

ISSN 0107-3702



# jernbanen

1

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

22. ÅRGANG

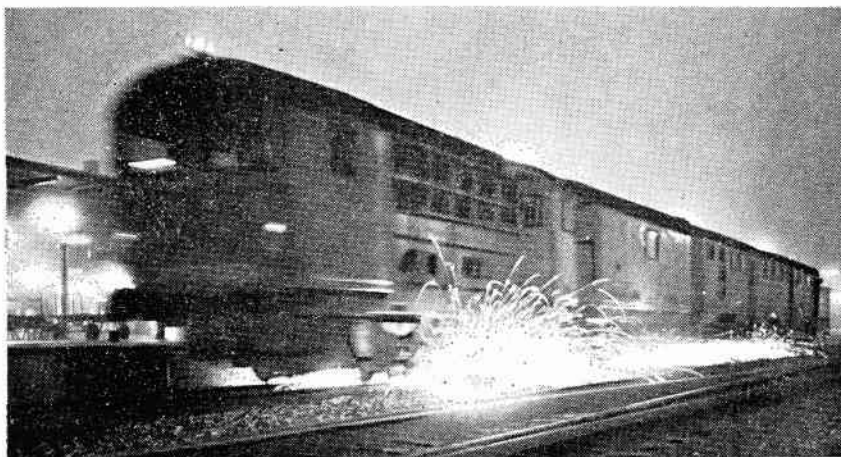
MARTS 1982

KR. 20,00



# SPENO INTERNATIONAL SA, GENEVE

SKINNESLIBNING



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

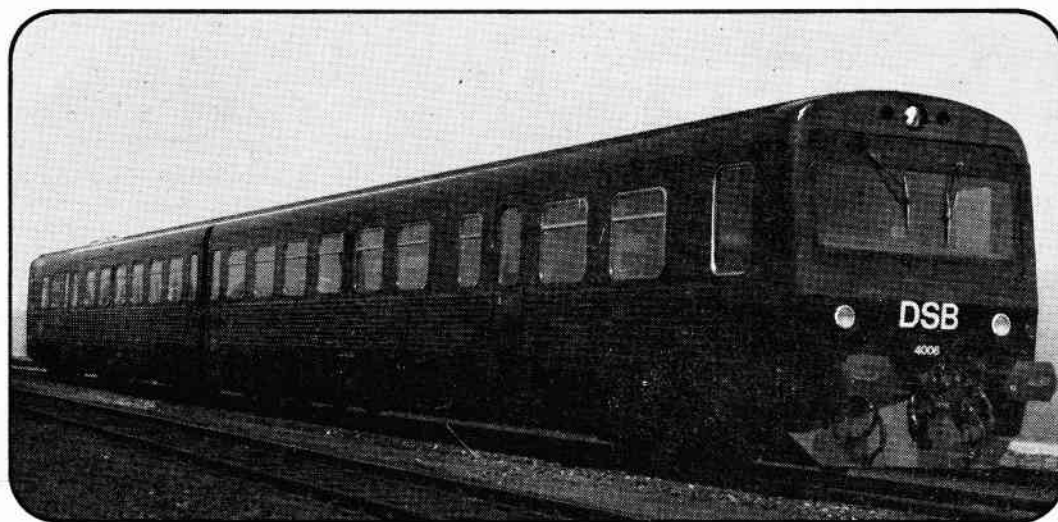


SLIBETOG RR 555 B

## SOPHUS BERENDSEN A·S INGENIØRAFDELINGEN

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

### Motorregionaltog litra MR



Intro Marketing 10 072

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

**BBC**  
BROWN BOVERI

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



# jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

## Ansvarshavende redaktør:

Bent Jacobsen,  
Maj Allé 62,  
2730 Herlev.

## Redaktionsudvalg:

Bent Jacobsen (foreningsstof)  
Erik B. Jonsen (DSB-nyt)  
Ole-Chr. M. Plum (Privatbanenyt)  
Birger Wilcke

## Announceekspedition:

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 10. 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 3. omslagsside.

**Tryk:** Herfølge Bogtrykkeri, Herfølge.

## Forsidebilledet:

Også en slags veteran tog. Mo 1878 i tog 43 mellem Viby Sj. og Borup, 25. maj 1974. Foto: Ole Kien.

22. årgang

Marts 1982

Nr. 1

## REDAKTØRSKIFTE

Efter i snart 10 år at have været redaktør af foreningens blad »Jernbanen« har Ole-Chr. M. Plum frasagt sig dette hverv med udgangen af 1981. Det har været et tungt og ikke altid lige taknemmeligt arbejde at få bladet udsendt gennem alle disse år. Selvom det ikke altid er udkommet lige på den annoncerede dag, er det dog, bortset fra lidt vanskeligheder i afvigte efterår, udkommet mere punktligt end tidligere. Samtidig er bladet blevet lagt i fastere rammer og har under Plums ledelse indeholdt et efter de flestes opfattelse alsidigt og sagligt stof med hovedvægten lagt på oplysning om jernbaneforholdene i Danmark, både i ny og gammel tid.

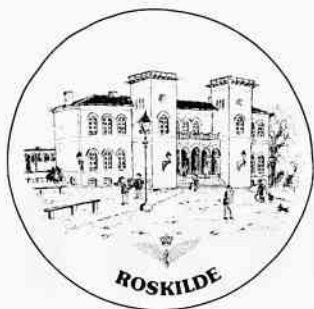
Samtidig med både at være redaktør af foreningsstoffet og den almindelige del af bladet, har Ole været taget et andet heller ikke altid lige taknemmeligt hverv, nemlig ledelsen af salgsafdelingen og arkivet. I perioder har Ole og hans tålmodige hustru, Annette, haft god hjælp til dette arbejde, men i andre perioder har det knebet, og de har været næsten alene med det. Ole har derfor været klar over, at han ikke længere kunne klare begge opgaverne, hvis der også skulle blive lidt tid til arbejdet i Høng og ved D-maskinegruppen samt til at studere almindelige jernbaner for ikke at sige at tage sig lidt af børn og kone, og så var der jo endelig også det, at arbejdet på Niels Steensens Gymnasium, der faktisk også i de senere år synes at lægge mere og mere beslag på ham, skal passes. Han har derfor måttet træffe et valg mellem hvilke af sine hverv, han ville beholde, og har nu truffet den tunge beslutning at holde op som redaktør af bladet, idet det næppe var muligt at finde nogen anden, der kunne varetage salgsafdelingen netop nu, hvor vi står og skal flytte arkivet, idet skolen selv skal benytte de hidtidige lokaler.

At Ole ved dette valg også har været påvirket af, at han i nogen grad var uenig med den øvrige bestyrelse i dennes forsøg på at begrænse udgifterne til bladet, hvilket ved de senere numre havde pådraget ham endnu mere arbejde, end han havde i forvejen, er næppe heller nogen hemmelighed.

Ole har udført et meget stort arbejde ved bladet, og det er med sorg vi ser ham tage afsked med det, men jeg tror, at valget var rigtigt. For at hvervet ikke skal blive alt for uoverkommeligt for hans efterfølger, Ole Linaa Jørgensen, er arbejdet nu opdelt således, at denne er ansvarshavende redaktør for hele bladet og selv varetager redaktionen af artikelstoffet, medens Bent Jacobsen overtager foreningsstoffet. Ole Plum beholder Privatbanenyt og E. B. Jonsen Statsbanenyt, og jeg deltager i dette bladudvalg som kontaktperson mellem bestyrelsen og den nye redaktør, der som bekendt er bosat i Herning.

Nærværende nummer af bladet er, da Ole fandt det rigtigt, at redaktørskiftet passede med afslutningen af det gamle år, og vi ikke med så kort varsel kunne forlange, at den nye redaktør skulle træde til, redigeret af Bent Jacobsen med støtte af Ole og mig.

Jeg vil gerne på foreningens og bestyrelsens vegne takke Ole Plum for det mægtige arbejde, han har lagt i bladet og byde den nye redaktør, Ole Linaa Jørgensen, hjertelig velkommen.  
**Birger Wilcke.**



## STØTTEFORENINGEN DANSKE DAMPVENNER

påbegynder 1. marts udsendelsen af en ny platteserie »DANSKE JERNBANESTATIONER«. Nr. 1 **ROSKILDE** kan allerede nu bestilles.

Dampfærgeren »D/F HELSINGBORG – enkelte haves endnu

Damplokomotiv litra **S 740** – enkelte haves endnu



I marts foretages uddeling af årets overskud efter ansøgning.

S.D.D.V. har nu over **200 medlemmer**. **Kontingent 25 kr.** – giver ret til at købe platterne til 110 kr. Ikke-medlemmer betaler 120 kr. – Vær med til at støtte bevaring og restaurering af damplokomotiver og gammelt jernbanemateriel – indmeld Dem i **S.D.D.V., Esrumvej 47, 3000 Helsingør, telefon (02) 21 81 46.**

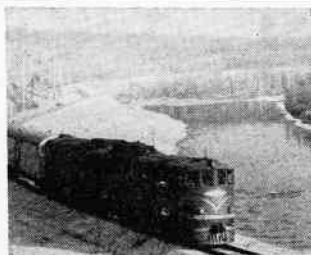
NB: 1. april udsendes jubilæumsplatte for Ringe-Faaborg banen. Forudbestilling modtages.

Modeljernbane for store og små?

**REMISEN** har det!

Kraghave Møllevej 45 – Nykøbing F  
Telefon (03) 83 90 29

## Trans- sibiriske jernbane



Ta' med på den utrolige togrejse, som alle med bare et par dråber eventyrblod i årerne drømmer om. På 10 døgn kører du 8.430 km og oplever et fantastisk tværsnit gennem Sovjetunionen – over Ural helt over på den anden side af Kina.

Afrejser: 3.4., 29.5., 26.6., 10.7., 31.7.,

16.10. og 18.12. **PRIS FRA KR. 5195,00**

★ **HANSA** arrangerer alle former for specialrejser for grupper – stor erfaring med jernbaneture

**HANSA** (01) 39 62 24  
Åboulev. 80, 2200 Kbh. N

**S** SCANDIA  
RANDERS

# Remisebyggeriet i Mariager

## Af Flemming Høj Petersen

Tirsdag den 3. november 1981 nåedes en milepæl i Dansk Jernbane-Klub's historiske virke, idet der kunne holdes rejsegilde på den kommende remisebygning i Mariager.

Forud havde der fundet en årelang planlægning sted, ligesom der var foretaget en mængde undersøgelser omkring økonomi, lokalplanbestemmelser, jordbundsforhold, konstruktionsprincipper og funderingsmuligheder. Da disse undersøgelser kunne afsluttes i juli måned 1981 udarbejdedes en detaljeret arbejdsplan, hvori byggestarten fastsattes til den 19. september. Det var herefter et erklæret mål at arbejde intenst hver week-end frem til den 1. november, hvor den første fase af byggeriet skulle være færdig. Denne første fase indeholdt en række separate arbejdsopgaver, hvoraf følgende kan nævnes: A. Ophugning af gammel beton i det eksisterende fundament, således at der kunne støbes 22 nye punktfundamenter, B. Bukning af stålstænger og sammenbinding til fodformede stålkurve til nedstøbning i punktfundamenterne, C. Udgravning til punktfundamenter, der delvis skulle foretages med en rendegravemaskine, D. Udstøbning af punktfundamenterne og herunder montering af sokkeljern. E. Støbning af to endefundamenter, F. Rejsning af spær i samarbejde med en montør fra Dansk Stålkonstruktion i Hobro, G. Nedgravning af regnvandsledning og brønde, H. Oprydning og planering af terræn.

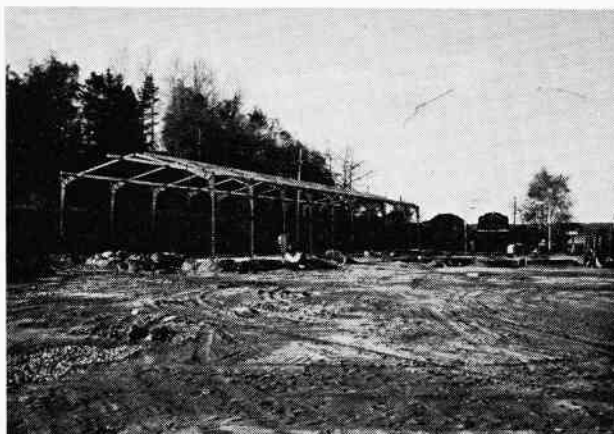
Det var på forhånd besluttet, at der kun skulle anvendes lønnet mandskab til selve støbearbejdet samt til betjening af rendegravemaskine, således at den overvejende del af arbejdsopgaverne skulle udføres af MHVJ-medlemmer, der samtidig skulle hjælpe og assistere det lønnede mandskab, hvor det var muligt, således at lønudgiften blev minimal.

Inden byggestarten havde MHVJs værkstedsafdeling fremstillet det nødvendige bukkeværktøj til bukning af stålstænger, og dette arbejde samt sammenbindingen til stålkurve gik relativt hurtigt, især når man betænker, at der til kurverne medgik mere end 600 meter stål.

Arbejdet med ophugningen af den gamle beton gav anledning til mange problemer efterhånden som man arbejdede sig i dybden. Det var i den forbindelse især grundvandet, der vanskeliggjorde arbejdet, idet der frembragtes et større springvand, når de store entreprenørhamre arbejdede i betonen under grundvandsspejlet, men ved en energisk indsats lykkedes det på trods af dagsregn og blæst at afslutte denne arbejdsopgave til tiden.

Da byggeriet påbegyndtes fremkom der divergerende meninger omkring den høje grundvandsstands betydning for gravearbejdet på arealet, idet skeptikere var af den opfattelse, at udgravningerne ville skride sammen. Det skulle

senere vise sig, at disse forudsigelser i uhyggelig grad gik i opfyldelse, således at grundvandet fik en altoverskyggende indflydelse på støbearbejdet. Det viste sig, at der højst kunne graves ned i 70 centimeters dybde inden udgravningen skred sammen, og dette forhold bød unægtelig på visse problemer, når der skulle støbes i en dybde af 1,4 meter. Med dags varsel måtte der rekvireres et sugespidsanlæg, som vi efter aftale selv fik lov at betjene for at spare lønudgiften hertil, og ved hjælp af dette sugespidsanlæg samt en slamsuger lykkedes det over en periode på fjorten dage at få gravet en drænledning ned i skråningen bag den kommende remisebygning samt at få støbt samtlige punktfundamenter og begge endefundamenter. Denne arbejdsperiode var ifølge de impliceredes udsagn den hidtil hårdeste på MHVJ, idet der ofte arbejdedes til ud på natten og ofte iklædt dagens tredje eller fjerde hold skiftetøj på grund af det søle og mudder medlemmerne skulle arbejde i, når der skulle flyttes sugespidsen, idet disse spules ned i jorden under stort vandtryk som indledningsvis frembringer et kæmpespringvand for derefter at efterlade en større sø på stedet.



Det færdige resultat: Remisebygningen i fuld længde med kranen vajejende over bygningen. Foto: Fl. H. Petersen.

Medens betonen hærdede i løbet af et par uger påbegyndtes nedgravning af regnvandsledninger med tilhørende brønde. Disse skal senere aftage tagvandet fra remisebygningen, og da arbejdet udførtes af egne medlemmer vil det senere blive synet og godkendt af autoriseret kloakmester.



Jernkonstruktionen i endefundamentet inspiceres. Foto: Fl. H. Petersen.

Omsider oprandt da den betydningsfulde dag, hvor spærrene skulle rejses. Af hensyn til montøren fra Dansk Stålkonstruktion var det planlagt til at finde sted en hverdag, og trofast mødte en skare medlemmer op, der alle havde byttet sig fri, taget en fridag eller hvad der nu var hensigtsmæssigt at bruge som undskyldning for at hjælpe til og samtidig overvære det højtidelige øjeblik, hvor kranen kunne sættes op på bygningen.

Så sent som dagen forinden var der overhængende fare for, at rejsegildet måtte udsættes, da montørerne fra Dansk Stålkonstruktion var »strandet« på Sjælland med monteringsgrej og lastbiler, da al sejlads over Kattegat var aflyst på grund af stormvejr. Imidlertid måtte tidspunktet for rejsningen af spærrene fastholdes over for firmaet, og dette måtte skaffe ekstramandskab og køretøjer i Jylland til opgaven, dog naturligvis uden ekstra udgifter for MHVJ.

Klokken 8.30 ankom lastbilen med spærrene til remisebygningen, og straks derefter gik medlemmerne i gang med at samle disse til hele stålrammer. Da den første stålramme skulle rejses og monteres, blev arbejdet fulgt med stor interesse af alle, idet man for første gang kunne

danne sig et indtryk af bygningens dimensioner. Der var en del problemer med at få loddet den første stålramme korrekt ud, men da dette problem var afklaret, skred monteringen af de følgende stålrammer relativt hurtigt frem. Parallelt hermed opsattes det nødvendige træ til åsene i taget, da disse derved medvirkede til at afstive bygningen. Klokken 15.30 var samtlige stålramme og vindkryds monteret og rejst, og kranen kunne derefter sættes på tagkonstruktionen. Der holdtes et mindre rejsegilde med en øl og lidt kransekage til de implicerede, og alle udtrykte lettelse over at have nået et langt skridt på vejen mod den færdige remise.

Da første fase af byggeriet hermed er afsluttet, bør det bemærkes, at der under arbejdet var fuld opbakning fra medlemmernes side, hvilket også gjaldt de problematiske »lynindkaldelser«, som det i presserende situationer var nødvendige at foretage. Den udarbejdede arbejdsplan var en god hjælp i forbindelse med planlægningen af arbejdet, og på trods af arbejdsopgavernes omfattende karakter har det været både lærerigt og interessant.

Med hensyn til fremtiden er det vort håb, at der kan blive penge til at få tagplader på bygningen til efteråret, ligesom vi håber på, at der vil være midler til montering af sidebeklædningen i 1983. Disse fremtidsperspektiver er dog helt afhængige af DJK's økonomiske forpligtelser, banernes driftsresultater, frivillige bidrag samt Salgsafdelingens omsætning af bøger og postkort, og jeg vil i den forbindelse opfordre læserne til at yde en ekstra støtte til DJK i 1982 i alle foreningens mangeartede aktiviteter.

## BANDHOLM AUTOSERVICE

Frank Petersen

Bandholm - (03) 88 80 94

## NYE BØGER

om jernbaner og sporveje:

## BOGHUSET



**ROSENKILDE OG BAGGER A/S**

forlag - boghandel - antikvariat

KRON-PRINSENS-GADE 3 - POSTBOKS 2184

1017 KØBENHAVN K - (01) 15 70 44

# »Poljarni«

– sammenlignet med »Laplandspilen«

## Af Matz Lonnedahl Risberg

Som skåning af afstamning og bosat i Narvik har jeg rejst med »Laplandspilen« nogle gange. Som bekendt kører dette tog daglig mellem Malmö og Narvik, om sommeren også med direkte vogn København–Narvik. Tidligere varede den tur 30½ time, fra og med sommerkøreplanen i 1981 varer den »kun« i 28 timer. (Til sammenligning kan jo nævnes »Italia-express«, der frem til 1977 kørte hele vejen mellem København og Roma. Den tur varede den gang kun 28 timer, selv om man da rejste gennem fire sprogområder: det danske, det tyske, det franske og det italienske, kørte på to statsbaner, to forbundsbaner og en privatbane: DSB, Deutsche Bundesbahn, Schweizerische Bundesbahnen, Bern–Lötschberg–Simplon og Ferrovie della Stato og blev trukket af tre trækraftssystemer: diesel, vekselstrøm 15 kV, 16 2/3 Hz og jævnstrøm 3 kV. »Laplandspilen«, der brugte 2½ time mere, kører kun gennem et sprogområde: det skandinaviske, på kun to statsbaner: SJ og NSB og trækkes af kun én type lokomotiver: vekselstrømslokomotiver 16 kV, 16 2/3 Hz.)

Mange mennesker i den vestlige verden tror, at Narvik er verdens nordligste banegård. Det er den ikke, det er Petsjenga, tidligere Petsamo, på Kola-halvøen. Til Petsjenga

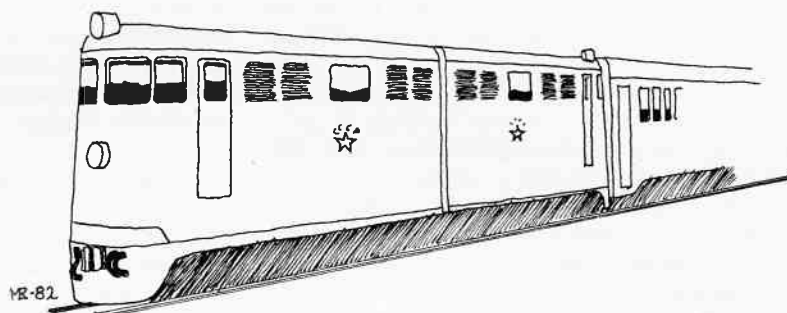
har man ikke lov at rejse som statsborger i et ikke-socialistisk land, men det går an at få lov til at rejse mellem Nikel, lige ved den norske grænse, og Murmansk. Fra Murmansk går der to daglige tog sydovert: »Poljarni« til Leningrad og »Arktika« til Leningrad og Moskva. Sådan en rejse fra Nikel til Murmansk og derfra med »Poljarni« til Leningrad foretog jeg omkring nytår.

Grænsen mellem Norge og Sverige er normalt ikke mulig at passere. Imidlertid arrangerer Kirkenes Rejsebureau op til 50 årlige ture til bl.a. Murmansk, og ved disse anledninger åbnes grænsen. For at komme over grænsen tog jeg således med den nytårstur rejsebureauet havde til Murmansk.

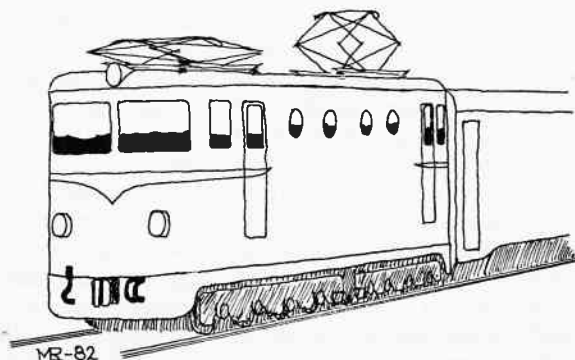
Turen begynder i norsk bus, som kører til den norske grænsestation Storskog. Efter at passene er blevet udleveret af det norske paspoliti må man gå ca. 400 m, hvoraf 100 m på den norske og de resterende 300 m på den sovjetiske side, til grænsestationen Boris Gleb.

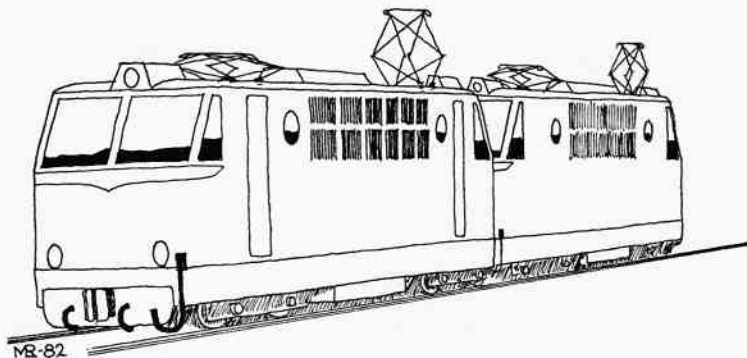
Herfra bliver man befordret af en russisk bus til Nikel. Rejsen mellem Nikel og Murmansk varer i 7–8 timer,

Otte-akslede dobbelt-diesellokomotiver, der kører mellem Nikel og Murmansk.

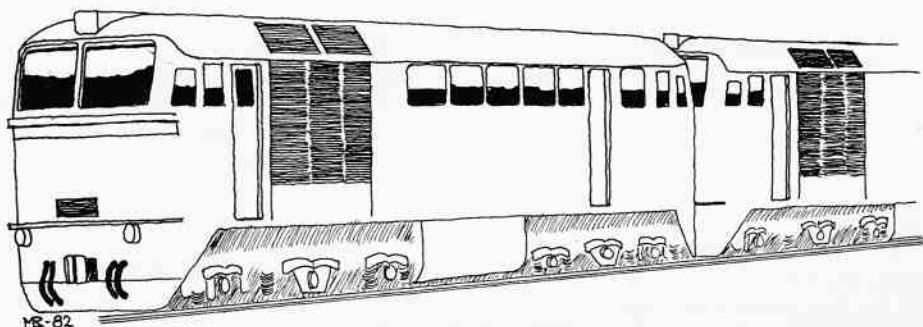


Otte-akslede elektriske lokomotiver, der kunne ses på den elektrificerede del af strækningen Murmansk-Leningrad.





Fire-akslede elektriske lokomotiver. Kørte altid i par. Den samme type lokomotiv er blevet leveret til de finske statsbaner, hvor typen betegnes Sr1.



Tolv-akslede dobbelt-diesellokomotiver, der bl.a. kunne ses nord for Volchovstroj. Den samme type er blevet leveret til de tyske rigsbaner (DDR), men som seksakslet enkeltlokomotiv 120.

Billederne er tegnet fra hukommelsen. Det er ikke tilladt at fotografere jernbanemateriel i Sovjet, og der var ikke tid til at tegne på stedet.

skønt strækningen kun er ca. 200 km lang. Toget indeholder åbenbart kun »kupejnij vagon« eller hård klasse, hvad der indebærer liggevogne med fire køjer i hver kupé, to + to. Man får, som deltager i turen fra Kirkenes, udleveret sengetøj og pude, men der er ikke vaskemuligheder i kupeen og heller ikke synderlig plads for tøj. Køjerne er temmelig hårde, som betegnelsen på klassen antyder.

Hver enkelt vogn betjenes af en konduktrice eller konduktør, der har til opgave at fyre i vognens koksovn, at dele sengetøjet ud og samle det ind og at servere the fra samovaren, som er sammenbygget med ovnen. På strækningen Nikel-Murmansk er det parvis koblede diesellokomotiver med samlet akselrækkefølge Bo' Bo' + Bo' Bo', der trækker togene.

På min rejse med »Poljarni« Murmansk-Leningrad havde jeg »mjagkij vagon« eller blød klasse. Den adskiller sig fra hård klasse ved at der er tæpper på gulvet, at der er ryglæn under dagrejsen, at der er bedre plads for tøj, at køjerne er blødere, og, i dette tilfælde, at der kun er to køjer i kupeen, en ved hver sin væg. Der skal dog vistnok også være blød klasse-vogne med fire køjer i hver kupé. (Den fineste klasse, 1. klasse, findes kun i enkelte eksprestog og indebærer vaskemuligheder i kupeen.) Man skelner ikke på køn i sovjetiske sovevogne, og jeg var så heldig at dele kupé med en charmerende, ung passageuse.

Turen fra Murmansk til Leningrad varer i 26 timer og er således omtrent lige så lang som turen med »Lapplands-pilen«. Landskabet på Kola i Øst-karelen minder meget om det i Nord-Sverige og Finland, men der ophører også enhver lighed mellem de to tog.

»Poljarni« har, og det gælder også for »Arktika«, hverken spisevogn eller siddevogne, mens »Lapplands-pilen« har siddevogne hele turen, spisevogn Malmö-Boden og buffetvogn Boden-Kiruna.

Sporkvaliteten er meget dårlig på de sovjetiske jernbaner. Dette har man kompenseret for ved store hjul og blød bogieaffjedring. For den, der ikke bliver søsyg, er vognenes vuggende gang meget behagelig. Vognkasserne er ekstremt godt lydisoleret fra understellet, så som oftest hverken hører eller føler man skinnestødene. Personvognene har, i modsætning til lokomotiverne buffer på trods af automatkoblingen. Dette fører til voldsomme ryk i togsættet, hver gang man bremser eller accelererer. Det må også være en uøkonomisk måde at køre på.

Den nordligste del af strækningen Murmansk-Leningrad er elektrificeret. Hvor det elektriske ophører ved jeg ikke; på min tur blev det mørkt i Kandalaksja, ved det Hvide Hav, og da var det stadigvæk elektrisk. Lokomotiverne på denne del af linien var næsten udelukkende af to typer, en med akselrækkefølgen Do' Do', altså otte aksler, og en med akselrækkefølge Bo' Bo', af samme type som de finske Sr1. De sidstnævnte gik altid i par. Dog så jeg på



strækningen et damplokomotiv med akselrækkefølge 1'E+2'2', foran et godstog på vej nordover.

Da jeg vågnede op, et sted mellem Ladoga og Onega, uden at se nogen af disse søer, var strækningen uden køretråd, og elektrisk blev det ikke igen før Volchovstroj, hvor Murmansk-banen møder Moskva-banen. På denne ikke-elektrificerede del var det én type lokomotiver, der dominerede: Co'Co'-diesellokomotiver af den samme type som Deutsches Reichsbahns 120, tidligere V200. Hos SZD var de dog fast parkoblet med »harmonika« mellem sig.

Bebyggelsen i byerne mellem Murmansk og Leningrad er en ganske anden end den, vi er vant til fra Norden. Mange af byerne ser ud til at være temmelig store og stationsbygningerne er imponerende. Mange af dem minder næsten om det Hvide Hus i Washington D.C., f.eks. Murmansk og Volchovstrojs, dog malet mørkegrønne eller lysegule med hvide udsmykninger.

Målet for »Poljarni« er Leningrad Moskovskaja Voksal. Her kunne ses elektriske motorvogne og en elektrisk lokomotivtype, der adskilte sig fra det, jeg hidtil havde set, ved at den ikke var russiskbygget, men bygget af Skoda i Tjekkoslovakiet. Desuden var lokomotivet ikke malet grønt, som det meste andet af sovjetisk jernbanemateriel, men i lysegult og rødt. Lokomotivet var et dobbeltlokomotiv med akselrækkefølge Bo'Bo'+Bo'Bo'. Endelig kunne som rangerlokomotiver i både Nikel, Luostari (hvor Petsjengabanen møder Nikel-banen), Murmansk, Kandalaksja, Volchovstroj m.fl. ses Bo'Bo'-diesellokomotiver, der mindede noget om det amerikanske demonstrationslokomotiv, som SJ købte og gav betegnelsen T42.

En tur med »Poljarni« kan anbefales, men tag selv mad, øl og snaps med. Min medpassageuse og jeg nød et måltid med lækkerier fra både vesten og østen, så det sker, at øst og vest mødes.

## Nyt fra andre nordiske museumsjernbaner

# To baneudvidelser i Norge

Der findes i Norge 3 museumsbaner – hver med sin sporvidde:

### Krødern-banen (1435 mm sporvidde)

Fra Vikersund station – på NSB-strækningen Hønefoss–Hokksund knapt 100 km vest for Oslo – udgår en normalsporet sidebane til byen Krødern, der ligger ved sydenden af søen Krødern, som iøvrigt strækker sig 60 km mod nord til Gulsvik station på Bergensbanen.

Krødernbanen er knapt 30 km lang og drives som godsbane af NSB, medens vort norske modstykke »NORSK JERNBANEKLUB« driver museumstogtrafik 6–8 søndage hver sommer. Da der er god publikumssøgning består togene normalt af 6–7 træboggievogne trukket af klubbens kraftige dampmaskine, type 24b, nr. 236.

Mere om denne bane ved en senere lejlighed.

### Urskog–Hølandsbanen (750 mm sporvidde)

Denne er Norges korteste og smalleste museumsbane. Godt 3 km lang og med sporvidde 750 mm, repræsenterer den tertiærbanen Sørumsand–Skulerud, som blev nedlagt 30. juni 1960. Banen var oprindeligt privatbane med navnet Urskog–Hølandsbanen, men blev overdraget af statsbanerne kort efter 2. verdenskrig.

Endnu i dens seneste leveår var den en søgt turistbane, ikke mindst i forbindelse med dampskibet »Turisten«, som

sejlede ad søer og kanaler fra Skulerud til Halden – en rutesejlads, der ophørte kort efter banens ophør.

Da banen skulle nedlægges var der rift om dens materiel. På det norske jernbanemuseum i Hamar byggedes en 300 meter lang 750 mm strækning, hvor en af banens stationer blev genopbygget og et af damplokomotiverne og nogle vogne kører her i turistsæsonen. Udenfor Norges Tekniske Højskole i Trondhjem blev et andet af de 4 lokomotiver opstillet, medens de 2 resterende med navnene »Høland« og »Setskogen« forblev ved banen.

Her var nemlig startet en forening ved navn »Urskog–Hølandsbanen A/L« med det formål at få en del af denne herlige bane til at genopstå som museumsjernbane, men først efter næsten 6 år, i 1966, lykkedes det.

Ved banens nedlæggelse var planlagt et nyt vejanlæg, som på en høj dæmning ville overskære den lille bane i 2 dele, men den gordiske knude blev dengang løst ved en stortingsbeslutning om anlæg af en tunnel gennem vejdæmningen, idet man gerne ville støtte bevarelsen af den nordlige del af banen fra Sørumsand station (som ligger på Kongsvingerbanen, 38 km øst for Oslo).

Desværre blev ca. 800 meter af banen fra Sørumsand station langs byens hovedgade til Presterud utilsigtet nedlagt og genoprettelse vanskeliggjort p.gr.a. vejreguleringer, naboers udkørselsforhold til vejen o.s.v. – og banen har derfor i de forløbne 16 driftsår gjort et lidt »amputeret« indtryk.

Det er derfor meget glædeligt at erfare, at genåbningen frem til Sørumsand station omsider er blevet tilladt og koordineret med de lokale vejplaner, og at banens genetablering – delvis på cykelsti – ventes fuldført 1982.

### Setesdalsbanen (1067 mm sporvidde)

Norges sydligste museumsbane, og eneste bane i Norge med landets tidligere dominerende sporvidde, går fra Grovane (20 km nord for Kristiansand) til Beihølen, hvor sporet ender ved en vandkraft-opstemningsdæmning, som efter Setesdalsbanens nedlæggelse 2. september 1962 blev bygget ca. 2 meter højere, således at ca. 900 meter af

banelegemet nord for dæmningen blev sat under vand, kan nu se frem til at blive genetableret frem til den tidligere station i Røyknes.

At banens længde dermed øges fra 4,7 km til ca. 8 km betyder noget – men mere betydende er, at den, med den om nogle få år genåbnede strækning langs den opstemmede sø bliver landskabsmæssigt mere »repræsentativ« for den 60 km lange bane, som nedlagdes 1962.

Jeg skal i et kommende nummer berette mere om denne bane, min indflydelse på dens delvise genopståelse i 1964, og banens kommende udvidelse.

Mogens Bruun.

---

## Med hiv og sving og en gummiged – eller

# Hvordan FJ 1 kom under tag

Af Aage Lund

**Denne artikel er et bidrag til den stadige strøm af GØR-DET-SELV anvisninger, her er det flytning af et smalsporet lokomotiv det drejer sig om**

Grunden til at denne artikel er blevet til, skyldes, at der var planer om etablering af en smalsporet bane fra Bandholm havn, op gennem Knuthenborg park, der dengang udelukkende var en naturpark. Bortset altså fra nogle fredeligt græssende køer. Denne bane skulle naturligvis samkøre med MBJ. Alt dette foregik i 1967/68.

Der sker imidlertid et generationsskifte på Knuthenborg og parken bliver til dyrepark. Af økonomiske grunde skrinlægges baneplanerne. I januar 1975 får DJK dog tilladelse til at henstille FJ 1 i en »begrænset tid«. Dette skete den 25. januar 1975 ved hjælp af en såkaldt vognbjørn på Knuthenborg avlsgård.

Dette skete der ikke mere ved, før MBJs driftsudvalg i 1979 begyndte at snakke om det hensigtsmæssige i at få et trinbræt etableret ved vort ølstop i Merretskoven. På et møde med LJ rejstes ønsket, og spørgsmålet fik en positiv modtagelse. MBJ gik herefter videre til lensgreve Adam Knuth med henblik på forhandlinger vedrørende arealafståelse, da han ejer arealet omkring banen på dette sted.

Denne henvendelse faldt heldigt ud. Det ville sige med ét forbehold: Et lokomotiv, der nu i årevis havde stået dem i vejen, og som forøvrigt var i stærkt forfald, skulle fjernes, før der kunne føres videre forhandlinger om trinbrættet. Iøvrigt mente greven, at lokomotivet stod som et

»monument over ubeslutsomhed« fra DJKs side og tilbød at foranledige det ophugget. Grevens »dom« var nok ikke ganske uretfærdig, da han adskillige gange tidligere havde henvendt sig til DJK for at få det fjernet.

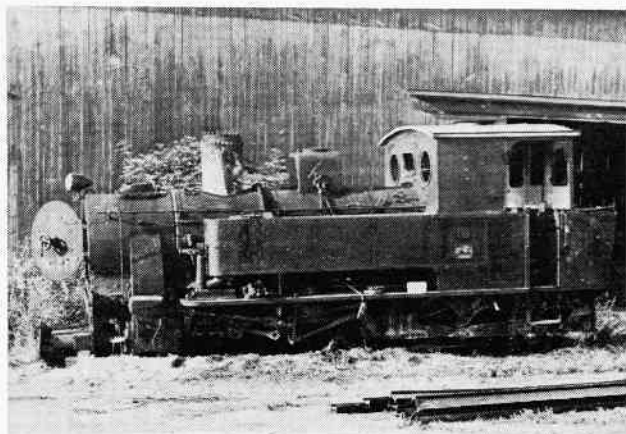
Det var jo meget fint, for det her var jo en sag for DJKs bestyrelse. Maskinen er smalsporet, kort sagt ikke MBJs bord. Maskinen blev tilbudt den nyoprettede Blovstrødgruppe. Ayatollaen i gruppen O(h) Meyer undersøgte forskellige genhusningsmuligheder. Forud for dette var der afholdt en syns- og skønsforretning den 12. januar 1980 for at danne sig et indtryk af stedet, med hensyn til køreveje, underlaget maskinen stod på m.m.

Så skred månederne rask afsted, og da maj oprandt, kunne Meyer stadigvæk ikke give nogen positiv melding. Men MBJ ønskede stadig sit trinbræt, og vi kunne mærke, at tålmodigheden ikke rakte længere.

Vi begyndte at interessere os for sagen vedrørende selve flytningen samt genhusningsproblematikken. En dejlig forårs-lørdag i Maribo remise, hvor vi (som altid) gik rundt og passede vore respektive opgaver, var der en, der foreslog en forfriskning. Under indtagelsen af denne udviklede der sig en klagesang over, hvor vi dog kunne gøre af FJ 1. Netop på dette tidspunkt beviste Jens, at det er af stor værdi, man ser sig godt for, når man går på pigejagt. Ikke alene havde han fået fat i en, der deltog (og stadig gør) aktivt i arbejdet i remisen, men da hun denne lørdag havde påhørt vor klagesang, mente hun, at det stod da nok til at klare. Hun tog med ufattelig stor frejdighed fat i telefonen og fra brugen af denne var slut til vi (DJK)

havde en fuldt færdig kontrakt vedrørende henstilling af et stk. damplokomotiv, gik ca. en måned. Tak for dit initiativ, Susanne!

Imens dette stod på, begyndte sæsonen på MBJ, og det medfører jo, som en desværre for lille del af DJK-medlemmerne ved, en del ekstra arbejde. Under forhandlingerne med godsejeren, som Susanne havde fundet til os, var vi ovre på stedet, hvor maskinen skulle have sin fremtidige plads. Det viste sig at være en hestestald, uden heste, på ca. 50 m i længden og ca. 10 m i bredden, alle mål er opmålt med mit forchromede øjemål. I bunden af denne stald, i højre side, fik vi af den overordentligt flinke og forekommende godsejer anvist en bås beregnet til en damphest.



Således henstod FJ 1 i Knuthenborg, juli 1980. Foto: Carsten Madsen.

Så var juni gået, nu var der faktisk ingen undskyldninger for ikke at gå igang, og i et øjeblik uforsigtighed var jeg kommet til at sige, at jeg da ville prøve at arrangere selve flytningen. Men for at folk ikke skulle komme og sige, det var min skyld det hele, trak jeg Stig ind i projektet, så kunne jeg altid sige, at han havde halvdelen af skylden, mest hvis det gik galt altså.

I begyndelsen af juli holdt Stig og jeg et møde om, hvorledes det hele burde gribes an. Vi indhentede tilbud på blokvojnstransport hos DSB samt hos en lokal vognmand. Det var helt klart den lokale vognmand, der var billigst med 1200 kr. DSB ville have dobbelt så meget. Læseteknikken var også et spørgsmål, maskinen stod for de fleste hjuls vedkommende på sveller lagt i forlængelse af hinanden, forløberen så mestendels ud til at svæve. Alt i alt så underlaget ret tvivlsomt ud. Kunne det holde til, at lokomotivet blev slæbt hen ad det? Skulle vi bygge spor til at køre det på eller hva'? Sidstnævnte spørgsmål blev løst, da vi på et senere tidspunkt bestilte blokvojn, for vognmanden sagde, at for at skåne træbunden på vognen, ville han belægge den med såkaldte køreplader. På dette møde blev vi også enige om, efter at have taget en dyb indånding, at den 26. juli skulle flytningen finde sted, starttidspunkt: Kl. 6.00. Men selv om problemerne så ud til at kunne klares ved læsningen i Knuthenborg, så var der jo

godset, hvor den skulle aflæsses. Her kunne det klares på to måder, en nem og en besværlig. Den nemme ville være, hvis porten i foromtalte hestestald var så høj, at blokvojn med lokomotiv kunne bakke ind og lade maskinen trille direkte ned på p-pladsen. Den besværlige ville være, at den skulle trækkes/skubbes de ca. 50 m ind i bunden af stalden. Ved at kigge på målene, der var noteret ned ved studiebesøget, samt forespørge vognmanden om højden på hans blokvojn, fik vi et resultat der gjorde, at vi slog blikket op mod himlen og stille spurgte: »Hvor kan du nævne det? Der manglede 25 cm, men så åbnede vi skuffen, hvorpå der stod »div. kompromisser«, det ville sige fjernelse af førerhus, dom og skorsten, sidstnævnte var dog klaret for flere år siden, »ved det, at den var knukken«. I anledning af planerne om skinner af en eller anden slags, havde Jørgen fået opsnuset, at der på en anden gård ved Knuthenborg lå noget U-jern, som kunne gøre det ud for skinner, og ved henvendelse til parken, var vi atter et skridt i den rigtige retning, da svaret også denne gang var positivt.

Folk skulle der jo også bruges, men i driftssæsonen er »folk« desværre et frækt ord nede hos os (også i driftssæsonen), vi tog derfor fat i telefonen med dyb pessimisme. Den var heldigvis helt ubegrundet, thi korpsånden levede, 8 raske svende var klar til at bære lokomotivet væk på deres øh, hvad var det nu . . . , næh, det var med deres små søde barnefinger, hvor de så end måtte have skjult dem, jeg så kun fingre, der mindede om tykkelsen på medister.

Bevillingen til blokvojn blev godkendt de respektive steder, og vi ringede til vognmanden, som lovede at klare de fornødne tilladelser fra politiet samt stille på stedet kl. 9.00.

Vi fandt ud af, at det måske ville være praktisk at have lidt reservetrækkraft, så vi spurgte skovfogeden på Knuthenborg, om de mon kunne hjælpe os? Vi fik ønskesvaret, en gummiged med fører, gratis stillet til rådighed. Ligeledes ved målet for aktionen forespurgte vi om hjælp, også her lovede man en form for trækkraft, omkostningsfrit stillet til rådighed.

Alt syntes nu så rosenrødt, at man burde have været mistænksom overfor det. Et par uger før selve flytningen startede de rent praktiske foranstaltninger, Finn, Henning og jeg tog hinanden i kraven og fik nedkoblet maskinen med hiv og sving og besværlighed. Senere i denne periode transportererede vi U-jernet til stedet, førerhuset blev ligeledes løst, sådan at det kunne løftes af. Men på dagen før dagen, hvor en større styrke var sat ind på at få løftet førerhuset samt aftage dom, således at den nemme løsning kunne praktiseres, trak en mørk sky ind over arbejdsområdet . . . for der hvor man ellers placerer bolte for aftagning af dom, der sad nitter og på den måde kunne man kun tage et låg af, det ændrer desværre ikke på højden. Der røg den nemme løsning.

Efter denne »afbrænder« var der jo ikke andet at gøre end at blive færdig med at fastgøre gangtøj samt få placeret de øvrige løsdeler, så alt var klart til den følgende dag. Denne fredag aften mødtes hele flytteholdet. Vi gjorde det for at få husket alt samt fordele opgaverne blandt holdets medlemmer. Fra den på mødet udarbejdede liste over hjælpeudstyr kan nævnes: 2 sveller, et antal do. klodser, 1 stk. én T. talje, 2 x 1500 kg, wirestropper, én stor forhammer, en sæk håndværktøj, ilt og gas, skærebrænder, varmebrænder, pinchestænger, kæde, jernkiler, målebånd samt en IOT. hydraulisk donkraft. Kort sagt, hvad ethvert moderne hjem bør have. Alt dette transporteredes på en lille Hanomag, venligst udlånt af entreprenør Stechnick i Maribo.

I løbet af natten blev det til lørdag den 26. juli og kl. 6.00 var der purring, værktøjet blev fundet frem, »hjelpevognen« hentet og læsset, herefter var det tid til morgenkaffe. Kl. 7.00 afgang 6 mand med mandskabsvognen, ført og stillet til rådighed af Hans, iøvrigt et moderne og hurtigt køretøj, hvad der senere skulle vise sig at være til stor nytte. Disse 6 mand skulle sammen med føreren af gummigeden rydde stedet omkring FJ I.

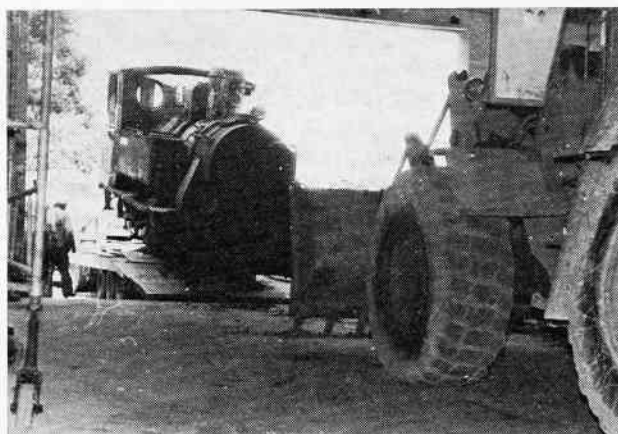
Finn, Henning og jeg ankom med hjelpevognen lidt i 9 efter at have optanket køretøjet, indkøbt drivmidler til deltagere i opgaven samt afhentet sveller på et fjernlager. Ved ankomsten til åstedet var blokvognen ankommet og som aftalt med køreplader. Vi gik straks igang med at rette opkørselsrampen til, da vognens »medfødte« rampe var for stejl, dette udlignede vi ved hjælp af klodser og vores I-jern, her kom skærebrænderen til god nytte. Snart efter kunne vi begynde at trække i »dyret«, men da wiren strammede til og blokvognens hydrauliske spil begyndte at lægge kræfterne i, sprang en olieslange fra pumpe til spil. **Nu var gode råd dyre**, for olieslangerne, de nye, lå henne i Sakskøbing. Nu kom vor hurtigtgående mandskabsvogn til nytte, for i stedet for at skulle til at spænde hovedvognen fra og køre til Sakskøbing med den, tog Hans og chaufføren afsted i mandskabsvognen, og knap 45 minutter senere var de tilbage, og arbejdet kunne straks efter genoptages. I det næste forsøg havde vi gummigeden på, til at skubbe og løfte, og minsandten, nu gik det fint deropad; uden nævneværdige problemer kom lokomotivet helt op på vognen, men stod for langt ude mod venstre. Det klarede ved at smøre kørepladerne med olie ved lokomotivets hjul og trække sideværts med gummigeden, og – Viola, så var den, hvor den skulle være. Kl. 10.50 var der læsset og maskinen sikret. H. C. Andersen, der førte gummigeden, lavede simpelthen det mest elegante og usædvanlige stykke arbejde ved denne lejlighed, på billedet kan man se hvordan.

Efter indtagelse af en forfriskning, absolut tiltrængt og fortjent, afsendtes blok- og mandskabsvogn, hjelpevognsfolkene ryddede op, dette gav de to vogne ca. 15 minutters forspring, hvad vi med hjelpevognen snildt mente at kunne indhente, da blokvognens maximale hastighed efter papirerne var 45 km/t. Finn, Henning og jeg kørte 60–70 km/t, og da vi kørte gennem Sakskøbing, mente vi helt

bestemt, at vi ville passere den, fordi vi kunne bruge hovedgaden, og den burde bruge omfartsvejen på grund af højde m.v. Vi tog den med ro efter byen og regnede med, at den snart ville dukke op i bakspejlet. Det gjorde den ikke, så vi fortsatte, mens vi spejdede frem. Vi opnåede aldrig at indhente vognen, og da vi ankom til det nye opbevaringssted, et sted på Falster, kom der spydige bemærkninger om, hvorvidt man skulle vente hele dagen eller til i morgen samt mere af samme skuffe. Dette kommenterede vi ved at anlægge en højtidelig mine og udtale, at der stadig var regelrette mennesker til, som overholdt færdselsloven.

Blokvognen havde kørt lidt stærkere og kørt direkte gennem Sakskøbing, så det var årsagen til, at den var tidligt fremme.

Aflæsningen kom straks igang, i vetetiden havde Erik været ude og se på trækraften, vi havde fået lov at låne. Det var også her en gummiged, dog uden fører, men Erik havde fået en kort uddannelse, så nu var alt klar. Vi kørte først gummigeden ind i laden, så kørte blokvognen til, og på den måde kunne vi trække lokomotivet ned. På grund af niveauforskel mellem staldgulv og tilkørselsvej, sparede vi opklodsning under blokvognens ramper og fik maskinen ned, så den stod lige indenfor porten, på gulvet var lagt I-jern til fortsættelse af færden.



FJ 1 under aflæsning på det nye sted.

Foto: Carsten Madsen.

Ved hele tiden at hente I-jern fra bagenden til forenden, mens gummigeden forsigtigt trak lokomotivet, gik det stort set smertefrit hele vejen, selv med hensyn til at få det ledt ind på rette kurs, gik det godt. Da vi nåede så langt, at gummigeden var tæt mellem lokomotiv og endevæg, løb vi omkring og skubbede lokomotivet de sidste meter, således at det var helt i bund i bygningen. Klokkeren var blevet ca. 15, og kun nedrigning samt oprydning var tilbage.

Alt var gået godt, selvom det blev føromtalt besværlige metode, der blev anvendt, og den var egentlig forbavsende

nem. Maskinens vé og vel er nu overladt til Blovstrød-gruppen. Som det fremgår, er der altså mange forskellige opgaver her i klubben, det er bestemt ikke reparation af museumsmateriel, det hele drejer sig om, der er både anlæg af trinbrætter, bygning af kraner, sporlægning, restaurering af stationer, opgaver som ovenstående samt meget mere. Finn Weber Hansen, Carsten Buhl, Carsten Madsen, Hans Christensen, Erik Christensen, Finn Henning Madsen, Stig Bohnstedt samt undertegnede kunne ihvertfald se tilbage på en særdeles indholdsrig og sjov dag, men også en del erfaringer rigere. Til slut vil jeg takke alle, der medvirkede for en god og stor indsats.

## Bandholm EL-forretning

Aage Pedersen

Stationsvej – Bandholm

Også et besøg værd:

## Ferrocarril Escatrón - Andorra

Af Jakob Stilling

Spanien er et af de sidste lande i Vesteuropa, hvor der stadig findes aktive damplokomotiver. Selv om det nu er flere år siden, de spanske statsbaner RENFE ophørte med dampdrift, er der stadig et par baner, der dagligt anvender damplokomotiver til strækningkørsel.

En af disse baner er Ferrocarril Escatrón – Andorra i det nordøstlige Spanien. Andorra, der ikke må forveksles med navnefællen i Pyrenæerne, er en lille by i bjergene ca. 40 km fra Alcaniz i provinsen Teruel. Der er daglige rutebiler fra Zaragoza og Caspe/Alcaniz. Fra Andorra, hvor banens hovedkontor og værksted er beliggende, udgår en ca. 45 km lang strækning til Escatron i Ebro-dalen. Ca. 5

km fra Andorra udgår en 7 km lang sidestrækning, færdigbygget i 1979, til et nybygget kulkraftværk »Central Teruel«. Banens sporvidde er 1676 mm – spansk bredspor.

I Andorra ligger den kulmine, banen skylder sin eksistens. På den gamle hovedstrækning mellem Andorra og kraftværket i Escatrón kørte indtil værkets lukning i 1979 op til 12 togpar i døgnet – med damp. I dag kører de fleste tog mellem Andorra og det nye kraftværk »Central Teruel«, men der kører stadig op til 5 togpar på strækningen til Escatrón – dog næppe længere end til overgangsstationen til RENFE i Samper de Calanda, ca. 35 km fra Andorra. Der er ikke persontrafik på banen, men med op til 15



»Andorra« med tog på stationen i Andorra den 24. juli 1981.

Foto: Jakob Stilling.



De tidligere RENFE-maskiner er ikke omlitreret. Her er (ex) RENFE 141 F 2416 ved at tage olie og vand på stationen i Andorra.

Foto: Jacob Stilling.

togpar pr. dag er der alligevel nok at se på. Banen er anlagt med max. stigninger på 20 promille, og stiger hele vejen fra Escatrón til Andorra. Det meste af strækningen løber gennem et bart og stenet landskab uden veje, ofte i lange gennemskæringer eller på høje dæmninger. Det er lettest at komme til banen i Andorra, hvor der til fods er gode fotomuligheder. Banen ejes og drives af det stats-ejede elektricitetselskab ENDESA – en forkortelse af Empresa Nacional de Electricidad SA.

Da banen åbnede i 1953 indkøbtes fra Arnold Jung, Jungental to 4-8-4 koblede tendermaskiner, der døbt »Escatrón« og »Andorra«. Disse to maskiner blev i 1958 fulgt af en tilsvarende maskine, bygget af Maquinista i Barcelona efter tegningerne fra Jung og døbt »Samper de Calanda«. I 1977 har man indkøbt to RENFE 141F'ere, bygget af henholdsvis North British i Glasgow i 1950 og af Euskalduna i Bilbao i 1960. Alle maskinerne er oliefyrede. Banen ejer også en tredje 141F'er, der bruges til reservedele, en tidligere RENFE eksprestogsmaskine og en Baldwinmaskine, bygget

1920 og indkøbt brugt fra en sukkerfabrik. Ingen af disse maskiner er dog driftsklare. Til arbejdstog findes en skinnebus, en Krupp-rangertraktor og en ombygget lastvogn(!).

Normalt afvikles driften med to opfyrede maskiner. Hvis der er to driftsklare tendermaskiner, foretrækkes de; ellers kører man med en tendermaskine og den ene af 141F'erne. Ved mit besøg i juli 1981 var »Escatrón« og »Samper de Calanda« under reparation. Til rådighed for driften var »Andorra« og 141F 2416.

En køredag begynder med, at den ene maskine skyder et tog af selvtømmende godsvogne ad et sidespor ud til minen, 1 km fra stationen. Når de ca. 15 bogievogne er fyldt, trækkes toget frem til stationen, der løbes om, og toget afgår derefter på en skriftlig køretilladelse. I mellemtiden har den anden maskine taget olie og vand, og skyder nu det andet tog ud til minen. Når begge togene er tilbage i Andorra, gentages operationen. Dette sker op til en gang i timen – afhængig af kraftværkets kulbehov.

#### Driftsmaterielfortegnelse:

	Hjulstilling	Fabrik og år	Bem.
Andorra	4-8-4T	Jung 11467/53	
Escatron	4-8-4T	Jung 11468/53	
Samper de Calanda	4-8-4T	MTM, Barcelona 721/58	
231.2006 Cabeza Gorda	4-6-2	Babcock & Wilcox 364/30	udrangeret
141F 2124	2-8-2	North British 26988/50	
141F 2416	2-8-2	Euskalduna, Bilbao 375/60	
141F ?	2-8-2	?	udrangeret
Nr. 1	<b>2-6-0</b>	Baldwin 53437/20	udrangeret
RENFE 9152	Skinnebus	Renault?	
Rangertraktor		Krupp 2524/50	henstillet
Lastmotortrolje		?	udrangeret

Efter indvielsen af den nye strækning kører der flere tog end før – og den korte strækning tillader en ret tæt toggang. Driften starter på hverdage kl. 6.00 og fortsætter om nødvendigt hele natten – normalt tynder toggangen dog ud efter kl. 18. Lokomotivpersonalet tæller ca. 50 mand, der deles om værksteds- og strækningstjeneste. Næste dags køreplan og tjenestefordeling er opslået i remisen. På søndage kører banen ikke.

Der er ikke i øjeblikket planer om indkøb af diesellokomotiver eller om elektrificering. De tyske maskiner roses af personalet for deres fremragende tekniske tilstand og kræver ikke megen vedligeholdelse. Man regner med, at

dampdriften kommer til at fortsætte i lang tid – noget af lokomotivpersonalet gætter på op til 10 år.

Det kan kraftigt anbefales at besøge banen, hvis man har lejlighed til det – alene lyden af damplokomotivernes dybe fløjter og de kraftige dampslag, der runger mellem bjergene omkring Andorra, er nok en rejse værd.

ENDESA ser helst, at besøg anmeldes på forhånd. En tilfaldelse som sådan er ikke nødvendig, men et brev fra ledelsen kan være en hjælp i mange situationer, og garanterer ihvertfald en hjertelig modtagelse overalt. Selskabets adresse er: ENDESA, Andorra, Teruel, Spanien.

Besigtigelseskommissionen på

## »Sporet af salig KRJ (KRB)«

pr. bil og til fods – den 16. oktober 1981

**Beskrivelse: Bruno Pedersen – Foto: Arne Flindt**

En kolig efterårsdag i oktober fik vi lyst til at kigge på fordums KRJ for at se, hvad der var sket med omgivelserne efter 18 års forløb – siden banen nedlagdes.

På denne årstid er markerne meget våde efter pløjning, og især efter den senere tids regnvejr. Da KRJ som bekendt går igennem et forholdsvis fladt terræn, er der efter nedlæggelsen – og efter at DJK skrev banens historie, blevet udpløjet mere og mere af denne. Da vi ikke ville risikere at skulle stå midt ude i en sølet pløjemark – fordi banen pludselig var forsvundet, og med den risiko – pludselig at komme til at synke i mudder til halsen, opgav vi derfor udelukkende at være arkæologer efter KRJs tracé. Trinbrætter er der jo næppe meget af, så vi lagde hovedvægten på at opsøge de gamle KRJ stationer. Siden 1963 er der tilkommet en del nye bebyggelser i banens opland, og samtidig udført større vejanlæg, så vi var nødsaget til at benytte såvel et gammelt som et nyt landkort at køre efter.

Vi startede på Køge station, som i øjeblikket ligner en stor byggeplads p.gr.a. S-banens snarlige kommen hertil, men endnu lå KRJs gamle stationsbygning (KØGE VEST), omend den som rutebilstation efterhånden ligner en hærgen ruin. Det tidligere sporareal er blevet busterminal, men inden længe vil bulldozere også vælte den gamle KRJ station. Ud af Køge findes kun mindre stumper af traceet, som benyttes som sti. Det skal dog generelt siges, at man tildels stadig kan finde mindre stumper af traceet, og nogle steder som hjulvej/sti, men de tilbageværende rester er hovedsagelig gennemskæringer og dæmninger. Det inddragne areal er nu landbrugsjord – eller bebyggelse.



Bjæverskov Station. Maskinværksted. Bemærk mastesignalet.

Kort før vi nåede Lellinge station, havde man opført villa-bebyggelse på KRJ, men endnu fandtes en dæmningsrest frem til stationen – som vi kørte ad! Lellinge station så helt nydelig ud, men pakhuset var væk. Stort set var de originale vinduer intakt, og den indbyggede postkasse fandtes endnu. Stationsarealet er nu have, men derefter er KRJ nu tilbygget.

Derefter gik turen mod Bjæverskov! Her er byen vokset gevaldigt, og man har også fået travbane hertil. Vi blev meget forbavset, da vi på lang afstand endnu kunne se mastesignalet på Bjæverskov station. Da vi nåede frem,

så vi, at en større jernvirksomhed havde til huse her! I hovedbygningen var der nu kontor, og der hang endnu »spejlægget«, afgangsstokken. Men her var påført stationen tilbygning, bl.a. til kantine for arbejderne. Kun delvis var de originale vinduer intakt. Også på arealet var opført en hal, men (godt forfalden) stod endnu træfolden, og så mastesignalet. Dette var til gengæld malet – og bruges som vartegn!

Vi rullede videre mod den forholdsvis øde Gummersmarke station, som nu lå gemt mellem træer. På hovedbygningen var sket ændringer i form af nye større vinduer – med få undtagelser – samt tilmuringer. Pakhuset var forsømt, og også det tidligere mastesignal stod endnu rustent – men afmonteret! Til gengæld stod bevaret i rød- og hvidmalet stand »Trinbrætssignalet«! Sporarealet på Gummersmarke station er nu en lille lund, og der er opført sommerhusgrunde på banen. Ellers ligger Gummersmarke stadig øde!

Næste stop var Østervang station. Her var hovedbygningen også pænt vedligeholdt, og stort set med alle originale vinduer intakt. Småændringer er dog foretaget, og pakhuset er intakt. Men også her er opført villaer på traceet.

Så gik det mod Ørslev, men ak! Hertil – og ikke længere! Kort før indkørslen til Ørslev station stod et kæmpeskilt (som ikke kunne misforstås) – PRIVAT! AL UVEDKOMMENDE FÆRDESEL FORBUDT! Her kunne man vist ikke lide os jernbanearkæologer? Vi sneg os frem alligevel, og kunne se, at stationen med undtagelser, også her havde bevaret vinduerne – omend i to farver! Pakhuset fandtes også, men såvel dette – som hovedbygningen, var påført tilbygninger. Også her var traceet bebygget af forskellig art! Forøvrigt »synker« vejen stadig kort før indkørslen til Ørslev, da banen her løb igennem en nu godt tilgroet gennemskæring, og som stadig findes i landskabet.

Efter at ha' sundet os over frokosten, rullede vi videre til næste station Farendløse (tidl. Farringløse). Også her var med undtagelser stort set de originale vinduer intakt. Iøvrigt var det hovedsagelig retiradebygningerne undervejs, som havde fået større og mere moderne vinduer isat. Flere af dem var også tilmuret hvor dørene sad, så man fik et helt værelse i disse. Men også på Farendløse station var pakhuset væk, mens rester af træfolden endnu fandtes. En del af sporarealet er tildels vej, og andet villabebyggelse.

Så manglede vi kun banens sidste mellemstation – Sneslev! Og her fik vi et chok! Stationen var fuldstændig skamferet, og kendte man ikke fortiden, kunne ingen se, hvad den har været! I hovedbygningen var alle vinduer udskiftet med store naturtrævinduer, og større tilbygning fra denne og retiradebygningen var udført. Tegtaget var udskiftet med sort bølgeformet eternitbeklædning og store loftsvinduer. Kort og godt lignede stationen en rigtig villa, og man har ikke haft lyst til at bevare jernbanepæret. Godt nok står pakhus og fold endnu – men i en sådan forfatning, at det er lige til at vælte! Pakhuset er

også påført et mindre maskinværksted som huserer her! Mærkeligt nok har de fleste tilkørselsveje ingen jernbanenavne af fortidens karakter, og kun i Ørslev hedder det: Ørslev Stationsvej, og i Sneslev kun Stationsvej. Det skal iøvrigt bemærkes, at postvæsenet idag har forladt alle KRJs stationsbygninger, således at de nu er industri og private villaer.



De »skjulte« Tuborgvogne.

Så gik det ellers mod Ringsted – og her skulle vi få en oplevelse! Vi vidste, at KRJs tidligere hovedspor endnu fandtes et stykke sydpå, så vi startede op fra den kun 1 år før banens nedlæggelse nyopførte viadukt i Ringsted. En god kilometer fra Ringsted station benyttes sporet stadig som privat industrispor, og ved KRJs første niveauoverkørsel udgår et privat spor fra hovedsporet. Dette ser ud til at blive en del brugt, og sporet helt ind til Ringsted henligger i en forholdsvis god stand. Det kunne godt se ud til, at man brugte en »gummiged« til rangermaskine, for der fandtes utallige »gummispor« på begge sider af hovedsporet. Men passerer man overkørslen, ser det ikke ud til at blive brugt ret meget. Her udgår ellers sidespor til Shell-anlægget, men gravrusten på skinnerne fortæller, at det vist er sjældent, det bruges, og sporskiftet er også elendigt. KRJs hovedspor fortsætter dog videre sydpå, men her er INGEN skinnetrafik mere! Sporet er så tilgroet,



og træernes grene har lukket sig så meget – at man må bukke sig for at komme frem! Pludselig opdagede vi et spøgelsestog! Et par hundrede meter længere fremme stod – godt gemt – 3 gamle forfaldne Tuborgvogne – omkranset af naturens efterårs løv og godt hærget! De stod nærmest i en »hule« på hovedsporet, hvor floraen havde lukket dem inde. Her troede vi, at KRJs spor ophørte – men nej! Intet var jo at se, udover selvplantede træer, buske, nælder og alskens meterhøje ukrudt! Da vi jokkede på nogle saftige græstotter (forhøjninger) og rev dem op, kom det rustne spor til syne. Da vi med hovedet rettet mod det skjulte spor havde gået ca. 300 m, kunne vi ikke komme længere. En ny industrivej (Bragesvej) havde her gravet sig igennem dæmningen, men vi kunne se den fortsætte modsat vejen. Skulle der mon være spor på den anden side? Vi rutchede ned ad dæmningen og besteg den modsat Bragesvej. Var det nuværende sporareal ret så slemt botanisk set, var dette til gengæld »totalt ufrem-

kommeligt jungle«! Her var vist intet, men pludselig gled jeg på en skinne! Var det sandt? Havde det ikke været for dette uheld, havde vi ikke forsøgt at forcere dette vildnis. I denne jungle fortsatte KRJs hovedspor, men et skal siges – det var totalt usynligt, og vi ønskede, at vi havde medbragt hakke/skovl – og motorsav! Ved vejens anlæg har man blot kappet sporet over og glemt det! Efter svære anstrengelser, og med mellemrum, fandt vi hovedsporet under muld og sejt græs. Det lå gemt under ca. 10–15 cm af dette, og måtte nærmest »udgraves«! Efter ca. en halv km fandt vi dog sporets afslutning (med noget besvær), og herfra fortsatte dæmningen ca. 100 m frem til flyvepladsen ved Tolstrup – og så var alt væk!

Da vi kom tilbage, havde vi fået både knubs og blodige rifter overalt – men det var turen værd! Her lå en både glemt – og gemt – jernbane. Engang et vigtigt trafikmid- del – »KØGE-RINGSTED JERNBANE«.

# I selskab med E 991

Af Oscar M. Hansen

Som førstegangsdeltager og medarrangør vil jeg her forsøge at gengive lidt af stemning m.m. i forbindelse med juletogskørsel mellem Rødekro og Åbenrå lørdag den 12. december 1981.

Men inden den store dag oprinder, ligger der jo unægtelig et stort forarbejde. For Sønderjydsk Jernbane Klub var det nok særlig stort, da det er en lille nystartet klub med ca. 40 medlemmer og med en næsten tom cigar-KASSE som eneste aktiv. Et par medlemmer gik på frieri blandt de handlende og fik fra Åbenrå tilsagn om rimelig økonomisk bistand til et juletogsarrangement. Penge er til sådanne arrangementer en nødvendighed, men så afgjort ikke alt, hvilket vi som begyndere bittert måtte sande, og havde klubbens formand, Eigil Brøns, og S. O. Nielsen ikke været bidt af et galt »FUT«, var arrangementet aldrig blevet til noget. At der var mange problemer, kan jeg illustrere bare ved at nævne, at 3 dage før start, havde vi ingen togfører, ham vi havde tilsagn fra, var sygemeldt, men takket være de to ovennævnte og selvfølgelig mange andre, kom arrangementet til sidst på skinner. Herunder skal en speciel tak rettes til Preben Clausen og D-maskine gruppen.

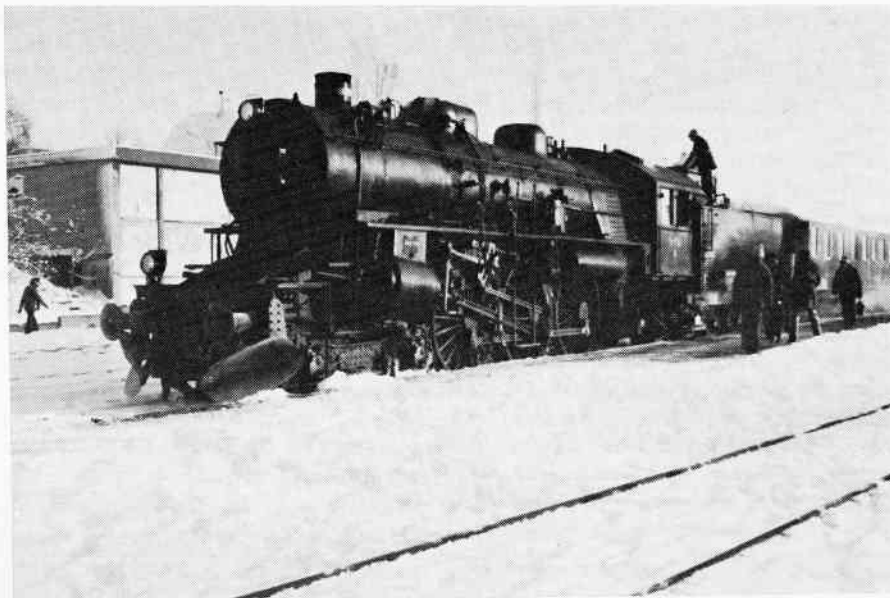
Fredag tog Eigil til Odense for at være med fra starten (man skulle jo nødig gå glip af noget). DJK ville benytte lejligheden til at transportere K 564 til Fredericia, hvorfor oprangeringen fra Odense så ud som følger: DL (E 991) – K 564 – godsvogn – LJ Ca 16 – DSB Cp 2835 – DSB Cp 3244 – OKMJ Be 12 – DSB Cu 4011 – DSB Cxm 4528 – Hd 241. Planmæssig afgang fra Odense 14.15, men K-maskinens hjullejer var bundfrosne og måtte tæs op med gasbrænder, tømmes for vand og påfyldes olie igen. Med 5 kvarters

forsinkelse blev der givet grønt lys fra Odense. Turen til Åbenrå gik fint, dog med de forsinkelser vintervejret skaber for DSB og specielt for særtog, hvilket bl.a. undertegnede kom til at mærke, efter med familie og SJK's venner at have frosset i over en time på Vojens banegård, kunne damp tog være damp tog, og vi gik hjem for at blive tøet op. Efter ankomsten til Åbenrå, ud på aftenen, fulgte de sædvanlige ting, såsom placering af tog og vogne, vagt, mad, sovepladser og mange andre ting.

Lørdag morgen kl. 07.00 så jeg selv E 991 for første gang. I sne og rim stod den store sorte maskine foran Åbenrå banegård, hvæsende og prustende, røg og damp til alle sider, jeg stod som paralyseret – – men ak, Eigil fik mig hurtigt revet ud af drømmerierne, der skulle smøres rundstykker, laves kaffe, ryddes ud, stilles op og gøres klart til passagererne, det gik hurtigt op for mig, at E 991 ikke var kommet til Åbenrå for min skyld alene. I ventesalen blev der placeret et modelbaneanlæg, en båndoptager og et par højttalere, hvor julestemningsmusik strømmede fra, i rejsegodsrummet blev borde opstillet til salg af billetter – jeg så ud på baneterrænet, E 991 var der heldigvis endnu. Vognene skulle rengøres, der blev tændt op i kakkellovne, og de, der ikke selv havde uniform, lånte af DJK. Jacob belærte os om, at uniformen ikke var reglementeret uden slips. Jeg syntes nu det havde set pænere ud, hvis han havde fået syet dan flænge. Han havde i buksebagen, men hvad forstand har en civilist på DSB-reglementer.

Der var solgt 600 billetter i forsalg, så vi vidste på forhånd, at det ikke blev tomme vogne, der skulle køre. Det

E 991 på Åbenrå banegård den 12. december 1981.  
Foto: O. Mørkøj Hansen, SJK.



blev det heller ikke. Så snart det lysnede og solen var mede lidt, strømmede folk til. Gik man en tur på perronen, hørte man de samme ord igen og igen: »Jeg kan huske« – »Det var den gang« – »Sådan nogle rejste vi også med for mange år siden«.

Klokken 09.30 blev der vinket afgang for den første tur til Rødekro. Jeg var stolt, i sort uniform og med klippetang i hånd, da jeg entrede ind i »MIN« Cp-vogn og deklamerede: »Velkommen til Sønderjydsk Jernbane Klub's juletur – må jeg se Deres billetter?« – min kasket var for øvrigt lidt for lille. Turen tog ca. 15 minutter og gik gennem et virkelig skønt naturområde, der var klædt i vinterdragt. I Rødekro var banegården, kort efter ankomsten, sort af beundrende tilskuere og passagerer. E 991 blev koblet til den anden ende af togstammen og var klar til at køre baglæns hjem til Åbenrå. Billettering igen med en bemærkning om, at det var et gennemgående tog, der ikke standse i Rise. Ved hjemkomsten til Åbenrå blev vi modtaget af nisseorkester og masser af tilskuere. Jeg skal lige hen til lokomotivet, hvor der fotograferes, betragtes og diskuteres tekniske detaljer, op og se på alle de mærkelige håndtag og instrumenter, jeg læner mig ud ad vinduet og føler mig et godt stykke over de andre.

Tilbage til pligterne, der skal sælges billetter til næste afgang og meget andet, Eigil's kone kommer med varm mad til 20-30 mennesker, Preben har lagt sig lidt, men vækkes hurtigt igen, der er ikke kul nok, hvilket kun er et »LILLE« problem, der klares med en godsvogn fra Fredericia til Rødekro, hvor en vognmand bliver bestilt til at omlæsse.

Der køres endnu 2 ture med samme succes, og jeg bliver belært om, at den bedste plads var på den åbne perron

lige bag tenderen, røgen, lokomotivets gang, dampslagene, det hele er der.

Ingen tvivl om, at E 991 genopfriskede minder i det sønderjydske, selv Preben's nyindkøbte gaskomfur, en ældre dame fortalte mig nemlig, at hendes børnebørn aldrig havde set et sådant apparat. Dagen var bare gået alt for hurtigt, efter en hurtig oprydning og sammenstuvning af diverse ting (resten fik Eigil & Co. »LOV« at ordne om søndagen), turen gik til Fredericia, hvor vi lærte, at man ikke kan vække liv i en næsten død kakkellovn med et halvt bæger sprit, tværtimod, nej, der skal bruges et helt bæger, men så er ovn og skorsten også rensed ved samme lejlighed. Eigil og undertegnede fik i øvrigt taget behørig afsked med E 991, idet vi fra førerkabinen i den sydgående MR-er fulgte det gamle damptog lidt på vej.

Måske har jeg brugt udtryk, der følelsesmæssigt virker noget kraftige, men jeg er overbevist om, at alle vil give mig ret, når jeg påstår, at en holdende E-maskine, hvor der fyres godt, på en bakketop, i et sneklædt, naturskønt område, med træer og buske tynget af sne og rim, en frostklar eftermiddag, hvor røg og damp bliver farvet gylden og orange af solens stråler, når det pustes kraftigt mod himlen i den vindstille solnedgang, ikke kan beskrives retfærdigt, den skal ses. En del så det ved Rødekro lørdag den 12. december 1981.

**Støt vore annoncører –**

**de støtter os**

# Bog anmeldelser

## Saglighed og Kauseri

**Lars Viinholt-Nielsen:**

**Nyborg-Rings-Fåborg Banen, 232 sider, kr. 146,-.**



**P. Thomassen:**

**KSB-DSB, 182 sider, kr. 185,-.**

Begge bøger kan fås gennem Salgsafdelingen.



Når man læser de to sidstudkomne bøger om danske lokalbaner, Viinholt-Nielsen's bog om Fåborgbanen og andet bind af P. Thomassen's Slanegrupbanebog, spørger man sig selv, hvad det egentlig er, læserne af jernbanehistoriske bøger ønsker sig, er det en saglig økonomisk, teknisk og topografisk kildring af en jernbanes historie eller er det en hyggelig let læselig mere journalistisk præget skildring af, hvad der er sket omkring en jernbane? Er det det første, man ønsker sig, er det Viinholt's bog der er den rette, er det det andet, bør man vælge Thomassen's bog, selvom denne nok er en blanding af begge dele.

Viinholt's bog minder meget om hans udmærkede bog om Svendborgbanen, men er endnu bedre disponeret, hvis dette er muligt. Hvad der særligt glæder en, er den fortrinlige afvejelse af stoffet. Man støder ikke her på nogen overfladiskhed overfor de emner, der interesserer forfatteren mindre eller på en overdreven langtrukken skildring af de begivenheder, der særligt har tiltrukket sig forfatterens interesse. Der er dækkende, men ikke for udpenslede skildringer af de to banedeles forhistorie, en fyldestgørende skildring af de lokale forhold og en interessant skildring af banens drift, der er delt fornuftigt op efter karakteren af driften i de enkelte perioder. Det er da muligt, at der er fejl i bogen, og jeg skal naturligvis ikke påstå, at jeg i enkeltheder har undersøgt forfatterens kilder, men jeg er ihvertfald ikke stødt på fejl af nogen art. En bedømmelse af en bog skal jo nødigt være lutter lovord, og der er naturligvis også visse mere tekniske enkeltheder, jeg kunne ønske mig anderledes. Jeg kan ikke særligt godt lide bogens format »på tværs«, enkelte af billederne er lidt mørke, og jeg synes i og for sig ikke, at de oversigter, der er over banens materiel, rigtigt hører hjemme i bogen. De sydfynske baners materiel bliver let uoverskueligt, hvis det deles op i bøger om de enkelte strækninger, og jeg så meget hellere, at forfatterens lille bog om materiellet, der i sin tid blev udgivet af Koldingklubben, blev genoptrykt, så man kunne få fat i en samlet fremstilling, hvorved man til gengæld kunne undvære de tabeller, der findes bag i nærværende bog, men bortset fra disse ubetydelige ind-

vendinger, vil jeg anse bogen for en af de bedste, der er udgivet om dansk jernbanehistorie, og jeg synes, at prisen i forhold til kvaliteten og omfanget må anses for endda særdeles rimelig.

Hvad skal man sige om Thomassen's bog uden at blive alt for kritisk? Trykket er pænt og adskillige af billederne gode, ligesom der er gjort et stort arbejde med indsamling af materiale, men hermed er også det bedste sagt. De to Slangerup-bøger er alt for dyre, op mod 400 kr. for en enkelt banes historie ligger langt over, hvad de fleste af os har råd til at ofre. En begrænsning af teksten og undladelse af at bringe overflødige billeder og tabeller ville have medført, at bogen kunne udgives for det halve, uden at man ville være gået glip af noget væsentligt. Den er fuld af gentagelser, samtidig med at overblikket er gået tabt, og der alligevel savnes adskillige relevante oplysninger. Når Thomassen skriver 400 sider om en bane, synes det f.eks. mærkeligt, at man skal savne oplysninger om de vigtigste tekniske data for både lokomotiver og vogne, idet man for lokomotivernes vedkommende blot henvises til at se efter i speciallitteraturen i Casu Bays heller ikke videre billige bog. Om banens opbygning får man meget få tekniske oplysninger, elektrificeringen fylder to – siger og skriver to – sider, og der er ikke en eneste plan af Ryparken station, medens man påny i andet bind får nogenlunde de samme oplysninger og billeder fra Uggerløse Skov m.fl. småstationer og trinbrætter, ja, endog fra Farum Stenværk akkurat det samme billede, som fandtes i første bind. Ligeledes kunne bogen vel nok være blevet noget billigere, hvis man var sluppet for yderligere en hoben billeder af edmonsonske billetter.

Jeg pådrog mig P. Thomassen's vrede ved min forsigtige påpejning af nogle enkelte af fejlene i første bind og skal derfor afholde mig fra en sådan formastelighed denne gang, men lidt forbavelse kan det dog vække på side 154 at finde et billede, der angives at være taget af forfatteren i 1915, når man ved, at han er født i 1920, ligesom der kan opstå en lille smule tvivl i ens sind om rigtigheden af bogens data, når man på side 118 får at vide, at Farum gamle station var forsvundet i april 1975, medens man på de foregående sider finder to af forfatterens billeder af stationsbygningen, der angives at være taget i 1976. Nu er disse enkeltheder jo ganske ligegyldige, men jeg er bange for, at de er symptomatiske for mange af forfatterens andre oplysninger rundt om i de to bind, bl.a. fordi disse i så høj grad stammer fra tidsskrifter og avisartikler, medens der f.eks. ikke i større omfang er gjort brug af statsbanernes tekniske oplysninger om ombygningen.

Der er fornøjelige afsnit i bogen, men også alt for mange overflødigheder, som oven i købet ofte er temmelig langsommelig læsning.

**Birger Wilcke.**



Søren Kolstrup:

## VULCAN – en fabrik i provinsen

140 s. Kr. 68,00. – Forlaget SOC, 1981.

Vulcan er kendt af de fleste jernbanevenner som Maribos tidligere vogn – og – ikke mindst – lokomotivfabrik. Formentlig er de færreste klar over, at Vulcan oprindelig producerede landbrugsredskaber for – i forbindelse med produktionsomlægningen i landbruget – at gå over til produktion af maskinanlæg til mejerier og sidenhen til produktion af jernbanemateriel til roe- og industribaner samt til stats- og privatbaner – foruden en mindre produktion af materiel til Frederiksberg Sporvejs- og Elektricitetsselskab.

I sin nyligt udsendte bog om Vulcan beretter Søren Kolstrup så objektivt som muligt (når hensyn tages til det udgangspunkt undertitlen »Et bidrag til industrialismens og arbejderbevægelsens historie« antyder) træk af den industrielle udvikling i Danmark i årene 1875–1906 med udgangspunkt i  $\frac{1}{8}$  Vulcan, Maribo.

Bogen beretter om en del af samfundsudviklingen og sætter den i relation til produktionen af jernbanemateriel og derigennem – i mindre grad – til jernbanens udvikling i den omtalte periode. Som sådan er bogen et værdifuldt supplement til tidens speciallitteratur om jernbaner, der ofte fokuserer på jernbanernes udvikling uden at fremdrage andet end ganske svage forbindelser til det omgivende samfund.

For jernbaneentusiaster mangler bogen helt klart detaljerede oplysninger om Vulcans produktion af jernbanemateriel (hvilke enheder, hvornår, til hvem m.v.) – men sådanne oplysninger falder vel uden for bogens rammer.

På trods af de jernbanemæssige mangler er det en interessant og læseværdig bog for de, der interesserer sig for jernbanehistorie – måske specielt interessant for de, der gennem deres arbejde ved Museumsbanen ofte færdes omkring Vulcans gamle fabrikskompleks i Maribo.

John Krouel.

Om Vulcan i øvrigt:

Tom Lauritsen: Fabrikken Vulcan, Maribo 1896–1906. Jernbane-bladet 1970.

Niels Jensen:  $\frac{1}{8}$  Vulcan. Jernbaner, pp 157–159. København 1970.

Tom Lauritsen: Maribo havde stor-fabrik for jernbanemateriel. Ny Dag 31.12.1971.

Søren Kolstrup: Vulcan – en fabrik i provinsen. Fabrik og Bolig 2, 1980.

## DJK's damplokomotiv K 564 er nu under revision



K 564. Holbæk 1959.

Foto: Birger Wilcke.

Vor forenings damplokomotiv K 564, der for år tilbage blev adskilt med henblik på istandsættelse i Amagerbanens remise på Amagerbro, har siden da været hensat forskellige steder, senest i Odense. Mange forsøg på at få et arbejds- hold til K 564 etableret er gjort fra D-maskine gruppens side, ikke mindst fra Preben Clausens side.

På udflugten med P 917 til Esbjerg i efteråret 1981 viste der sig endelig en mulighed for, at K 564 kunne blive sat i stand. Med på turen var foreningens medlem, ingeniør Niels Thorup, DFDS, Esbjerg, og da han blev klar over, at der virkelig var brug for arbejdskraft til istandsættelse af bl.a. K 564, varede det ikke længe, førend Preben Clausen og han gik i gang med at undersøge mulighederne for etablering af et arbejds- hold i Esbjerg.

Der blev indledt forhandlinger med DFDS om tilladelse til at benytte dette firmas værksted i byen, og Niels Thorup gik i gang med at finde interesserede folk til opgaven. Snart viste det sig, at der var mange i Esbjerg, der gerne ville hjælpe, bl.a. folk fra DFDS og heldigvis også fra DSB's maskindepot.

K 564 blev ved juletid transporteret fra Odense til Esbjerg, hvor lokomotivet nu er ved at blive endeligt adskilt for senere at blive samlet. Et stort arbejde forestår, men med den iver, der hidtil er lagt for dagen i »Esbjerg-gruppen«, vil der uden tvivl også inden for overskuelig tid blive et køreklar lokomotiv ud af K 564.

Fra bestyrelsens side skal der lyde et velkommen til de mange nye aktive folk, der pludselig er gået i gang med lokomotivreparation i Esbjerg. Det er glædeligt at se, hvorledes I alle har taget udfordringen op. Vi håber også, at I vil få mange gode fælles stunder omkring arbejdet med K 564, som vi naturligvis allerede er begyndt at glæde os til at se »under damp« igen.

Birger Wilcke, Ole-Chr. M. Plum.

# FORENINGS-NYT

## KOMMENDE MØDER OG UDFLUGTER

### Ordinær generalforsamling

**Søndag den 28. marts 1982** kl. 10.00.  
Englesalen, Niels Steensens Gymnasium, Jagtvej 183 B,  
2100 København Ø.

Gyldigt medlemskort skal forevises ved indgangen til generalforsamlingslokalet.

Revideret årsregnskab medfølger dette nummer af »Jernbanen«.

### Forslag til generalforsamlingen

Formanden og de 3 bestyrelsesmedlemmer, Oscar Meyer, Preben Clausen og Bent Nathansen, der er på valg, er vilige til genvalg.

Der er til punkt 5 indkommet 2 forslag til bestyrelsesmedlemmer, begge dateret 13. februar. I det første forslag opstilles som kandidat til bestyrelsen Leif Gaml. Dette forslag er fremsat af Steen Cavour Nielsen og Jan Uldal Nieman. I det andet forslag opstilles Jakob Stilling. Dette er fremsat af Thue Simon Boertmann og Jens Toft Inge-mann Larsen.



**Lørdag den 17. april 1982** arrangeres udflugt med P 917 og DJK vogne fra Roskilde til Helsingør over Hillerød.

### Planen for udflugten ser således ud:

Roskilde	af 8.24
Tåstrup	af 8.42
Hillerød	af 9.56
Helsingør	af 11.45

Der vil blive kørt arbejdstog mellem Vigerslev og Lersøen og mellem Hillerød og Snekkersten. Medlemmerne må selv betale for tilrejsen til Roskilde og hjemrejsen fra Helsingør.

Prisen for damptoget vil være 50 kr. pr. person fra Roskilde til Helsingør uanset påstigningssted, børn under 12 år halv pris.

**Tilmelding** sker ved at indsætte beløbet på giro 8 11 10 06, Dansk Jernbane-Klub, Udflugtsafdelingen, Opnæsgård 21, 2970 Hørsholm, **senest den 1. april 1982**. Giroalonen ombyttes i toget med billet, og der udleveres toganmeldelse.

**P. Clausen.**

**Onsdag den 21. april 1982** kl. 19.30 i Englesalen, Niels Steensens Gymnasium, Jagtvej 183 B, 2100 København Ø.  
Medlemsmøde:

### Museumsbanen gennem 20 år

Et causeri med lysbilleder og film i anledning af Museumsbanens 20 års jubilæum i 1982.

Nuværende og tidligere medarbejdere ved banen vil fortælle om oprettelsen af banen, driften og vedligeholdelsen af materiellet, anlægsarbejde og fremtidsperspektiver.



Efter foredraget vil der være mulighed for at købe kaffe med brød for kr. 10,-.

Mødeaftenen slutter kl. 23.00, hvor dørene lukkes.

**OGM/BJ.**

## NYT FRA AFDELINGERNE

### DJK's afdeling Sydjylland/Fyn

**Tirsdag den 30. marts kl. 19.00** afholder Fyn/Sydjyllands afdeling filmmøde i H. C. Andersen stuen i DSB restauranten i Odense. Et af vore DJK medlemmer fra Århus vil vise nogle af sine film fra DB og DR fra ca. 1977/78.

Medlemmer fra KLK, IBK og SHS er velkomne.

Jeg vil gerne opfordre medlemmerne til at komme med forslag til en ny leder for Fyn/Sydjylland afdelingen, da jeg kun har påtaget mig hvervet, fordi bestyrelsen bad mig om det. Jeg har mere end rigeligt at lave i D-maskine gruppen, og det er også derfor, at der kun bliver dette ene møde her i 1. halvår af 1982.

Kom frem af busken med jeres forslag, så afdelingen igen kan være noget for sine medlemmer. Er du i tvivl om mængden og besværet med dette hverv, så ring eller skriv til mig. Så skal jeg prøve at sætte dig ind i det.

**P. Clausen.**

## Museumsbanen

Lørdag den 12. december 1981 og søndag den 13. december 1981 kørtes juletræstog mellem Maribo og Bandholm. På Bandholm station afholdtes »jul i den gamle station« og fra pakhuset i Bandholm var etableret juletræssalg ved Maribo Boldklubs Venner. Der blev kørt 3 dobbeltture i den pågældende weekend og alle tog blev fremført af OHJ 5. Dog var det, på grund af togenes størrelse lørdag eftermiddag nødvendigt at benytte ØG 3 som skydelokomotiv.

Efter endt kørsel blev maskinerne stillet i hus, portene lukket og aktiviteterne i Maribo gik næsten i stå i januar måned, men her i midten af februar er restaureringsarbejderne gået igang igen, og indsatsen bliver nu koncentreret om LJ19, HJJ S 135 samt GDS C 31. Der skal, når vejret tillader det, desuden foretages en del justerings- og stoppearbejde på det sporarbejde, der blev udført i efteråret.

Køreplanen for plantogene på Museumsbanen i 1982 er fastlagt og ser sådan ud:

	P 51		P 53		P 55	
	an	af	an	af	an	af
Maribo	–	10.55	–	13.40	–	15.10
Grimstrupvej	x	11.03	x	13.48	x	15.18
Maglemer	x	11.09	x	13.54	x	15.24
Merritskov	x	11.14	x	13.59	x	15.29
Bandholm By	11.19	11.22	14.04	14.07	15.34	15.37
Bandholm Havn	11.25	–	14.10	–	15.40	–

Løber to og lø 1/7–31/7 samt sø 6/6–29/8.

	P 52		P 54		P 56	
	an	af	an	af	an	af
Bandholm Havn	–	11.35	–	14.25	–	15.50
Bandholm By	11.38	11.55	14.28	14.35	15.35	16.00
Merritskov	x	12.00	x	14.40	x	16.05
Maglemer	x	12.05	x	14.45	x	16.10
Grimstrupvej	x	12.11	x	14.51	x	16.16
Maribo	12.20	–	15.00	–	16.25	–

Løber to og lø 1/7–31/7 samt sø 6/6–29/8.

Det er derfor allerede nu på tide at give lyd fra sig, hvis man er interesseret i at gøre tjeneste på MJB til sommer. Der skal benyttes personale til følgende kategorier: lokomotivfører, lokomotivfyrbøder, togfører, pakmester, bremsler, lokomotivfyrbøderaspirant, togbetjent, postkortsælger, stationsforvalter i Maribo og Bandholm, assistent i Maribo samt stationskarl i Bandholm. Til de 5 førstnævnte stillinger kræves bestået sikkerhedsprøve ved LJ og desuden kræves for lokomotivfører og lokomotivfyrbøder, at de har gennemgået den af Ministeriet for Offentlige Arbejder fastsatte uddannelse og bestået de krævede prøver. Vi har i år ladet fremstille et særligt skema, der skal benyttes ved tilmelding til tjeneste. Dette skema kan rekvireres ved henvendelse til Stig Bohnstedt, Violhaven 14, 2760 Måløv, tlf. (02) 65 83 23, hvor der ligeledes kan gives oplysninger om billig rejsemulighed København–Maribo og om overnattingsmuligheder i Maribo m.v. Jeg gør opmærksom på, at der altid er brug for nye medarbejdere ved Museumsbanen. Både som tjenestegørende i togene til sommer og som arbejdskraft ved restaurerings- og sporarbejderne.

I begyndelsen af juni 1982 er det 20 år siden den regelmæssige drift med Museumsbanens tog mellem Maribo og

Bandholm blev indledt. I næste nummer af »JERNBANEN« følger nærmere oplysninger om 20 års jubilæet på Museumsbanen.

Til den historiske samling på Bandholm station har vi modtaget Lollandsbanens billettrykkemaskine af fabrikatet »Bquette« fra 1874. Vi takker hermed LJ for gaven, der altså er lige så gammel som LJ.

Stig Bohnstedt

## Salgsafdelingen

### Nyheder

**Danske jernbaners driftsmateriel, 1980** af Per Topp Nielsen. Så foreligger fjerde udgave af Per Topp Nielsens tillæg vedr. driftsmateriellet ved de danske jernbaner. Ligesom i de tidligere hefter, er der både fotos, tegninger og tabeller. Pris (inkl. forsendelse) 25,00 kr.

Danske Jernbaners driftsmateriel, 1977, 1978 og 1979 kan stadig fås. Pris (inkl. forsendelse) 25,00 kr. pr. stk.

**KSB–DSB, Slangerupbanen–Hareskovbanen** af P. Thomassen. Kort før jul udkom der endnu en bog om KSB af P. Thomassen. Bogen, der er på 182 sider, behandler tiden fra DSB's overtagelse af KSB i 1948 og frem til 1981. Der er mange illustrationer – også af billetter m.m. Et afsnit sidst i bogen behandler KSB's materiel. Prisen for denne store bog er kr. 185,00 (inkl. forsendelse).

Bogen Kjøbenhavn–Slangerup Banen af P. Thomassen, der udkom i 1980, kan stadig fås. Pris: 165,00 kr. (inkl. forsendelse).

**Slangerupbanen og dens materiel** af Birger Wilcke og Ole Chr. M. Plum. Langt om længe udkommer denne bog i midten af marts måned. Vi har søgt at skabe en »billigbog« om KSB, og håber, at den mere end 100 sider store bog med ca. 120 illustrationer kan friste jernbaneentusiasterne. Der vil i bogen være omtale af KSB's materiel med tabeller etc. Pris: kr. 54,00 (inkl. forsendelse).

**Rettelsesblade til DSB SR 75.** Der er kommet nye rettelsesblade til og med nr. 269. De, der har købt SR 75 gennem DJK's Salgsafdeling, kan, mod at indsende kr. 2,50 i frimærker til Salgsafdelingens adresse, få disse rettelsesblade tilsendt. Husk at opgive nr. på sidste modtagne rettelsesblad. Rettelsesblade fra før nr. 177 kan ikke påregnes leveret.



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

**OBS: Leveringstiden er normalt ca. 14 dage.** Salgsafdelingen holder ferie i perioden 1.–15. april 1982.

OCMP.



# DANSK JERNBANE-KLUB

## Foreningens organisation

### Foreningens generelle adresse- og medlemsregister:

Dansk Jernbane-Klub, sekretariatet,  
c/o Oscar Meyer, Glaciset 27, 2800 Lyngby.  
Tlf. (02) 87 02 32.



### Foreningens bestyrelse:

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

**Næstformand og kasserer:** Regnskabschef Mogens Bruun,  
Ahornvej 18, 3650 Ølstykke. Tlf. (02) 17 88 04.

Postgirokonto 5 55 38 30,  
Dansk Jernbane-Klub, Kassereren, Ahornvej 18,  
3650 Ølstykke.

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

Uffe Andersson, Skelvangsvej 83, 2., 8900 Randers.  
Lokomotivmester Preben Clausen,  
Vandværksvej 9, Brejning, 7080 Børkop. Tlf. (05) 86 91 20.  
Bankassistent Eigil V. Christensen,  
Hovedvejen 108, 2. tv., 2600 Glostrup. Tlf. (02) 96 89 21.

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

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

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



### FORENINGENS FORLAG & SALGSADFDELING

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

**Dansk Jernbane-Klub, Udflugtsafdelingen,**  
Opnæsgård 21, 2970 Hørsholm. Postgirokonto 8 11 10 06.  
Kasserer: P. Skebye Rasmussen.



Oplysninger om Dansk Jernbane-Klub, et prøvenummer på tidsskriftet JERNBANEN og girokort til brug ved evt. indmeldelse kan rekvireres hos sekretariatet mod indsendelse af kr. 5,- i frimærker.

Kontingentindebetalinger sker på det under »Kasserer« anførte postgirokontonummer.

### LOKALAFDELINGER

#### DJKs nordjyske afdeling:

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

#### DJKs midtjyske afdeling:

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

#### DJKs afdeling Fyn/Sydjylland:

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

#### DJKs afdeling på Lolland-Falster:

Rejsbureauleder Ole Jensen,  
Skovvænget 4, 4900 Nakskov.

### FORENINGENS BANER OG TOG

#### Information, bestilling af særtog samt oplysning om arbejdshold:

##### Museumsbanen Maribo-Bandholm:

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

##### Mariager-Handest Veteranjernbane:

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

##### Limfjordsbanen:

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

##### D-maskine gruppen:

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

### FORENINGENS ØVRIGE ARBEJDSSTEDER

#### Bloustrød remise, Allerød:

Ingeniør Oscar Meyer,  
Glaciset 27, 2800 Lyngby. Tlf. (02) 87 02 32.  
Her arbejdes med smalsporsmateriel fra roe- og industribaner.

#### Høng remise, Høng:

Smed Erik Rothmann,  
Bakken 70, 4370 St. Merløse. Tlf. (03) 60 15 57.  
Her arbejdes med bl.a. restaurering af damplokomotivet ØSJS nr. 6 fra 1895 og vogne.

#### Roskilde, Slagterisporet:

Dyrlæge Mogens Lund Jensen,  
Elmevang 1, 4000 Roskilde. Tlf. (02) 40 20 42.  
Her arbejdes hovedsagelig med istandsættelse af ældre DSB-personvogne til brug for D-maskine gruppen.

### MEDLEMSKONTINGENT FOR ÅRET 1982:

Ordinære medlemmer	kr. 110,00
Juniormedlemmer (under 18 år 1.1.1982)	kr. 75,00
Optagelsesgebyr	kr. 10,00

## **GEDSER HOTEL**

Langgade 59

Tlf. (03) 87 93 02 – 87 93 05

Byens gode spisested

Velkommen hos

THORLEIF MAGNUSSEN

---



## **BIRKET**

Din Nærkøbmand

v/ Inge Lise og Carsten Vinther

Bandholmvej 110

Telefon (03) 93 70 11

## **Ismejeriet VITA**

v/ Ruth Jensen

Lunddahlsvænget 2 – Maribo

Telefon (03) 88 26 60

Alt i friske mejeriprodukter

Brød – Chokolade – Kolonial

---

## **Købmand Wilsom**

Havnevej 8

Mariager

Telefon (08) 54 10 01

– Vine – Delikatesser –

---



9550 MARIAGER Telefon (08) 54 11 65