilbage over den. Men dermed kunne man jo kun nå en bekræftelse på, at broens konstruktion var egnet til at modstå lodrette belastninger. Hvad de af vindtryk eller -sug forårsagede vandrette påvirkninger angik, måtte man nøjes med at forlade sig på beregningerne alene.

Som tidligere nævnt åbnedes Tay-broen for passagertrafik i sommeren 1878. Året efter kørte dronning Victoria ved en lejlighed over den. Broens ingeniør blev udnævnt til ridder og var altså nu Sir Thomas Bouch.

Katastrofen

Den 28. december 1879, søndagen mellem jul og nytår, blæste en usædvanlig stærk storm over Tay. Da det nordgående posttog om aftenen kørte over broen efter at have holdt ved den sydlige signalpost for at modtage togstaven, styrtede broens midterfag med de store dragere ned. Om det skete umiddelbart foran toget, således at dette »sprang« lige ud i den tomme luft, eller det netop var toget, der efter at være kommet ud på midterfagene gav den orkanagtige vestenvind så megen ekstra angrebsflade, at den blev i stand til at vælte denne del af broen omkuld, kan aldrig siges med sikkerhed, skønt det sidste er det sandsynligste. Ingen så selve nedstyrtningen, for det var bælgmørk nat på det tidspunkt, og først senere kiggede månen en gang imellem frem bag skyerne. Heller ingen hørte noget, for den tudende vind og bølgernes fråden – det var højvande – skjulte alle andre lyde.

Enkelte øjenvidner var der dog, men det var på grund af mørket ikke meget, de så. En banearbejder, der stod ved den sydlige signalpost, observerede, at togets slutlanterne forsvandt, og fra den nordlige bred så en mand en »ildmasse« falde. De henvendte sig hver for sig til de vagthavende på signalposterne, som konstaterede, at kommunikationen mellem dem var afbrudt. Og der gik nogen tid med vekslen mellem håb og frygt, før det i al sin gru gik op for det alarmerede jernbanepersonale og den lokale befolkning, hvad der var sket. Alle i toget, passagerer som besætning, var druknet. Hvor mange, fik man åbenbart aldrig nogensinde nøjagtig rede på, for angivelserne veksler mellem 67, 75, 78 og 80. Årsagen til denne usikkerhed skal nok søges i, at kun ligene af 45 mennesker blev fundet.

Da dagen gryede, frembød Tay-broen et sørgeligt skue. Omkring 1000 yards (en lille kilometer) manglede. Af toget var der intet som helst at se. Sorg bredte sig, efterhånden som nyheden nåede ud i landets forskellige dele. Man var rystet, og stoltheden over Bouch's bro, som nu i manges



DANSK JERNBANE-KLUB

Foreningsnyt

FORENINGEN STIFTET 15. JANUAR 1961

NR. 2 . 1980

Foreningens generelle adresse- og medlemsregister:

Dansk Jernbane-Klub,
Glasciset 27, 2800 Lyngby.
Tlf. (02) 87 02 32 (normalt kl. 19-20).

Formand:

Politimester Birger Wilcke,
Sobakken 24, 2920 Charlottenlund. Tlf. (01) 64 22 09.

Kasserer:

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

Øvrige bestyrelsesmedlemmer:

Regnskabschef Mogens Bruun (næstformand)
Lokomotivmester Preben Clausen
Bankassistent Eigil V. Christensen
Ingeniør E. Hedetoft
Niels Christian Lind
Ingeniør Oscar G. Meyer (sekretær)
Bent Nathansen
Viceskoleinspektør Ole-Christian M. Plum
Jens Vestergaard

DJK's nordjyske afdeling:

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

DJK's midtjyske afdeling:

Uffe Andersson, Skelvangsvej 83, 2., 8900 Randers

DJK's afdeling Fyn/Sydjylland:

Niels Christian Lind, Aagade 50, 5270 Næsby

DJK's afdeling på Lolland-Falster:

Ole Jensen, Skovvænget 14, 4900 Nakskov

Foreningens baner, information og bestilling af særtog:

Museumsbanen Maribo-Bandholm:

Carsten Buhl, Lyshøjgårdsvej 99, 5., 2500 Valby, tlf. (01) 46 98 02

Mariager-Handest Veteranjernbane:

H. J. Fredberg,
Tyttebærvej 69, 9560 Hadsund. Tlf. (08) 57 35 67.

Limfjordsbanen:

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

D-maskine Gruppen:

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

Medlemskontingent for året 1980:

Ordinære medlemmer kr. 75,00
Juniormedlemmer (under 18 år 1.1.1980) .. kr. 50,00
Optagelsesgebyr kr. 10,00

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

Meddelelser til næste nummer af »Foreningsnyt« må være
Bent Nathansen, Callunavej 20, 3450 Allerød, i hænde senest

tirsdag den 10. juni 1980.

KOMMENDE UDFLUGTER

Søndag den 1. juni 1980. Udflugt på Høng-Tølløse Jernbane med damplokomotivet OHJ nr. 38 samt kørsel med OHJs nye diesellokomotiv nr. 45 eller 46 fra København H. til Tølløse.

Heldigvis er vinteren forbi, og OHJ nr. 38 er køreklar til en udflugt gennem det skønne Vestsjælland, hvor lokomotivet også i denne vinter gjorde sit til at holde sneen væk fra HTJs spor.

Planen for udflugten ser således ud:

København H. (særtog med OHJ-materiel)	afg.	8.45
Tølløse	ank.	9.40
Tølløse (særtog med OHJ nr. 38)	afg.	10.10
Høng	ank.	12.05
Frokostpause		
Høng	afg.	14.15
Slagelse	ank.	14.50
Slagelse	afg.	15.50
Tølløse	ank.	17.50
Tølløse (ordinært tog)	afg.	18.19
København H.	ank.	19.06

Toget København H.-Tølløse oprangeres af OHJ lok - B 234 - B 235. På HTJ oprangeres toget af OHJ nr. 38, 2 personvogne og 2 godsvogne. Der arrangeres fotostop på strækningen Tølløse-Slagelse-Tølløse. Under frokostholdet i Høng vil der være mulighed for at besøge DJKs filialværksted, hvor ØSJS nr. 6 er under revision.

Der arrangeres fællesspisning (frokostplatter til kr. 40,-) på Høng Hotel. De, der ønsker at deltage i fællesspisningen bedes mærke talon til modtageren med et »M« ved indbetaling på udflugtsprisen. Frokosten samt evt. drikkevarer betales direkte til tjeneren.

Pris for deltagelse:

København-Tølløse-Slagelse-Tølløse-		
København	kr.	65,00
Tølløse-Slagelse-Tølløse	kr.	50,00

Børn under 12 år rejser for halv pris.

Billetter, kort og fripas er ikke gyldige til særtogene.

Tilmelding sker ved senest **fredag den 23. maj 1980** at indbetale ovennævnte beløb på **postgirokonto 8 11 10 06, Dansk Jernbane-Klub, Opnæsgård 21, 2970 Hørsholm.** Husk at anføre, hvad Deres betaling dækker.

Det skal bemærkes, at damptogskørslen på HTJ i tilfælde af en længere tørkeperiode i slutningen af maj måned vil

blive erstattet af en anden form for særtog, da banens ledelse ganske naturligt ikke kan påtage sig ansvaret for eventuelle markbrande.

POR/PSR/OCMP

NYT FRA AFDELINGERNE

DJK's afdeling Syddjylland/Fyn.

Lørdag den 10. maj 1980 udflugt til bl.a. Sporvejsmuseet på Skjoldnæsholm. Der bliver afgang fra Odense, Klosterbakken, kl. 6.40 med bus, og den forventede hjemkomst er kl. 20.45.

Pris for deltagelse er kr. 90,-, som betales på turen.

Tilmelding til N. Chr. Lind, Aagade 50, 5270 Næsby, tlf. (09) 11 75 49 kan evt. anvendes i normal kontortid.

N. Chr. Lind.

Museumsbanen

Køreplan 1980

Tog nr.		P 451	P 53	P 55	P 57
Maribo	afg.	10.00	11.30	14.15	16.05
Maglemer	afg.	10.14	11.44	14.29	16.19
Bandholm By	afg.	10.26	11.58	14.44	16.32
Bandholm Havn	ank.	10.29	12.01	14.47	16.35

Tog nr.		P 452	P 54	P 56	P 58
Bandholm Havn	afg.	10.40	12.10	15.05	16.50
Bandholm By	afg.	10.50	12.31	15.18	17.00
Maglemer	afg.	11.00	12.41	15.28	17.10
Maribo	ank.	11.14	12.55	15.42	17.24

Alle tog er damptog.

Togene 451 og 452 kører: torsdag 3. juli – 31. juli 1980.

Øvrige tog kører: torsdage 3. juli – 31. juli 1980.

lørdage 5. juli – 30. august 1980 samt

søndage 1. juni – 31. august 1980.



Såfremt der er rejsende at optage eller afsætte kan togene på MBJ endvidere standse ved Grimstrupvej og Merritskov T.

Det er endnu ikke for sent, hvis man er interesseret i at gøre tjeneste ved MBJ i sommeren 1980. Tilmelding kan foretages til følgende personalekategorier: Lokomotivfører, lokomotivfyrbøder, togfører, bremser og rangerleder (-stationskarl). Til disse 5 kategorier gøres opmærksom på, at der kræves bestået sikkerhedsprøve, og for lokomotivpersonalets vedkommende gælder tillige, at det skal have gennemført den af Ministeriet for Offentlige Arbejder krævede uddannelse og have bestået de krævede prøver. Desuden kan tilmelding foretages som loko-

motivfyrbøderaspirant, togbetjent, stationsforvalter i Maribo og Bandholm, samt postkortsælger.

Tilmelding foretages snarest til Stig Bohnstedt, Fiolhaven 14, 2760 Måløv, og denne skal indeholde angivelse af navn, adresse, evt. telefonnummer, CPR-nr., hvad man kan tænke sig at gøre tjeneste som, hvilke datoer man kan gøre tjeneste, eller hvilke man ikke kan. Nye medarbejdere bedes desuden oplyse om deres civile stilling. Tjenestelister for første halvdel af sæsonen vil blive udsendt i midten af maj måned.

Oplysninger om billig rejsemulighed, overnatning, fælles-spisning m.v. kan gives af undertegnede på ovennævnte adresse eller på tlf. (02) 65 83 23.

Stig Bohnstedt.



MARIAGER-HANDEST
VETERANJERNBANE

Køreplan 1980

Søndage 1. juni – 31. august 1980.

Tog nr.		M 10	M 12	P 14	M 16	P 18	M 20
Mariager	afg.	9.45	12.10	13.30	14.35	16.00	17.00a
True	ank.	10.09	12.34	13.54	14.59	16.24	17.24a
True	afg.	10.10	12.35	13.55	15.05	16.25	
V. Tørslev	afg.	10.20	12.45	14.05	15.15	16.35	
Handest	ank.	10.35	13.00	14.20	15.30	16.50	

Tog nr.		M 11	M 13	P 15	M 17	P 19
Handest	afg.	10.45	13.25	14.40	15.55	17.05
V. Tørslev	afg.	11.00	13.40	14.55	16.10	17.20
True	ank.	11.09	13.49	15.04	16.19	17.29
True	afg.	11.10	13.55	15.05	16.25	17.30
Mariager	ank.	11.35	14.20	15.30	16.50	17.55

M = motortog P = damptog.

a) tog 20 kører kun såfremt der er rejsende fra Mariager.

Lørdage 28. juni – 26. juli 1980.

Mariager	afg.	14.35	16.00
True	ank.	14.59	16.24

True	afg.	15.05	16.25
Mariager	ank.	15.30	16.50

Alle tog er motortog.

Onsdage 2. juli – 6. august 1980.

Mariager	afg.	18.30	19.30
True	ank.	18.54	19.54

True	afg.	18.55	19.55
Mariager	ank.	19.20	20.20

Alle tog er motortog.



Såfremt der er rejsende at optage eller afsætte standser togene på MHVJ endvidere ved Lunddalen, Fjeldsted, Brødløs, Frugtplantagen og Glenstrup.

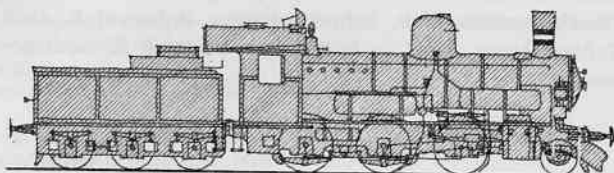
LIMFJORDSBANEN

Køreplan for sommeren 1980

På søndage i perioden 15. juni – 10. august 1980 køres der fra Aalborg station til Grønlandshavnen kl. 14.00.

Turens varighed er ca. 1 time og 50 min.

Togene fremføres med damplokomotiv.



D-maskine gruppen

For D-maskine gruppen er der foreløbig lagt planer for følgende arrangementer i 1980:

Lørdag den 26. juni – søndag den 27. juli 1980:

I denne periode køres der efter nedenstående køreplan på lørdage og søndage mellem Assens og Glamsbjerg. Arrangementet sker i samarbejde med Assens Turistforening:

Lørdage:	Assens	afg.	12.30	15.00	
	Assens	ank.	14.15	17.10	
Søndage:	Assens	afg.	9.30	12.30	15.00
	Assens	ank.	11.15	14.15	16.45

Toget med af. kl. 12.30 fra Assens lørdag den 26. juni 1980 er indvielsestog for særligt indbudte.

For at kunne bestride denne kørsel skal der bruges personale til følgende kategorier: Lokomotivførere, lokomotivfyrbødere, aspiranter, togførere, togbetjente, rangerledere og postkortsælgere. Jeg retter en særlig henvendelse til de af vore medlemmer, der har DSBs sikkerhedsprøve, da vi skal bruge nogle stykker af denne kategori på hver tur til forskelligt sikkerhedsarbejde.

Der vil i Assens være mulighed for billig overnatning, medbring sovepose eller lign. D-maskine gruppen prøver endvidere på at få etableret billigrejse København H–Odense.

Søndag den 21. september – søndag den 26. oktober 1980

Atter i år går det løs i Odense med kørsel for DSB, Jernbanemuseerne, mellem Odense og Fruens Bøge efter følgende køreplan:

Søndage:	Odense	afg.	13.30	14.30	15.30
	Odense	ank.	14.10	15.10	16.10

For at kunne bestride denne kørsel, skal der bruges personale til følgende kategorier: Lokomotivførere, lokomotivfyrbødere, aspiranter, togførere, togbetjente, postkortsælgere og stationsbestyrere. Også her appellerer jeg til de af vore medlemmer, der har DSBs sikkerhedsprøve. Til dette arrangement vil D-maskine gruppen prøve at få billigrejse København H–Odense.

Tilmeldinger foretages skriftligt til **P. Clausen, Vandværksvej 9, Brejning, 7080 Børkop** med angivelse af, hvilken kategori og hvilke dage du ønsker at gøre tjeneste, eventuelt tilkendegives, hvilke dage, du ikke kan gøre tjeneste. Sidste frist for tilmelding til Assens arrangementet er 29. maj 1980 og til Odense arrangementet er sidste frist 29. august 1980.

Efter vinterens henstand trænger vogne og lokomotiv til en kærlig hånd, så materiellet kan være helt på toppen til sæsonstart. For at dette kan ske, vil jeg bede interesse-rede om at kontakte **Bent Nathansen, tlf. (03) 27 25 23** for de sjællandske medlemmers vedkommende, og for de jyskfynske medlemmers vedkommende kan interesserede kontakte **P. Clausen, tlf. (05) 86 91 20**.

P.C.

SALGSADFDELINGEN

Tillæg til prislisen fra oktober 1979

Siden udarbejdelsen af ovennævnte prislise er varesortimentet udvidet med nedenstående bøger (pris inkl. porto):

DJK 43: Gribskovbanen 1880–1980	kr. 150,00
Sove- og spisevogne i Danmark (forventes at udkomme ca. 1. juni 1980)	kr. 140,00
Rejsen til Haderslev	kr. 59,00
Vemb–Lemvig–Thyborøn Jernbanes rullende materiel gennem 100 år	kr. 95,00
Omkring tertiærdriftens tidligste år. Skitser fra Vemb–Lemvig Jernbane, 1879–1882.	
C. P. Aubeck og A. Falkmanns optegnelser ..	kr. 48,50
Dansk Jernbanearkiv, sæt 14	kr. 35,00
Tillæg 1977 fra Dansk Jernbanearkiv	kr. 25,00
Studierapport 1 over lokalvogne i Næstved ved Maglemølle og De forenede Papirfabrikker ..	kr. 17,00
Studierapport 2 over det rullende materiel ved Trolldhede–Kolding–Vejen Jernbane	kr. 25,00
Livet langs banen. Frederikssundsbanen 100 år	kr. 65,00
Gribskovbanen på postkort	kr. 25,00



Nyheder:

MHVJ, Mariager–Handest Veteranjernbane. I forbindelse med MHVJ's 10 års jubilæum har MHVJ/DJK udgivet dette billedhefte, der skildrer livet ved Mariager–Handest Veteranjernbane. Formatet er 20 x 20 cm, og på de 48 sider er der ikke mindre end 69 billeder, som redaktørerne af heftet, Ole Ottosen og Jens Vestergaard, har fundet egnede til at skildre MHVJ gennem de første ti år såvel på hjemme- som udebane. Pris: 18,- kr. (inkl. forsendelse).

De sorte tog. Lokomotivmænd i krig af Carl Otto Petersen. Denne pragtfulde 208 sider store bog med ca. 100 illustrationer blev udgivet på forlaget Hamlet den 9. april 1980. Carl Otto Petersen har formået at få nogle til at fortælle om de danske lokomotivmænds barske vilkår under besættelsen: Jernbanesabotage, trusler fra tysk side, angreb af allierede fly og meget mere. Bogen rummer et enestående dokumentarisk stof, der fremlægges i såvel tekst som billeder. Vi vil senere bringe en fyldestgørende anmeldelse af denne bog, der gennem Salgsafdelingen kan købes for kr. 144,- (inkl. forsendelse).

Hornbækbanen på postkort af P. Thomassen. Næppe har forfatteren P. Thomassen udgivet et billedhefte om Gribskovbanen før der også foreligger et tilsvarende om Hornbækbanen. I heftet om HHGB findes der 31 billeder og postkort, der suppleret af passende tekstafsnit fortæller lidt om HHGB gennem tiderne. Prisen for det 37 sider store hefte er kr. 38,- (inkl. forsendelse).

Nordens Järnvägar 1976 fra Frank Stenvalls forlag. Længe har man ventet spændt på næste bind i denne højt skattede serie fra Frank Stenvalls forlag, og i midten af maj vil årg. 1976 foreligge med 200 fotos på 120 sider i samme

udstyr som hidtil. Prisen for Nordens Järnvägar 1976 bliver gennem DJK's Salgsafdeling kr. 85,- (inkl. forsendelse).

DLM - 80, Danske lokomotiver og motorvogne. I maj måned vil den 3. udgave af denne populære bog foreligge fra Frank Stenvalls Forlag. Tom Lauritsen har sørget for en omhyggelig gennemarbejdning og forsynet bogen med 50% nye billeder, bl.a. kan nævnes alle styre- og mellemvogne i togsæt. Denne bog er uundværlig for enhver jernbaneentusiast, der vil være a'jour med materiellet ved de danske jernbaner. 152 sider i format A6 med plastikomslag til kr. 55,- (inkl. porto) gennem DJK's Salgsafdeling.

★

De ovennævnte bøger kan bestilles ved at indsætte beløbet for de ønskede varer på **postgirokonto 3 17 91 76, Dansk Jernbane-Klub, Salgsafdelingen, Holmevej 8, 4340 Tølløse.** Husk at anføre bestillingen på talon til modtageren.

P.S. Leveringstiden er normalt ca. 14 dage.

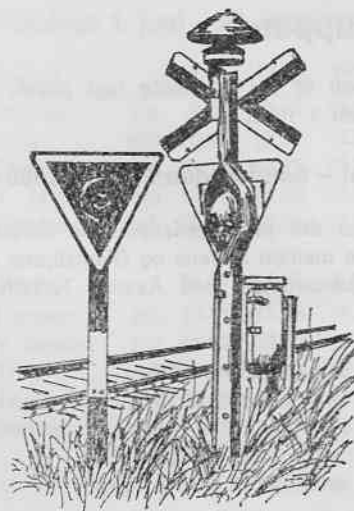
OCMP.

Tag til Vestsjælland næste gang De skal på udflugt

Ødsherreds Jernbane Høng-Tølløse Jernbane

kører gennem Sjællands smukkeste egne

(03) 43 20 80



PRIVAT-
BANERNE
HILLERØD

Gribskovbanen og
Hillerød-Frederiksværk-Hundested Jernbane



DANSK VETERAN JERNBANE PLATTE

Kildebakkegårds Allé 59 A

2860 Søborg - Tlf. (01) 67 68 44

Postgiro nr. 4 21 10 73

Platterne sælges til støtte for
Dansk Jernbane-Klub's arbejde



De kan endnu erhverve

Jernbaneplatte nr. 2 - 1975, Litra G. 625

Jernbaneplatte nr. 4 - 1977, FFJ nr. 34

Jernbaneplatte nr. 6 - 1979, Litra E. 978

Jernbaneplatte nr. 7 - 1980, Litra K. 564

Platterne er udført i Bing & Grøndahl's smukke blå underglasur design -

Leveres i smuk gavekarton - **Pris kr. 117,- pr. stk.**

bevidsthed havde overstrålet Brunel's og Stephenson's fornemme bygningsværker, var på en gang afløst af fortvivlelse.

Lokomotivet

Ulykkestogets maskine, nr. 224, blev kendt vidt og bredt, ikke mindst fordi den blev fisket op fra bunden af Tay efter at have ligget der i 3-4 måneder, kørt på egne hjul til Glaskow, repareret på Cowlairs Works og igen sat i drift. Den gennemgik nogle ombygninger i tidens løb, men holdt længe. Først 39 år efter ulykken blev den udrangeret, og da ophugningen fandt sted i 1919, var der gået næsten 40 år. Til bjergningen benyttedes det åbenbart ganske gode skib HENRY. Det var da nogle år over de halvtreds og var selv forlist 7 år gammelt, men altså også igen bjerget og repareret, hvorefter det fik en lang række aktive år. Man anbragte kranbjælker og en kraftig talje ud over boven på HENRY og løftede med dampspil ganske langsomt såvel lokomotivet som tenderen, efter at dykkere havde ført kæder ind under køretøjerne. Et hundredårigt fotografi viser maskinen, da den lige var kommet på det tørre igen. Skorsten, dom og førerhus m.v. mangler, og fodpladerne er krøllede, så helhedsindtrykket er dystert.

Imidlertid bør North British nr. 224 huskes af en helt anden grund. Dette lokomotiv og NB nr. 264 var nogle af de første i Storbritannien benyttede med hjularrangementet 4-4-0 (altså akselrækkefølge 2'B), tegnet af Thomas Wheatley og bygget af jernbaneselskabet i 1871. De blev indledningen til en lang epoke, i hvilken 4-4-0 med indvendige cylindre efterhånden blev den mest udprægede britiske passager-togmaskine, og som egentlig først sluttede efter 1. verdenskrig. (Det kan foreslås gamle læsere til uddybning af emnet at gense S. A. Andersens artikel i Jernbanen nr. 3/1973 om Busses K- og C-maskiner sammenholdt med skotske lokomotiver.) De to Wheatley-maskiner vejede 34 tons, og tendervægten var 24 tons incl. brændsel og vand. De var altså ganske store for deres tid – og i øvrigt karakteristiske ved, at domen ligesom på mange amerikanske lokomotiver fra dengang var anbragt på fyrcassen, og at bogiens hjul var massive. Drivhjulsdiameteren var 6 ft 6 in (1981 mm), cylinderdiameteren 17 in (432 mm) og slaglængden 24 in (610 mm). De havde Westinghouse-bremse og to håndbremsere. Andre fireakslede lokomotiver i 1870'ernes Storbritannien havde hjularrangementet 4-2-2, men de allerfleste maskiner var på den tid kun treakslede med mindre det drejede sig om USA.

Lokomotivets mænd

Den, som det er fremgået, hypermoderne nr. 224 blev ført af en 38-årig lokomotivfører ved navn Mitchell. Han var startet som fyrrenser i begyndelsen af 1864, blev fyrbøder 1865 og avancerede til lokomotivførerestillingen i 1871. Han havde altså 8 års erfaring som fører. Mitchell efterlod sig hustru og 5 børn, hvoraf det ældste endnu ikke var fyldt otte. Udnævnelsen til lokomotivfører har tilsyneladende dannet grundlaget for familiens etablering.

Fyrbøderen hed Marshall. Han var begyndt som renser i 1875 og forfremmet til fyrbøder året efter. Han havde ikke stiftet familie.

Man ved, at Marshall's fader samme aften, som katastrofen fandt sted, var kommet til toget et par stationer før Tay-broen for at hilse på sin søn og få en snak med ham og Mitchell. Lokomotivfolkene blev herunder spurgt, om de ikke var bange for at være ude sådan en frygtelig nat, men svarede begge, at det var ingenting; de var jo vant til det. Ligesom de kendte deres maskine, deres eget ansvar og deres egne evner, er der vel også grund til at tro, at de har forudsat tilsvarende kvaliteter til stede hos dem, der havde med henholdsvis trafikken, linien og broen at gøre, og at de derfor ikke havde noget at frygte, så længe der ikke blev overtrådt noget kørselsforbud. Om de lige før eller under styrtet nåede at opfatte og gennemtænke mere end det øvrige togpersonale og passagererne, får man aldrig at vide. Men at der ikke var megen tid i det hele taget, før de alle mistede bevidstheden i det kolde vand, behøver ingen at være i tvivl om.

Opklaringen

Heller ingen kan tvivle om, at efterforskningen af katastrofens årsager var grundig. Det viste sig herunder for det første, at Sir Thomas' beregninger af vindtrykket under storm var håbløst ude af trit med virkeligheden, også den »virkelighed«, som den tekniske sagkundskab i samtiden tog som udgangspunkt. (Men det er måske på dette sted passende at erindre om, at normer for vindbelastningers størrelse og den måde, de regningsmæssigt skal »påføres« bygningsværker under ingeniørmæssig projektering, for 100 år siden var højst ufuldstændige, at de siden har gennem-



**INTRA
FLUG**

Hansa Folketurist

Med damp fra Køben- havn til Oslo!

Fredag den 1. august til tirsdag den 5. august kører vi den hidtil største damp-særtogstur i Skandinavien – ca. 1500 km med damp. Prisen, som omfatter alle overnatninger og måltider – men ikke hjemrejse – er nedsat til kr. 3.100,-

Hjemrejse med tog eller skib kan bestilles samtidig. – Husk de todfri tilbud på Oslo-båden.

OBS: Tilmeldingsfrist 27. maj!

Rekvirer vores
dampsafari-
program 1980

Hansa Folketurist
Åboulevard 80
2200 København N
(01) 39 62 24

gået en kraftig udvikling i takt med en stadig voksende erkendelse, samt at der alene i vort eget land flere gange inden for blot de sidste 25 år er ændret på belastningsforskrifter med hensyn til vindens tryk- og (især) sugepåvirkninger, til dels provokeret af indtrufne ulykker.)

Og som det andet resultat af de efter Tay-broens ødelæggelse anstillede undersøgelser kom det frem, at entreprenørfirmaet Hopkins, Gilkes & Company havde gjort sig skyldig i ekstremt dårligt arbejde, og at støbejernsøjernes kvalitet mildest sagt var beklagelig. Man må huske, at broen endnu var ny, da den blæste ned. Den havde kun været forholdsvis kort tid i brug og var ikke »mærket af tidens tand«. Men det kunne alligevel ikke være gået anderledes, end det gik, når både projekteringen og udførelsen var mangelfuld på helt afgørende punkter.

Det var: en skam.

Konsekvenserne

Katastrofen og efterforskningen var et slag for mange og i særdeleshed for broens konstruktør. Thomas Bouch kom sig aldrig over chok'et og døde 30. oktober 1880 i Moffat (i det sydsotske grevskab Dumfries), kun 58 år gammel, psykisk og fysisk nedbrudt. Som en af ulykkens konsekvenser havde man afbrudt det påbegyndte byggeri af en bro over Forth. Den var også projekteret af Bouch, men var af en helt anden type. Naturforhold og praktiske hensyn gjorde betingelserne vidt forskellige fra Tay-broens. Den Forth-bro, Bouch havde tegnet, var en to fags hængebro af et yderst specielt udseende. Det var nok en lykke, at den ikke blev til noget, måske navnlig for dens entreprenør William Arroll, selv om hans kontrakt blev ophævet. Han, der var skotte, og hvis årstal er 1839–1913, var begyndt som grovsmed, men blev både fabrikant og entreprenør. Og i sidstnævnte egenskab er hans navn frem for alt forbundet med opførelsen af de to kæmpebroer, der i dag fører jernbanelinien mellem Edinburgh og Aberdeen over Forth og Tay.

Ledelsen af North British tabte nemlig ikke modet, men lod forbavsende hurtigt nye projekter udarbejde og sætte i gang. Den 2. Tay-bro blev projekteret under tilsyn af William Henry Barlow (1812–1902) og bygget i perioden 1882–87. Og den på en gang 1. og 2. Forth-bro var et værk af Benjamin Baker (1840–1907) og John Fowler (1817–98), der på den tid var i kompagniskab; deres bro blev opført 1882–90. De nævnte herrer var alle tre fremragende bygningsingeniører, hver for sig kendt fra mange andre vanskelige, men vel løste opgaver. Alligevel må man sige, at den første Tay-bros sammenstyrtning fik markant indflydelse på deres arbejde. Ved projekteringen af de nye broer over Tay og Forth var man blevet mere end forsigtig.

Sporene skræmte. Konstruktionerne blev overdimensioneret, hvilket ganske enkelt betyder, at den anvendte materallemængde og opnåede styrke ligger væsenligt over, hvad man ved indførelse af sædvanlige sikkerhedsfaktorer når frem til i en beregning. At de stadig eksisterende jernbanebroer over Tay og Forth er så præget af soliditet og – med et udtryk i nutidig byggetekniker-slang – har både livrem og seler, er i virkeligheden synlige konsekvenser af katastrofen 28. december 1879.

Den nuværende Tay-bro er dobbeltsporet. Den åbnedes 20. juni 1887. Længden er 2 miles og 264 yards (3.552 meter). Prisen var 350.000 pund sterling.

Læsning

Ved udarbejdelsen af denne beretning er anvendt almindelige engelske oversigtsværker, bl.a. skrevet eller redigeret af C. Hamilton Ellis og O. S. Nock. Desuden er benyttet BROER OG BROBYGNING af B. J. Rambøll, Munksgaards Forlag, København 1965. Denne bog, der består af en række radioforedrag, kunne også have heddet STATIK FOR FORUDSÆTNINGSLØSE. Dens forfatter, selv bygningsingeniør og professor ved Danmarks Tekniske Højskole, har en enestående evne til – endda uden illustrationer – at redegøre for brobygningens problemer og måderne at løse dem på, så alle kan forstå det, også uden særlig forhåndsviden. Bogen kan derfor anbefales meget til enhver, der eventuelt gennem artiklen har fået lyst til at læse mere om brokonstruktioner, men ikke gerne binder an med en egentlig lærebog.

Endelig er de primære oplysninger suppleret med en række detaljer, der er hentet i ENGINE-DRIVING LIFE (frit oversat: LIVET SOM LOKOMOTIVMAND) af Michael Reynolds. Navnet vil være Jernbanens læsere bekendt, for det er den samme mand, hvis LOCOMOTIVE ENGINE-DRIVING under titlen LOKOMOTIVKJØRSEL udkom i Danmark, oversat og bearbejdet af H. A. Rambusch, i den først eTay-bros åbningsår, 1878. ENGINE-DRIVING LIFE udkom første gang i 1880, året efter katastrofen, og har et helt kapitel om den. Bogen blev genudgivet i 1968 hos Hugh Evelyn Ltd., London, i redigeret form (men det burde have været en faksimile-udgave). Undertitlen er Stirring Adventures and Incidents in the Lives of Locomotive Engine-Drivers (betagende oplevelser og hændelser i lokomotivføreres liv), og indholdet er i endnu langt højere grad end i lokomotivmands-håndbogen en afspejling af de sociale og tekniske forhold i samtiden. Hvad det sidste angår, gør Reynolds f.eks. meget ud af at forklare, hvad en bogie er, og hvad sådan en gør godt for (og pudsigt nok staver han den bogey, som ellers betyder børneæder, bussemænd eller lignende, men det er nu nok en ren tilfældighed). Mon det var en idé at søge denne bog udgivet på dansk? Tværs gennem det dramatiserede, docerende, filosoferende, moraliserende og rationaliserende – tværs igennem hele denne blanding ses et tidsbillede fra 1870'erne, med jernbanen i focus.

STØT VORE

ANNONCØRER

– DE STØTTER OS

Smalspor i Østrig

af Erik Buus

Har du endnu ikke lagt faste planer for ferien '80, og skulle du have lyst til at opleve lidt ud over det sædvanlige næste gang, du skal holde ferie, gives her et forslag: REJS TIL ØSTRIG! I denne artikel vil jeg fortælle lidt om, hvordan du som jernbaneentusiast vil kunne have fornøjelse af at besøge dette land (hvad der ivotrigt er af spændende ting, der er værd at opleve i Østrig, kan du få oplyst ved at skrive til Østrigs Turistbureau).

Østrig er på flere måder et land med skærende kontraster, f.eks. høje bjerge mod vest i Vorarlberg og Tirol kontra det flade land nordvest for Wien i Niederösterreich. Det, der interesserer mere i denne sammenhæng, er følgende modsætninger: elektrificerede hovedbaner delvis med taktkøreplan kontra smalsporede sidestrækninger kun med nogle få tog hver dag, delvis med damplokomotiver; klimatiserede 1. og 2. klasses personvogne i flere af eksprestogene kontra lokaltog med 2-akslede personvogne med åbne endeperroner i en del lokaltog.



I de sidste fem år har jeg besøgt Østrig ikke mindre end fire gange, og i det følgende vil jeg berette om nogle af højdepunkterne på disse rejser.

For en dansker er noget af det mest interessante alle de mange smalsporsbaner, der ligger spredt jævnt ud over hele landet. Langt de fleste af disse baner har en sporvidde på 760 mm, en ret speciel sporvidde – udover i området omkring Balkan skulle denne sporvidde, iflg. »TÅG« 1/80, kun findes i Brasilien. Der findes seks smalsporede jernbaner, der har sporvidden 1000 mm, det drejer sig om to baner tilhørende de østrigske forbundsbaner, ÖBB: Scharfbergbahn (øst for Salzburg), Schneebergbahn (sydvest for Wien) og de private Achenseebahn (nordøst for Innsbruck), Innsbruck-Fulpmes, Vöklamarkt-Attersee mellem Linz og Salzburg) og Gmunden-Traundorf-Vorchdorf (mellem Linz og Salzburg). De tre sidste er elektrificerede, hvorimod de tre første er tandhjulsbaner, hvorpå der endnu kører damplokomotiver.

Den mest interessante af 760 mm smalsporsbanerne er uden tvivl Steyrtalbahn syd for Linz. Banen ligger næsten konstant klods op ad floden Steyr – deraf navnet Steyrtalbahn. Banen udgår fra en lille by ved navn Garsten, og den ender 40 km derfra i en by ved navn Klaus; man må dog allerede vende næsen den anden vej i Molln – 30 km fra Garsten. De resterende 10 km anvendes normalt kun til godstrafik.

Det, der gør denne bane til noget særligt – ja, nærmest til noget helt enestående – er, at ÖBB, der ejer banen, udelukkende anvender damplokomotiver til at fremføre togene (5–8 persontog og godstog i hver retning). Til at klare trafikken råder man over følgende lokomotiver:

298.25, 51 – 53, 56 C1't-n2 og
699.103 Dt-h2.

Af speciel interesse er morgentoget 3662, der fra Aschach til Garsten fremføres af 2 damplokomotiver; interessant er også godstoget, der som nævnt er det eneste tog, som kører mellem Molln og Klaus. Det starter i Garsten lidt før halv ni og er i Klaus fra kl. ca. 13 til kl. ca. 15, det er tilbage i Garsten ved 18-tiden. På grund af for lille fritrumsprofil kan man ikke køre med normalsporede vogne på såkaldte transportører, og alt godset må derfor om-lades ved endestationerne.

Jeg kørte en tur med banen en lørdag eftermiddag i august '78. Udover mig selv var der kun ca. 20 passagerer – de lokale rejsende og en engelsk jernbaneentusiast. Banen kan således ikke påstås at være overrendt af entusiaster.



Tog mod Molln fremført af damplokomotivet 298 52 i Aschach a.d. Steyr på »Steyrtalbahn«, 26. august 1978. Til venstre ses 298 56 med tog mod Garsten.
Foto: Erik Buus.

ÖBB driver endnu en smalsporsbane, hvor der anvendes damplokomotiver i den daglige trafik; i et vist omfang anvendes her ligeledes diesellokomotiver. I stedet for »smalsporsbane« burde der måske have stået smalsporsnet, for det, der her er tale om, er smalsporsbanerne omkring Gmünd NÖ (= Niederösterreich) i det nordlige Østrig. De er kendt under navnet Waldviertelbahn. Fra Gmünd går der en bane mod syd gennem et meget kuperet terræn til Gross Gerung (44 km fra Gmünd); fra Gmünd går der ligeledes en bane mod nord – flere steder kun et stenkast fra den tjekkiske grænse. Denne bane

BANDHOLM MASKINFABRIK A/S

BRDR. NIELSEN

STÅLKONSTRUKTIONER

RØR- og BEHOLDERARBEJDE

VVS

CERTIFIKATSVEJSNING

OPTISK SKÆRING

BANDHOLM – TELEFON (03) 88 80 06

SKAL DE BRUGE EN GAVE
– OGSÅ HVIS DEN SKAL BRINGES –
RING TIL OS!



Torvet 4 . 4930 Maribo . Tlf. (03) 88 02 90

Vil De have service –
så kør til



**KJELD MORTENSEN
Service**

Østre Landevej 46 – Maribo

Telefon (03) 88 00 72

Maskinvask og Quick Service

JERNBANEHOTELLET

Maribo

Tlf. (03) 88 02 87

Hotel

Restaurant

Krostue

Diner Transportable

Velkommen hos

JANE og GERT HANSEN

KOM TIL SKELSTRUP OG LÆR VORT FIRMA AT KENDE

Vi har et righoldigt lager til »gør-det-selv-manden«. Hvis du vil bygge dig en carport eller overdække din terrasse, eller hvis du vil opsætte profilbrædder og panelplader i dine stuer, er vi leveringsdygtige. Der er også store beholdninger i brædder, tømmer, søm, beslag og træbeskyttelsesmidler.

Vi har dagligt åbent fra kl. 7.00 til 17.00, og så hver lørdag fra kl. 8.00 til 12.00.

BRDR. ALBRECHTSEN A/S

Skelstrupvej 52 – 4930 Maribo

Tlf. (03) 88 08 77 & 88 07 35

Stationen i Gmünd, 29. august 1978. Til højre ses damplokomotivet 399 02, og i midten af billedet ses 399 01, der skulle fremføre blandetog til Heidenreichstein.
Foto: Erik Buus.



delers sig efter 11 km i Alt Nagelberg; den ene af de to grene på hver 14 km ender i Litschau, den anden i Heidenreichstein.

Selv om man ikke skulle tro det muligt, har persontrafikken på disse baner endnu ringere betingelser end på den tidligere omtalte Steyrtalbahn – der kører kun 2-3 personførende tog i hver retning. Til gengæld er der en lidt mere intens godstrafik, der kører normalt 2 gods- eller blandetog pr. dag på alle linierne. Her er fritrumsprofilen tilstrækkelig stort til, at man kan transportere normalsporede godsvogne på transportører. En transportør er en meget lav smalsporet godsvogn med et lille stykke spor, hvor der kan holde én normalsporet 2-akslet godsvogn – en transportør kan således sammenlignes med en vognbjørn, blot har den ikke gummi-, men jernbanehjul. På banerne omkring Gmünd kører man i stort omfang med normalsporede boggievogne – tankvogne med kemikalier, åbne vogne med træ – dette klarer man ved at anvende to transportører, en til hver boggie.

Som tidligere nævnt er det kun en del af trafikken, der klæres af damplokomotiver, og de bliver normalt kun anvendt til godstrafikken. Det første af de to damplokomotiver, der normalt anvendes hver hverdag, starter kl. ca. 5 i Gmünd og når efter ca. 3 timer Gross Gerung. Der returneres ved 9-tiden, og ankomsten i Gmünd er ved middagstid. Derefter kører det blandetogene 71434 og 71437, der er optaget i køreplanen (plan 84a). Det andet lokomotiv kører kl. ca. 10 fra Gmünd til Gross Gerung, hvor det er fra kl. ca. 13 til kl. ca. 14; det er atter tilbage i Gmünd kl. ca. 18.

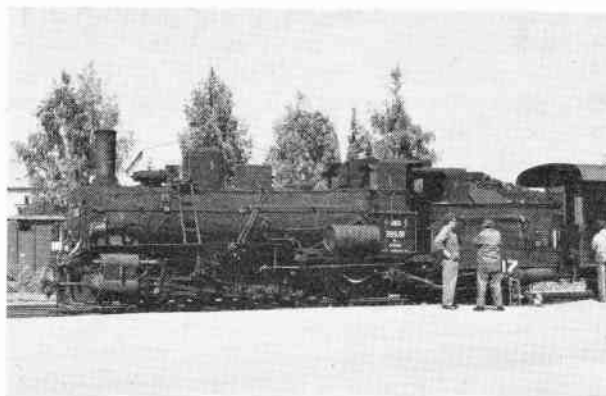
I '79 fik ÖBB den glimrende idé at lade nogle persontog fremføre af damplokomotiv lørdag og søndag i sommermånederne. Det drejede sig om togene nr. 6363, 6366, 6365 og 6368 til/fra Gmünd hhv. Gross Gerung. Efter sigende fik det benyttelsen af disse tog til at stige med flere hundrede procent. Der er således næppe nogen tvivl om, at ÖBB vil prøve at følge successen op i '80.

Til at klare trafikafviklingen er der stationeret følgende smalsporede lokomotiver i Gmünd pr. 1.1.1980 (iflg. »Eisenbahn« 2/80):

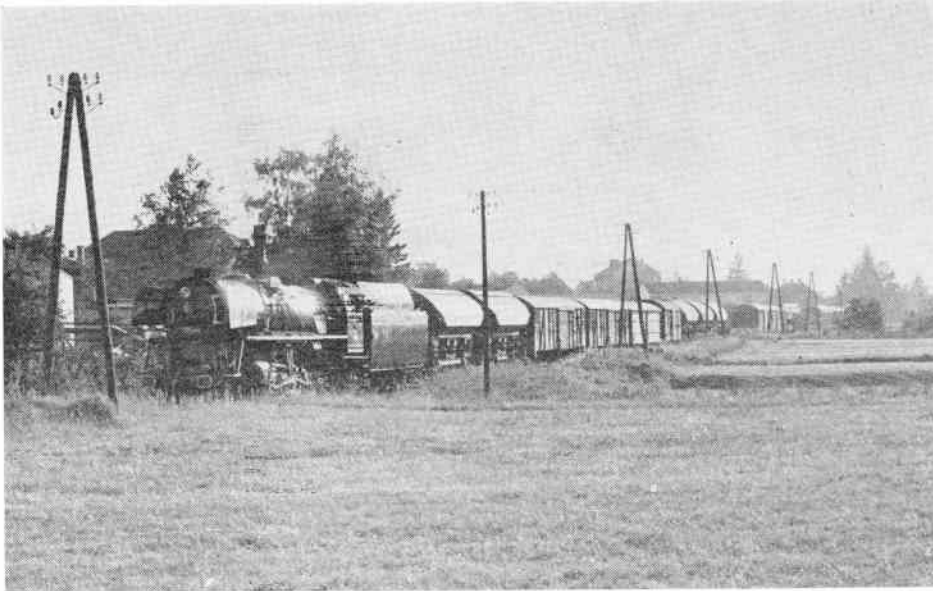
298.207	C1't-n2v	(reserve og til nævnte persontog i week-ends),
399.01 - 06	D2't-n2	(blandet- og godstog, 2 løbsdage),
2190.01	Bo de	(rangering i Gmünd, dog kun som reserve),
2091.02, 03, 09	1' Bo1' de	(persontog, 2 løbsdage),
2092.04	C dh	(rangering i Gmünd) og
2095.12	B'B' dh	(person- og godstog, 1 løbsdag).

Som den tredje og sidste smalsporsbane, der skal nævnes her, har jeg valgt at omtale ÖBB's 92 km lange elektrificerede Mariazellerbahn fra St. Pölten over Mariazell til Gusswerk. Det er formodentlig den adhæsions-smalsporsbane i Østrig, der har de fleste tunneler (ca. 16), hvoraf den længste er ikke mindre end godt 2,3 km, og det er også den adhæsions-smalsporsbane, der overvinder den største højdeforskel – 616 m. Det er denne højdeforskel, der har bevirket, at banen blev elektrificeret; til dato er den forblevet ÖBB's eneste elektrificerede smalsporsbane.

Da området omkring Mariazell er et yndet feriemål, er Mariazellbahn blevet en ener blandt smalsporsbaner i



Lokomotivpersonalet slapper af for afgang med tog 71434 fra Gmünd, 29. august 1978. Foto: Erik Buus.



Når man er i Gmünd, kan man benytte lejligheden til at fotografere det tjekkiske damplokomotiv, der klarer grænsetrafikken. Her er det damplokomotivet 556 0506, der er på vej fra Tjekkioslovakiet mod Østrig, 29. august 1978.
Foto: Erik Buus.

Østrig også på andre områder: på denne strækning kører iltog, der har både 1. og 2. klasse – der er ingen andre smalsporsbaner, hverken med iltog eller 1. klasse.

For at give et indtryk af de »enorme« rejseshastigheder, der opnås på banen, kan nævnes, at det hurtigste iltog behøver 2 timer 43 minutter for at køre de 85 km fra Mariazell til St. Pölten; det svarer til en rejseshastighed på 31,3 km/t. Det langsomste tog bruger 4 timer 20 minutter, hvilket svarer til en rejseshastighed på 19,6 km/t.

Selvom det ikke går med lynets hastighed, er det alligevel tiden værd at bruge de 7 timer, det tager at køre en tur fra St. Pölten til Mariazell og retur; da det vil tage et par timer ekstra at komme helt til Gusswerk, kan man evt. undlade at berejse banens sidste 7 km. Især på den sidste halvdel før Mariazell kommer man igennem et stor-slået og stort set uberørt naturområde, flere steder med en prægtig udsigt over landskabet. Et sted midt på strækningen kan man ved at kigge ned til den ene side se 2 steder, hvor man tidligere har kørt; men det er blot ca. 50 m hhv. 200 m længere nede.

Banen har en del godstrafik, bl.a. med træ; men på grund af de mange tunneler, der begrænser fritrumsprofilen, er det kun muligt at køre med normalsporede godsvogne på transportører på den nederste del af banen i nærheden af St. Pölten.

I St. Pölten er der stationeret følgende smalsporslokomotiver (iflg. »Eisenbahn« 2/80):

1099.01 – 16	C'C' e,
2190.02, 03	Bo de
2091.01, 04, 05	1'Bo1' de,
2092.03	C dh
2093.01	Bo'Bo' de og
2095.13 – 15	B'B' dh.

De elektriske lokomotiver – type 1099 – er fra 1909–14; men da de er blevet ombygget og har fået bl.a. nyt karosseri, ser de ret så moderne ud. Diesellokomotiverne

anvendes hovedsageligt på en ca. 50 km lang ikke-elektrificeret sidebane til Mariazellerbahn; de anvendes ligeledes i et vist omfang til rangering i St. Pölten Alpenbahnhof, der ligger et par kilometer fra hovedbanegården. Det er i »alpebanegården«, at smalsporsdepotet er beliggende, og det er her, at omladningen af gods mellem normalsporede og smalsporede godsvogne foregår.



Udover de allerede nævnte smalsporsbaner findes følgende med planmæssig persontrafik:

Bregenz–Bezau (ved Bodensoen, ÖBB, også museums-kørsel),
Zillertalbane: Jenbach–Mayrhofen (V. f. Innsbruck, privat, også museums-kørsel),
Zell am See–Krimml (ÖBB),
Waidhofen–Gstadt–Ybbsitz (sydost for Linz, ÖBB),
Waidhofen–Gstadt–Kienberg Gaming
Gresten–St. Pölten (ÖBB),
Birkfeld–Weiz (NØ. f. Graz, privat, kun gods- og museums-kørsel),



Type 2095 er standard-strækningslokomotivet ved ÖBB's 760 mm-baner. Her er 2095 12 under rangering i Alt Nagelberg, 29. august 1978.

Foto: Erik Buus.

Tamsweg-Unzmarkt (N. f. Klagenfurt, privat, også museumskørsel) og
Preding-Wieseldorf-Stainz (syd for Graz, privat, kun gods- og museumskørsel).

★

Jeg håber, at jeg har kunnet give et lille indtryk af, hvad der er at se af smalsporsbaner i Østrig – der skulle være nok at tage fat på.

I flere af ÖBB's personvogne er der ophængt skilte med oplysninger om, hvor meget man skal betale til ÖBB, hvis man »skulle komme til at« odelægge dette eller hint; der var priser på alt, lige fra askebægere til tonede glastruer (pris ca. 2500 kr.). Jeg fandt kun disse »hærværksprislister« i ældre to-akslede personvogne; hvorfor jeg skulle have prisen på en tonet glastrude – som kun findes i de moderne klimatiserede vogne – at vide, må derfor stå hen i det uvisse. Ideen med disse prislister var måske ikke så dum; de kunne måske dæmpe trangen til at odelægge det første det bedste, man kommer i nærheden af.

En enkelt ting om de normalsporede baner vil jeg lige nævne: Der kører endnu flere hundrede to-akslede personvogne i Østrig, de er delvis forsynede med åbne endeperroner. De sidste af disse vogne forventes at forsvinde omkring 1984.

Skulle du have fået lyst til at besøge Østrig, vil jeg gøre opmærksom på, at du i Østrig er meget velkommen til at fotografere jernbaner fra alle offentligt tilgængelige områder. Er det ikke tilstrækkeligt for dig, kan du skrive til Österreichische Bundesbahn (ÖBB), Generaldirektion, Elisabethstrasse 9, A-1010 Wien, Østrig, hvor du vil kunne få et kort, som vil gøre det muligt at besøge depoterne (Zugförderungsleitungen, -stellen).

★

Vil du forberede dig lidt inden rejsen, kan det anbefales at læse:

Krobot, Slezak, Sternhart: »Schmalspurig durch Österreich«, Wien 1975.

Nilsson, Sjöstrand: »Oesterreichische Lokomotiven und Triebwagen 1978-01-01«, Malmö 1978.

»Eisenbahn«, månedsskrift fra Bohmann Verlag, Wien.

»Schienenverkehr Aktuell«, månedsskrift fra Peter Pospisil, Wien.

En stor del af de to tidsskrifters spalteplads er helliget aktuelt stof fra Østrig; de er væsentlig mere aktuelle end noget jernbanetidsskrift i Danmark; måske bortset fra »Blokposten«.

★

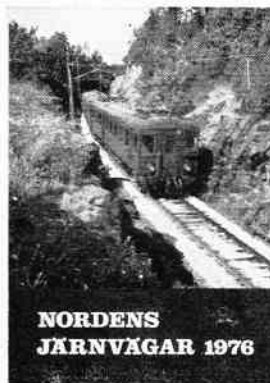
PS: En rejse i Østrig skulle ikke overstige de flestes feriebudget – et 16-dages kort til alle jernbaner incl. de private, alle ÖBB- og postbusser koster på 2. klasse kun ca. 750 kr. (kun halv pris, hvis du ikke er over 23 år), unge under 26 år kan evt. i stedet rejse med Inter-rail.

★

PPS: Alle oplysninger forventes at være fuldt anvendelige i sommeren '80.



Lokomotivet 1099 09 med iltoget »Ötscherland« på vej mod Mariazell i Obergrafendorf, 26. august 1978.
Foto: Erik Buus.



Tre nyheder fra Frank Stenvall

Nordens Järnvägar 1976. Splinterny i den kendte udformning, omhandlende de fire nordiske jernbanelande. 120 s. 200 fot. Ib. kr. 89,50.

DLM/80 – Danske Lokomotiver og Motorvogne. Helt gennemarbejdet bl.a. med 50% nye fotos og alle mellem- og styrevogne fra togsæt. 152 s. A6 plasticbind. Kr. 56,00.

Pat Kennett: **SCANIA, Bussar & Lastbilar under 75 år.** 88 s. 150 fotos & ill. 25 × 18 cm ib. Kr. 69,65.

HÅSE

P. Haase & Søn
Boghandel as

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

Jernbanenyt - kort fortalt

DSB

Nyt elektronisk sikringsanlæg under anlæg i Holstebro

Af Ole Edvard Mogensen

Til afløsning af det eksisterende mekaniske sikringsanlæg, der omfatter en kommandopost og to signalposter, er et nyt sikringsanlæg under udførelse. Det nye anlæg er planlagt ibrugtaget pr. 1. november 1980. Sikringsanlægget forberedes for fjernstyring fra FC Herning.

Mens fjernbanernes oprindelige sikringsanlæg for CTC-fjernstyrede understationer (sikringsanlæg type DSB 1953, sporskiftebetjening dog type DSB 1954), de senere tilkomne relægruppeanlæg (type DSB 1972) og anlæggene for tonefrekvensfjernstyrede strækninger ((type Ry) er baseret på anvendelse af relæteknik, vil det nye elektroniske sikringsanlæg (type DSB 1977) være baseret på datamatstyring af relægrupper. Som ved de hidtil ibrugtagne relægruppeanlæg, anvendes der også i den nye type standardrelægrupper, der svarer til de på stationsområdet placerede ydre objekter, f.eks. signaler og sporskifter.

Til forskel fra de hidtil etablerede anlæg, hvor relæudstyret er anbragt centralt i én relæhytte, vil sikringsanlæg af type DSB 1977 blive opdelt i flere områder med hver sin relæhytte. En mindre station vil typisk være udstyret med to relæhytter placeret i hver sin ende af stationen. Relæhytterne, eller koncentratorhusene, som de også benævnes, placeres i så fald i nærheden af indgangssporskifterne. På større stationer kan en opdeling i mere end to områder forekomme.

I koncentratorhusene anbringes det pågældende områdes relægrupper og sporisolationsrelæer samt en koncentrator. Koncentratoren er en mikrodatamat, der virker som bindeled mellem områdernes relægrupper m.v., og det overordnede styringsorgan, sikringsdatamaten.

Sikringsdatamaten indsamler gennem koncentratorerne data fra de ydre objekter og modtager manøvreanmodning

ger fra FC eller en lokal betjeningsterminal. På grundlag af de indkodede programmer foretager sikringsdatamaten en vurdering af, om det er sikkerhedsmæssigt korrekt at efterkomme manøvreanmodningen. I givet fald videregives manøvreanmodningen gennem den eller de pågældende koncentratorer til relægrupperne, som påvirker de ydre objekter.

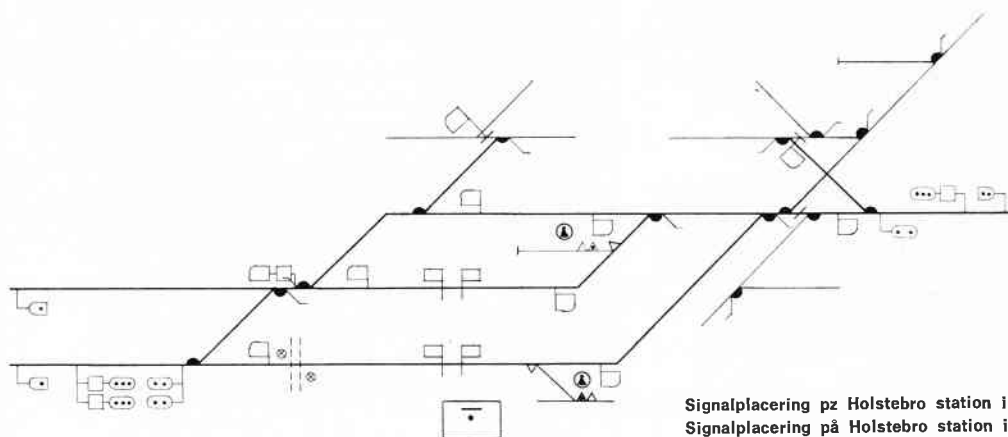
Såfremt der er hindringer for, at en anmodning om manøvrer kan efterkommes, afviser sikringsdatamaten anmodningen og tilbagesender meddelelse herom.

Sikringsanlægget kan ved manuel understationsdrift betjenes via en mikrodatamat, CU-datamat, der er forbundet med en lokal betjeningsterminal. I stedet for sportavler med tableauer og knapper, som de kendes fra de nuværende understationsapparater, vil det lokale betjeningsapparat bestå af en farveskærm til indikering (kontroller) af de enkelte ydre objekters tilstand, og et tastatur til manøvrering.

Når stationen er fjernstyret, betjenes sikringsanlægget via en anden mikrodatamat, FU-datamat, der gennem strækningsskabet står i forbindelse med fjernstyringscentralen. FU-datamaten omsætter fjernstyringsanlæggets ordrer og indikerer til datamatens tilsvarende begreber, manøvrer og kontroller.

På mindre stationer, som normalt er fjernstyrede, opstilles ikke tastatur og skærm. I stedet anbringes i det ene koncentratorhus en forenklet betjeningspult, hvorfra det er muligt under uregelmæssigheder at betjene sikringsanlægget. Betjeningsmulighederne er dog begrænsede, ligesom ikke samtlige ydre objekters tilstand kan iagttages.

Betjeningspulten vil blive udført i mosaikteknik. Dette »byggeklodssystem« har ikke tidligere været anvendt hos DSB, men kendes fra udenlandske baner, f.eks. DB og BR.



Signalplacering på Holstebro station i forbindelse
Signalplacering på Holstebro station i forbindelse

I Holstebro, hvor sikringsanlægget ikke umiddelbart efter etableringen skal fjernstyres, anbringes tastatur og skærm på stationskontoret. Endvidere anbringes der til brug under uregelmæssigheder et nødbetjeningspanel udvendigt på hver relæhytte. Fra dette panel kan sporskifter og ud-kørselssignaler i det pågældende område betjenes.

En mindre sporombygning forestår i Holstebro stations sydende. Indgangssporskiftet til sporene 2 og 3 placeres nord for transversalen mellem sporene 1 og 2.

Sikringsanlægget giver mulighed for følgende hovedtog-veje:

- Fra Struer til spor 1, 2 og 3.
- Til Struer fra spor 1, 2, 3 og plads nord.
- Fra Herning til spor 1, 2 og 3.
- Til Herning fra spor 1, 2, 3 og plads syd.
- Fra Vemb til spor 2 og 3.
- Til Vemb fra spor 2, 3 og plads syd.

Signalgivning for gennemkørsel kan ikke finde sted.

F-signalerne for tog fra Herning og Vemb indrettes begge til kun at vise signal »Kør forsigtigt«.

Sydligste PU-signal i spor 2 forsynes med bogstavviser, der kan vise H (Herning) og V (Vemb).

Der etableres varslingsanlæg for spor 1 og 2, samt trak-torvejssignal for spor 1 (se iøvrigt tegn.).

**Glæd Dem til
sommeren 1980 –
så kører der atter
damptog på DJK's
3 veteranjernbaner!**

**Køreplaner for alle danske
veteranbaner og sporvejsmuseet
er vedlagt dette nummer
af JERNBANEN**

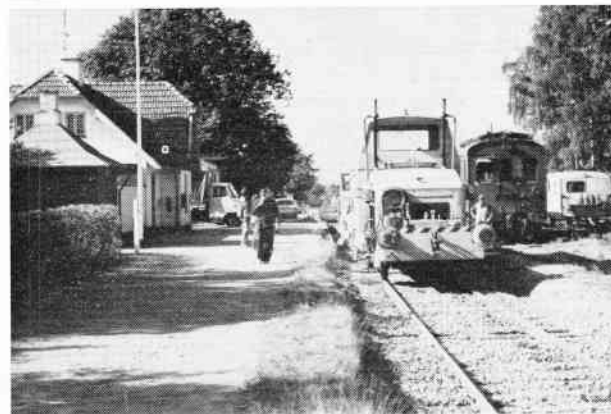


Privatbanerne

Helsingør–Hornbæk–Gilleleje Banen

I 1978 befordredes 708.152 rejsende, hvilket var en fremgang på 7,4 pct. i forhold til 1977. Tallet i 1979 viser en endnu større stigning, nemlig til 771.042 rejsende.

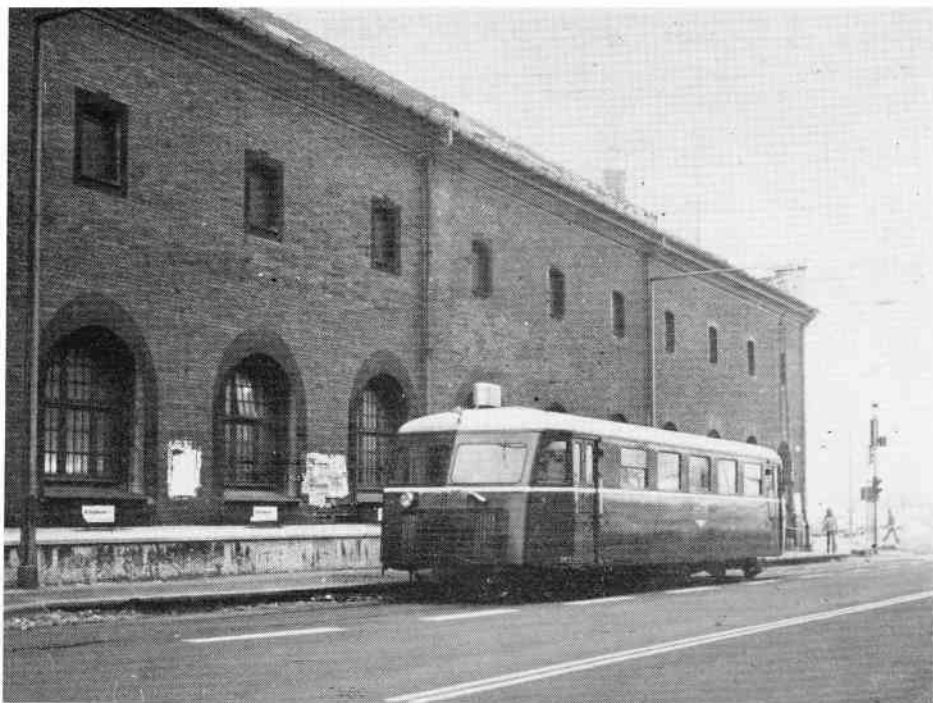
I 1979 er spormoderniseringen, der blev påbegyndt i september 1978 med ca. 4 km spor på strækningen Højstrup–Ålsgårde, fortsat med ca. 8 km. Som omtalt i Jernbanen nr. 1/80, side 30, har HHGB i 1980 fået moderniseringsstøtte til yderligere 8 km nyt spor i 1980.



I forbindelse med spormoderniseringen på HHGB må de rejsende på delstrækninger stige om til bus i dagtimerne. Øverst: Aktivitet i Hornbæk, 17. oktober 1979. Nederst: Justering af nyt spor på Saunte st., 2. oktober 1979. Fotos: Peter Sloots.

Den nye remisebygning ved Grønnehave station blev taget i brug medio december 1978. Denne ombygning betyder, at banen nu kan have alt sit rullende materiel under tag. Den nye remise er på 450 m² med en 50 m lang inspektionsgrav. Remisebyggeriet kostede ca. 1,7 mill. kr., som var bevilget som moderniseringslån efter de gældende regler, hvor staten dækker 75 pct., og amt og kommuner deles om de resterende 25 pct. af udgifterne.

Ligesom de øvrige privatbaner vil Hornbækbanen også gerne have mere Y-togs materiel i forbindelse med nye moderniseringslån til privatbanerne. Banen bruger alt sit



Mens motorvognen Ym 53 var på Scandia for at blive repareret måtte enkelte tog på HHGB fremføres med den danskbyggede skinnebus, HHGB Sm 3, der her ses i Helsingør, 21. februar 1980.
Foto: Per. M. Jensen.

materiel i den daglige drift, og kan kun med stort besvær undvære materiel på grund af værkstedsophold m.v. Motorvognen HHGB Ym 53 måtte i perioden 2. februar – 23. februar 1980 på Scandia i Randers for at få udbedret en skade efter et uheld. Motorvognen kørte for egen kraft til Scandia i Randers.

Helsingør–Hornbæk–Gilleleje Banen har besluttet at installere radiotelefoner i togene. Anlæggene leveres af Storno og bliver af typen Stornophone 5000. Installationen er netop påbegyndt, hvilket betyder, at denne privatbane er fuldt radio-kontrolleret inden sommerferien 1980.



Togrejsende fra Gilleleje befordres med bus mellem Hornbæk og Ålsgårde på grund af sporlægnen, 2. oktober 1979. Foto: Peter Sloots.

Fordelen ved radiostyring er, at der altid vil være løbende kontakt mellem togene og fjernstyringscentralen, hvilket ikke mindst har betydning ved driftsforstyrrelser, uheld etc. Økonomisk set har overgangen til radiostyring også visse investeringsfordele, når der tales driftssikkerhed.

Alternativet til radioerne ville have været enten skærings-telefoner eller indførelsen af et kortbart sikringsanlæg.

Når Helsingør–Hornbæk–Gilleleje Banen har fået installeret sit nye radiokommunikationsanlæg, vil samtlige privatbaner i landet være udstyret med radioer i de mobile enheder. Med en enkelt undtagelse er samtlige disse anlæg blevet leveret af Storno.

Odsherreds Jernbane

Den gennem de sidste år konstaterede stigning i rejsetallet fortsatte i 1978, hvor stigningen alene udgjorde 12,8 pct. i forhold til 1977. Det samlede rejsetal med banens tog steg således til 741.500. Rejsetallet for banens rutebiler faldt derimod med 2,0 pct. til 309.600.

Godsbefordringen med banen steg i 1978 4,4 pct. til 12.110 t, mens godsbefordringen med last- og rutebiler faldt 5,4 pct. til 13.744 t.

Pr. 1. juli 1978 ophørte betjeningen af Mårsø station samtidig med lukningen af postekspeditionen samme sted. Siden da har Mårsø været ubetjent trinbræt med krydsningsspor og sidespor.

Arbejdet med sporets forstærkning blev fortsat i 1978, idet det i 1977 påbegyndte sporombygningsarbejde mellem Højby og Nykøbing Sj. blev tilendbragt. En omlægning og forstærkning af sporene på Nykøbing station blev påbegyndt, og kunne først afsluttes i 1979. Samtidig er der i Nykøbing Sj. opbygget en ny perron 2.

Odsherredsbanens spor er i årene 1962–78 således forstærket i hele banens længde. Der er under forskellige moderniseringer indkøbt ældre brugelige 27,55 kg skinner med ringe slid til ca. 17 km kurvestrækninger, hvor skinnerne

blev sammensvejet til 30 eller 36 m's længde. Banens egne 12 m skinner fra 1915 og 1922 har kunnet genanvendes på ret bane hovedsagelig som langskinner efter afkortning af hver skinneende med ca. 1/2 m. I alt er ca. 23 km af sporet lagt som langskinner. Resten af OHJ-strækningen er forstærket over driften ved anvendelse af de gamle skinner sammensvejet til 24 eller 36 m's længde.

På det i 1977 forlængede remisespor i Nyokbing Sj. er indrettet udsugningsanlæg for Y-tog. I Holbæk blev i 1979 sammen med HTJ indrettet et vognvaskeanlæg ved remisen.

Asnæs station er blevet udvidet i 1978, idet der er indrettet en ny stue for stationsmesteren i den tidligere gårdsplads. I 1979 blev ombygningen og udvidelsen fortsat med indretningen af nye tjenstlige lokaler i en tidligere stue i lejligheden.



Den 9. juli 1979 fik MZ 1427 nedbrud i Holbæk med regionaltog 4256 til København. OHJ 45 blev koblet for toget, som her ses ved Albertslund. Foto: Asger Bergh.



Diesellokomotivet OHJ 46 afsporede som følge af et skinnebrud i Gislinge den 26. juli 1979. Foto: A. E. Kurland.

I 1978 indkøbtes fra Nora Bergslags Järnväg i Sverige to 1300 HK dieselhydrauliske lokomotiver, der som tidligere omtalt i Jernbanen nu er litreret OHJ 45 og 46.

Til Kolding Lokomotivklub solgtes i 1978 damplokomotivet D 857, der havde henstået i Hørve i nogle år. Samme



Damplokomotivet OHJ D 857 og godsvognen OHJ Pa 488, der nu tilhører KLK, blev den 22. september 1979 transporteret til Slagelse med OHJ 39 i et særtog, der her ses i Ruds-Vedby. Foto: Ole-Chr. M. Plum.

klub købte endvidere den gamle Kolding Sydbane-godsvogn, OHJ Pa 488. Først den 22. september 1979 forlod lokomotivet og godsvognen OHJ, da de i særtog fremført af OHJ's diesellokomotiv nr. 39 blev kørt til Slagelse via HTJ.

I 1978 anskaffedes til Odsherredsbanen en brugt personvogn fra DSB, CII 29 26 490-6, der er sat i drift som CI 237 uden ejendomsmærke. I 1979 har de to baner tilsammen købt yderligere fire ældre personvogne fra DSB. Det drejer sig om DSB CII 29 26 483-1, 496-3, 497-1 og CI 29 25 578-9. Den førstnævnte er sat i drift som HTJ CI 42, og den sidstnævnte er indkøbt med henblik på indvinding af reservedele til de øvrige fem DSB-vogne.

Der blev i 1978 anskaffet en 48 personers Volvo-rutebil, og en 33 personers rutebil fra 1961 blev udrangeret.

I dagene 29.-31. december 1978 var banens tog- og rutebil-drift stærkt generet af sne, men det lykkedes at opretholde toggangen med enkelte forsinkelser.

I snevinteren 1978/79 klarede Odsherredsbanen sig fint gennem de mange snedriver. Man kørte faktisk næsten rettidigt, idet de fleste tog erstattedes med togstammer



OHJ Mo 26 blev - som det ses af billedet - alvorligt beskadiget ved sammenstødet med en lastbil 21. september 1979.

Foto: Kjeld R. Christensen.

bestående af de nye diesellokomotiver OHJ 45 og 46 med en enkelt personvogn. I midten af februar, da vejret var værst, skete der det beklagelige, at Nr. 46 måtte på værksted med en defekt turbolader. Enkelte tog kørte fast, og i dagene 14.-19. februar var den regelmæssige drift aflyst, men der kørte hele tiden tog på OHJ!

Den 21. februar kunne man igen køre med Y-tog. I meget tæt tåge blev tog 308, bestående af et Y-tog, påkørt af en lastbil ved vejskæringen i umiddelbar nærhed af Mårsø station. Styrevognen, Ys 254, blev meget svært beskadiget og landede inde i en mark. Den måtte hejses tilbage med en mobilkran. Uheldet betød aflysning af 21 tog og 6 tog dagen efter. Ys 254 blev sendt til reparation på Scandia i Randers, og den kom tilbage til OHJ i midten af august måned 1979.

OHJ har i sommeren 1979 lidt af materielmangel, bl.a. fordi både nr. 45 og 46 har måttet på værksted med defekte gearkasser.

Uheld har der også været mange af. Den 26. juli afsporede OHJ 46 under udkørsel fra Gislinge med godstoget, tog 1018. Det var nødvendigt med assistance fra DSB's hjælpevogn for at få lokomotivet bragt på sporet igen. OHJ ramtes igen den 21. september 1979 af et alvorligt uheld, idet en lastbil med lucerne ved Gislinge kørte ind i motorvognen Mo 26, der fremførte tog 20. Lastbilen ramte først toget foran og kørte så langs siden for til sidst at komme i klemme mellem en lysmast og toget. Derfor blev bagenden af toget beskadiget meget voldsomt. Reparationen af Mo 26, der forventes at koste ca. 1 mill. kr., sker på MaK's reparationsværksted i Moers i Vesttyskland. Det er samme værksted, der har repareret Lollandsbanens diesellokomotiv, M 33, i 1979. Endelig blev skinnebusen HTJ S 30, som omtalt under HTJ, beskadiget ved et uheld

på OHJ i begyndelsen af november 1979. Kun den sidste ulykke kostede menneskeliv, men ved to af de andre uheld blev flere mennesker lettere kvæstet.

Den 8. december 1979 overtog Dansk Jernbane-Klub diesellokomotiverne OHJ 40 og HP 15, og de blev transporteret til Korsør via HTJ i et særtog fremført af OHJ nr. 39. De to diesellokomotiver, der er bygget hos Frichs i Århus i begyndelsen af trediverne, er nu ankommet til Randers. MHVJ vil inden længe planlægge reparationsarbejdet på det ene lokomotiv, idet det andet skal fungere som reservedelslager.

Vestbanen

I 1978 havde Vestbanen 203.821 rejsende med banens tog, mens 199.759 passagerer benyttede banens rutebiler. Den transporterede godsmængde i 1978 var 67.186 t. Fremgangen i passagertallet med banens tog var kun ca. 1 pct., mens fremgangen i tallet for passagerer i banens rutebiler var ca. 7 pct.

I vinteren 1978/79 anvendtes på Vestbanen en gammel snenæse fra et damplokomotiv monteret på en Elo-vogn til snerydning af banen. Sneploven blev imidlertid lettere beskadiget under den strenge vinters mange sneplovsture, og ved den efterfølgende reparation viste det sig, at den var ved at være tæret væk, hvorfor det besluttedes at

bygge en ny snenæse. Denne nye plov var klar til denne vinter, og både i december 1979 og januar 1980 har sneploven, der er monteret på en »ny« Elo-vogn, været benyttet med DI 14 som trækraft.

På Vestbanen planlægger man at udbygge det fjernstyringsanlæg, der foruden Hesselmed forgreningsstation og stationen i Oksbøl Syd nu også omfatter Janderup (ibrugtaget 17. oktober 1979), hvis læssespor er ombygget til krydsningsspor, og Oksbøl stationer (ibrugtaget 21. september 1979). Samtidig skal togenes bevægelser sikres ved hjælp af signaler på strækningen Varde-Oksbøl, mens strækningen nord herfor som hidtil skal sikres via radioanlægget. Udbygningen består i, at man foruden fjernstyring af Billum station, som allerede fra begyndelsen var med i Vestbanens fjernstyringsprogram, også vil have oprettet en mellemblok, Elkjær Dam, mellem Varde Vest og Janderup. Fjernstyringen af mellemblokken skal ske i forbindelse med den allerede etablerede fjernstyring af Janderup station.



Diesellokomotivet VNJ D1 14 med Vestbanens nye sneplov på Varde Vestbanegård, 5. februar 1980. Foto: Hans Aage Jensen.

I forbindelse med ombygning af spornettet på Billum station er det private sidespor fjernet, og læssesporer ombygges til krydsningsspor. I Oksbøl er den ene enderampe (ved spor 3) fjernet, også i 1979. Foran remisen i Nr. Nebel er kulgården og vandkranen nedlagt, og der er ryddet en del træer væk for at give plads til indretning af rutebilgarage i den ene af remisens porte.

På Oksbøl station er der foretaget en mindre tilbygning, og i forbindelse hermed er såvel stationskontor som lokalerne for postvæsenet udvidet, idet man også har inddraget stationsforstanderens lejlighed til kontorarealer.

Remisen på Varde S, der oprindeligt tilhørte Varde-Grindsted Jernbane, har fået nye porte.

Vestbanens svenske skinnebusser er nu alle udstyret med Leyland-motorer, idet MB 52 i januar 1980 som den sidste har fået monteret en sådan motor. Nu må man blot håbe, at de mere end 25 år gamle skinnebusser kan holdes i drift, indtil Vestbanens ønske om fire tovgognstog og en mellemvogn i Y-togsudgave kan blive opfyldt.



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

Cafeteria Landgangen

Oxendalen 1
Mariager

Tlf. (08) 54 11 22

Et godt spisested

Hyggelige lokaler

Populære priser

NORDISK BÅDHANDEL

Reersnæs Savværk
4930 Maribo
Tlf. (03) 88 80 69

Hjemmelavet medister – Leverpostej – Spegepølse

Pålæg – 1. kl.s varer fra FAGMANDEN ...



Bandholm
Slagterforretning

HENRY HANSEN
Havnegade 7 . Bandholm
4930 Maribo . Tlf. (03) 88 85 33



A/S P. HATTEN & CO. MARIBO – NAKSKOV

GARNBODEN

Vestergade 30 – Maribo
Tlf. (03) 88 14 70

Rigtige sko til hele familien

SKOKØB

Lollandscentret – Maribo
Tlf (03) 88 17 27

LYSKOPI

Alt duplikeres, fotokopieres og alt i lustryk
Vestergade 52 – Maribo
Tlf. (03) 88 11 84

HOLEBY BLOMSTERFORRETNING

V. S. Roerholt
Østervej 14 – Holeby
Tlf. (03) 90 61 19



HELGE RAAHAUGE

Tømremester

Lupinvej 29

Maribo

Tlf. (03) 88 27 97

Alt tømrer- og bygningsarbejde udføres

Både nyt og reparationer

Tilbud gives uden forbindelse

MARIBO HALLENS CAFETERIA

v/ Lonny og Bjarne Meincke

Ved Stadion – Tlf. (03) 88 13 73

Vi mødes
før og efter kampene

RØRBÆK BAGERI

v/ Erik Mejer

Nykøbingvej 1

Sakskøbing

Tlf. (03) 89 40 56

Alt i friskbagt brød og lækre kager
fra **Deres Håndværksbager**

BP LOLLAND DEPOT

Evald Jørgensen

Havnen – Sakskøbing

Tlf. (03) 89 44 11

Vegger Kro

v/ Leif Ørndorf

Tlf. (08) 66 62 60

Selskaber modtages indtil 200 kuverter

Et godt spisested – Fornuftige priser

Når De besøger Vrads Sande Jernbane,
så husk

Veteranbanens Restauration

Vrads Station – Tlf. (05) 75 62 20

Det gode spisested med de fornuftige priser
Selskaber modtages indtil 100 kuverter

Velkommen hos Conny og Finn Knudsen

Bandholm EL-forretning

Aage Pedersen

Stationsvej – Bandholm

(03) 88 80 55

BIRKET AUTOTRANSPORT

Bandholmvej 100 – Torrig

Tlf. (03) 93 70 21

Al transport udføres
Udlejning af entreprenørmaskiner
Levering af grus og sand