

ISSN 0107-3702



jernbanen

5

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

23. ÅRGANG

OKTOBER 1983

KR. 20,00





Køgebugtbanen indviet:

Kort før middag den 24. september 1983 rullede det officielle indvielsestog ind på Køge station. Toget, der var smykket med det kendte S-banesymbol omkranset af dannebrogflag, var oprangeret af nyt S-togsmateriel med elektrisk udrustning fra ASEA.

Foto: Jan Koed

Forsiden:

Foreningens nystandsatte lokomotiv, K 564 ved indkørselssignalet til Guldager station søndag den 2. oktober 1983 med dagens første særtog til Varde. DFDS' malteserkors var ved denne lejlighed anbragt foran på røgekammerdøren som en synlig tilkendegivelse af den store hjælp, DFDS har ydet til restaureringsarbejdet. Yderligere omtale side 122.

Foto: Asger Bergh

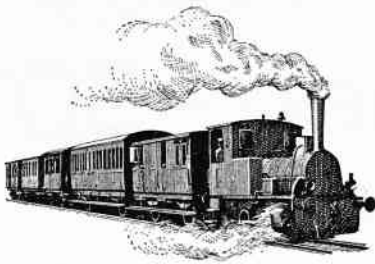
Redaktionelt:

Adresseændring og reklamation af udeblevne numre meddeles til det lokale postkontor. Medlemmer i udlandet bedes dog meddele adresseændring til foreningens sekretariat. Reklamation af fejleksemplarer sker ligeledes til sekretariatet.

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

Stof til »jernbanen« nr. 6/1983 skal være redaktionen i hænde senest den 1. november 1983.

Stof til »jernbanen« nr. 1/1984 skal være redaktionen i hænde senest den 10. januar 1984.



jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

23. årgang nr. 5, august 1983

jernbanen
Sofiegade 18, st. tv.
1418 København K.

Indhold:

Mommarkbanen – 50 år 108
Remisebyggeriet i Mariager 114
Jernbanenyt – kort fortalt 117
DSB 117
Privatbanerne 120
K 564 genopstået 122
Læserne skriver 124
Bog anmeldelse 125
Dødsfald 125
Forenings-nyt 126
Sydsjælland rundt med MO 127
Limfjordsbanen 128
Museumsbanen 128
Mærkedage 129

Redaktion:

Jan Koed
Tlf. (01) 57 34 62.

Jens Koefoed (ansvarsh.)
Tlf. (01) 54 41 64.

Bent Jacobsen (Forenings-nyt)
Maj Allé 62
2730 Herlev

Annonceekspedition:

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

Oplag: 2.600 eksemplarer.

Tryk: Herfølge Bogtrykkeri, Herfølge.



Åbningen af S-banen mellem Solrød Strand og Køge søndag den 25. september 1983 er på mange måder en skelsættende begivenhed i den kollektive trafikks udvikling. Efter mere end 20 års anlægsarbejder blev de sidste 10 km af Køgebugtbanen taget i brug. Og som det er skik her i landet ved anlægget af nye banelinier, blev indvielsen dagen før foretaget af den regerende monark.

Det blev en festlig dag, hvor ikke mindst Køge på det nærmeste stod på den anden ende i anledning af den nye direkte baneforbindelse til hovedstaden. Der er al mulig grund til at lykønske befolkningen langs den nye banestrækning med den betydeligt forbedrede trafikforbindelse: kortere rejsetider, mere kapacitet og komfortabel transport. Det skal blive interessant at følge udviklingen i trafikmængden i den kommende tid, forhåbentlig for at få konstateret, at Køgebugtbanens naturlige afslutning med Køge som endestation også retfærdiggøres af tilfredsstillende trafiktal.

Køgebugtbanen bliver formentlig den sidst nyanlagte jernbanestrækning i dette århundrede, idet kommende anlæg inden for dette tidsrum kan betragtes som justeringer eller udvidelser af bestående anlæg. Også i S-banesammenhæng er Køgebugtbanen enestående, idet alle øvrige S-baner – både før og efter – er eller bliver etableret ved elektrificering af bestående linier. Vi er dog ved at kunne se afslutningen på udbygningen af det københavnske S-banenet. Endnu resterer forlængelsen af Tåstruplinien til den nye hovedbanegård i Høje Tåstrup, som forventes ibrugtaget 1986, mens det endnu er et åbent spørgsmål, om Hovedstadsrådet vil bevilge de fornødne midler til at etablere en »halv« S-bane til Frederikssund.

Mange planer har i tidens løb set dagens lys, ikke så få af dem var fejlslagne. I dag kan vi vist godt se, at Lundtoftebanen ville have været noget af en blindtarm på S-banettet, og vi kan vist også prise os lykkelige over, at Citybanen under Københavns middelalderby ikke blev presset igennem som en fuldt integreret del af det eksisterende S-banesystem. En lige så effektiv, men meget billigere løsning på trafikproblemerne i det centrale København ville være etablering af et net af lette bybaner – eller hurtigsporveje. Et sådant trafiksystem kan på en meget elegant og fleksibel måde indpasses i den bestående trafikstruktur. Man må håbe, at nogle af de projekter, som DSB og Hovedstadsrådet har udarbejdet, kan blive realiseret til glæde for de tusinder af mennesker, som bor i områder af København, hvor den kollektive trafikbetjening mildest talt er utilfredsstillende.

Jan Koed

Mommarkbanen - 50 år

Af P. Thomassen og Birger Wilcke

Forhistorien

Når artiklen hedder Mommarkbanen – 50 år, er det ikke fordi der kun har været jernbanespor til Mommark i 50 år. Den gamle smalsporede amtsbane blev åbnet allerede i januar 1898 for 85 år siden, og det er nu 21 år siden, at skinnerne på statsbanen til Mommark blev taget op. Det, der kan fejres i år, er 50-året for åbningen af den normalsporede statsbane. Det blev jo desværre kun en kort fornøjelse for alsboerne, at de havde en statsbane, i mindre end 30 år kørte statsbanetogene til og fra Mommark.

Mommark var fra gammel tid overfartssted mellem Fyn og Als, men med afståelsen af hertugdømmerne i 1864 var det slut hermed, idet der under det tyske herredømme kun af og til var udflugter fra Fåborg til Mommark, hvilket nok i nogen grad hang sammen med, at der ingen havn var, og at passagererne måtte sejles i land i både fra udflugts-skibene.

Da kredsforvaltningen i halvfemserne besluttede sig til at anlægge en to-grenet amtsbane fra Sønderborg til henholdsvis flækkerne på Nordals, Augustenborg og Nordborg og til den store landsby nord for Kegnæs, Skovby, besluttede man sig imidlertid til at anlægge et sidespor ud til den gamle færgegård ved Mommark, der var et yndet udflugtssted for sønderborgenserne, men trafikken var i hovedsagen indskrænket til sommersøndage, idet man i det øvrige år kun kørte et enkelt tog dagligt derud af hensyn til de fåtallige lokale beboere.

Efter Nordslesvigs genforening med Danmark i 1920 var forholdene helt anderledes. Man ønskede nu dels at udbygge det sønderjyske jernbanenet, således at man fik bedre forbindelser mod nord, dels ønskede man at skabe en jernbanefærgforbindelse mellem Als og Fyn. Den sønderjyske jernbanekommission, der var nedsat i 1920, afgav betænkning i 1922, hvori man bl.a. anbefalede bygning af en kombineret jernbane- og vejbro over Alssund til afløsning af den gamle pontonbro og ombygning af den smalsporede amtsbane fra Sønderborg til Nordborg til normalspor. Samtidig åbnede Det østasiatiske Kompagni en færgefart mellem Fåborg og Mommark og anskaffede en motorfærge, der såvel kunne overføre biler som 6 normalsporede godsvogne, idet man samtidig opførte en ny stations- og færgebygning ved Mommark Færge med såvel normal- som smalspor og ramper til overføring af normalsporede godsvogne på amtsbanernes smalsporvogne, således at normalsporede vogne nu kunne nå Sønderborg ad denne vej. Amtsbanen forlængedes samtidig de 400 m mod nord fra Mommark færgegård til den nye station. Amtsbanerne gik forholdsvis godt i tyverne og fik bl.a. nye 24 kg spor, men under krisen i 1930'erne gik det dår-

ligere, og banerne begyndte at give underskud. Der optoges forhandlinger med statsbanerne og efter en indgående drøftelse, blev man enige om at anbefale, at der skaffedes lovhjemmel til, at staten ombyggede banen Sønderborg-Mommark Færge til normalspor, medens de øvrige amtsbanestrækninger nedlagdes, en beslutning, man senere skulle komme til bitterligt at fortryde, da Danfoss anlagde sine fabrikker på Nordals. Den 21. januar 1932 indgikkes der aftale mellem statsbanerne og amtsrådet på det nævnte grundlag og den 7. april vedtoges den nødvendige lov om anlægget.

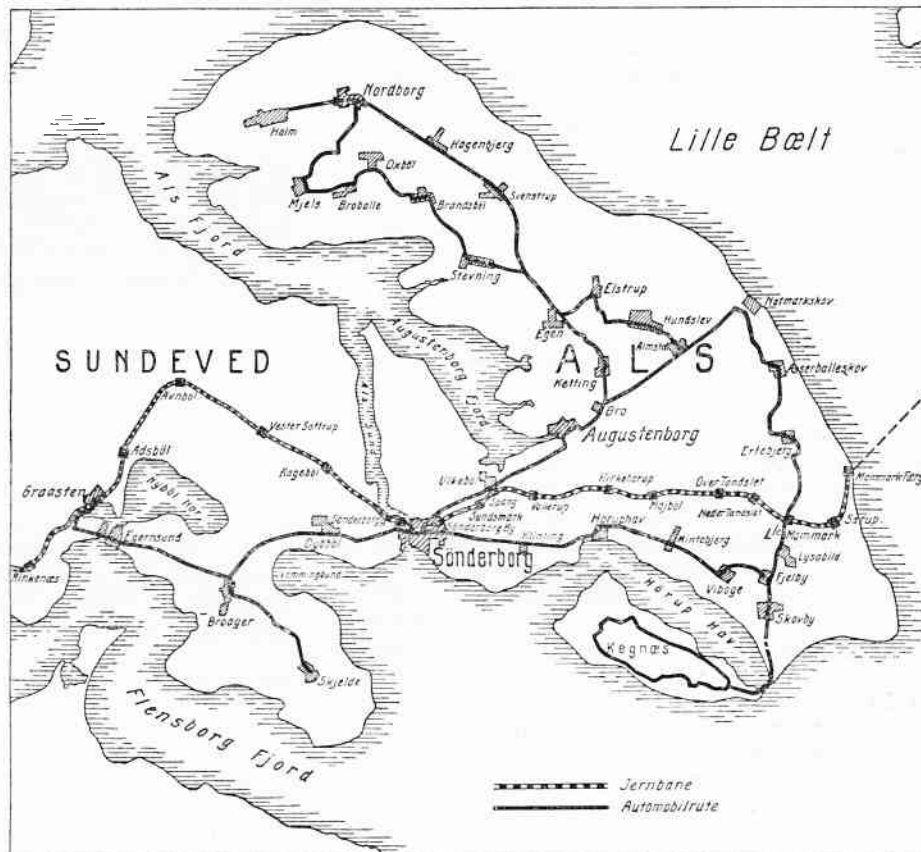
Den 28. februar 1933 indstilledes driften på amtsbanerne, men allerede inden dette tidspunkt havde man påbegyndt ombygningen af Mommarkbanen med en arbejdsstyrke på over 300 mand, idet planum var udvidet fra 3,2 til 5,0 m, medens hegn og stangrækker samtidig flyttedes tilsvarende ud. I efteråret 1932 udførtes de fornødne forlængninger, medens der opførtes nye stationsbygninger i Spang, Vollerup og Over Tandslet. Kurver og stigninger ændredes ikke på de dele af amtsbanen, der fortsat anvendtes, ligesom man benyttede de forholdsvis nye 24 kg skinner, der lå i sporet. Amtsbanerne påbegyndte sporoptagningen straks efter nedlæggelsen, og statsbanerne fulgte umiddelbart efter med lægning af de nye spor. Som følge af den store arbejdsstyrke, der var indsat, og de mange arbejder, der var udført, inden amtsbanerne indstillede driften, kunne man indvie den nye bane allerede den 15. juni 1933, mindre end fire måneder efter at det sidste smalsportog var kørt.

Nordest for bystationen opførtes en 40 m lang hvælvet overføring for Kongevejen og Herm. Bangsvej og en 60 m lang støttemur langs amtsygehuset. Anlægsarbejderne i 1932. Foto: arkiv B. Wilcke



Oversigtskort fra DSBs årsberetning 1932-33 over jernbaner og bilruter på Als og Sundeved efter Mommarkbanens genåbning. I forbindelse med nedlæggelsen af amtsbanerne og de to statsbanestrækninger: Padborg-Tørsbøl og Vester Sottrup-Skelde i 1932 fik DSB koncession på bilruterne i Sønderborg amt.

Foto: arkiv Birger Wilcke



Banelinien og stationerne

Banen udgik fra den gamle statsbanestation fra århundredskiftet på Sundevedsiden af Alssund, hvorfra den i en skarp bue på jernbetonviadukter steg op mod den nye bro over Alssund, hvor sporet lå i den nordlige side. Broen var i alt 330 m lang og afstanden mellem de to kyster 170 m. Selve broen består af tre store brofag af stål, hvoraf det vestligste er en klappbro, medens det midterste er et gitterfag. Inden banen når Alskysten, går havnesporet af mod nord i en skarp kurve over Nørrehavnegade og Havbogade, medens hovedsporet efter på viadukter at have passeret de samme gader fortsatte langs Jernbanegade på sydsiden af Skt. Maria kirke, hvor der med granit-parement måtte opføres en støttemur, videre ind i Jernbanegade og tværs gennem byen i midten af gaden frem til sydsiden af den gamle amtsbanegård, hvor der anlagdes perron og omløbsspor. Amtsbanegården anvendtes stadig som ekspeditionsbygning for såvel rutebilerne som togene. For at begrænse rystelser og støj blev skinnerne over broen og langs kirkegårdsmuren svejsede i 60 meters længde og skruet direkte på bøgesveller uden jernunderlagsplader, ligesom sporet blev lagt i grusbælast. Stigningen var her på op til 23,5‰ og kurveradius nede på 96 m. Sporet i Jernbanegade var lagt med 63,47 kg rilleskinner hvilende på jernbetonfundamenter. Skinnerne var her sammensvejsede i hele længden ca. 400 m, ligesom der for yderligere at begrænse rystelser og larm udstøbtes et særligt lag asfaltkomposition. Ved krydset mellem Jernbanegade og Perlegade opsattes lyssignaler, der tændtes og slukkedes automatisk.

Amtsbanegårdens hovedbygning moderniseredes, og den gamle stationsplads udlagdes som rutebilholdeplads. Amtsbanens værkstedsbygninger omdannedes til garager og værksted for statsbanernes rutebiler.

Fra Bystationen førtes den nye banestrækning i nordøstlig retning i en tunnel under Kongevejen og videre langs østsiden af amtssygehusets have, medens den tidligere amtsbanestrækning, der gik ret nordud fra bystationen og derefter drejede mod øst i stærke stigninger og skarpe kurver, der var ført vest og nord om amtssygehuset, nedlagdes. Baneforlægningen nødvendiggjorde udførelsen af ca. 17.000 m³ jordarbejde, bygning af en 40 m lang hvælvet overføring af jernbeton og af en 60 m lang og 6 m høj støttemur, hvorhos man måtte forlægge Sundsmarksvej.

Banen fulgte herefter den tidligere amtsbanelinie i øst-nordøstlig retning til Sundsmark trinbræt, 3 km fra bystationen, beliggende ved den nord-sydgående vej fra amtsvejen fra Mommark til Sundsmark by. Amtsbanens perron nordvest for krydset forhøjedes, og der opførtes et træskur for de rejsende, medens der ikke længere var ekspedition i det nordøst for krydset beliggende gæstgiveri og købmandshandel, der havde været ekspeditionssted i amtsbanens tid. Trinbrættet var kun benyttet i beskeden omfang på grund af den korte afstand til Sønderborg og nedlagdes den 22. maj 1955.

Banen fortsatte i samme retning, til den efter kun 1 km nåede Spang station beliggende syd for amtsvejen ved den store landsby af samme navn. Det stedlige gæstgiveri, der lå nord for vejen, havde i amtsbanens tid været ekspedi-

tionssted, men da man fandt dette upraktisk, opførtes en ny meget enkel stationsbygning i røde tegl med lavt sadeldag af skifer. Bygningen, der var nogenlunde magen til de samtidig opførte stationsbygninger i Vollerup og Over Tandslet, indeholdt foruden ventesal og ekspeditionskontor bolig for stationspasseren m/k. Ved den østlige gavl fandtes en tilbygning med bryggers og toiletter. Trafikken var kun ringe, idet der i det første fulde driftsår 1934/35 kun solgtes 2.742 billetter og i alt afsendtes og modtoges 99 t gods. Indtægten af persontrafikken var 4.601 kr. og af afsendt og modtaget gods 206 kr.

Fra Spang fulgte banen den gamle amtsbanetracé, men fortsatte så stik øst syd for amtsvejen, medens amtsbanen drejede mod nord og krydsede Mommarkvejen for at nå frem til den nord for Vollerup by beliggende amtsbanegård, der var forgreningsstation for linierne til Mommark og Nordborg. Som følge af baneforlægningen opførtes en ny station syd for Vollerup by af samme type som stationsbygningen i Spang. Også her var trafikken ringe. Der solgtes i 1934/35 2.608 billetter, men ekspederedes dog i alt 317 t gods med en indtægt af personbefordringen på kun 1.905 kr. og af godsbefordringen 3.884 kr.

Banen fortsatte herfra stadig i stik østlig retning umiddelbart syd for amtsvejen lige til Neder Tandslet station, 13 km fra Sønderborg H., 9 km fra Vollerup. 2 km øst for Vollerup løb amtsbanen påny sammen med den nye bane, der anvendte den gamle tracé til 1 km øst for Majbøl. 3 km fra Vollerup nåedes Kirkehørup station, hvor man anvendte den gamle privatejede amtsbanestation med gæstgiveri som ekspedition. Stationsbygningen er her en rød teglstensbygning med skifertag, der gennem årene er ombygget og tilbygget adskillige gange. Oplandet er her ganske godt med den gamle landsby Mjang 1 km mod Hørup og Høruphav i en tilsvarende afstand mod syd samt en ikke ubetydelig bebyggelse ved selve stationen. Trafikken var da også noget bedre end ved de førstnævnte stationer, 3.742 solgte billetter og 203 t gods. Indtægterne af persontrafikken udgjorde 3.544 kr. og af godstrafikken 1.073 kr.

2 km længere mod øst fandtes Majbøl station ved landsbyen af samme navn. I amtsbanens tid havde der oprindeligt kun været en ubetjent holdeplads, men senere var der blevet opført en større krobygning med forsamlingshus i ægte preussisk stil. Trafikken var forsvindende: 1.663 solgte billetter og kun 20 t gods, samlet indtægt: 1.505 kr. Stationen blev da også nedsat til trinbræt den 1. februar 1942, hvor der opførtes et venteskur af træ vest for stationsbygningen. Også gæstgiveriet blev senere nedlagt. Bygningen anvendtes i en række år som forsamlingshus og senere biograf, men er nu nedrevet, da det var vanskeligt at finde anvendelse for den, og da den efterhånden var kommet i en meget dårlig vedligeholdelsesstand.

Kort efter Majbøl drejede amtsbanen af i nordlig retning og krydsede amtsvejen, hvorefter den nåede frem til Bjørnemossegård trinbræt. Den nye bane fortsatte som nævnt syd for vejen, og det var oprindeligt også tanken at anlægge trinbræt for denne ved Bjørnemossegård, men planen blev opgivet, da man mente trafikken var for ringe. Den næste station var derfor Over Tandslet ved den store landsby af samme navn. Medens amtsbanen havde holdeplads nord for byen, og ekspeditionen fandt sted fra en nu nedrevet krobygning mellem amtsvejen og banen, opførtes



Over Tandslet station er et eksempel på en af de nye stationer, DSB lod opføre i forbindelse med systemskiftet. Billedet er optaget under en jernbaneudflugt den 13. maj 1962. Foto: James Steffensen

nu en ny station syd for byen med en fast ansat stationsmester. Stationen var persontrafikmæssigt den bedste på banen, idet der solgtes 4.987 billetter, medens der kun afsendtes og modtoges i alt 93 t gods. Indtægten af persontrafikken udgjorde 5.749 kr. og af godstrafikken 847 kr.

Umiddelbart efter, at de to banestrækninger påny var lobet sammen, nåedes 1 km fra Over Tandslet Neder Tandslet station, hvor man anvendte den gamle amtsbanegæstgivergård som stationsbygning, idet der her ligesom i Kirkehørup og Lille Mommark indgikkes kontrakt med gæstgiveren om varetagelsen af baneforretningerne. Bygningen er noget større og mere monumental end i Kirkehørup, men i øvrigt i nogenlunde samme stil. På grund af den korte afstand til Over Tandslet var persontrafikken beskedent: 2.569 solgte billetter, hvorimod der bl.a. på grund af transporter til en foderstofforretning var noget mere gods, 462 t. Indtægten af persontrafikken var 3.149 kr. og af godstrafikken 1.996 kr.

Neder Tandslet station blev overtaget uændret fra amtsbanerne. Ved perronen holder et persontog mod Sønderborg, som bliver fremført af motorvogn litra MP, ca. 1955. Foto: arkiv B. Wilcke





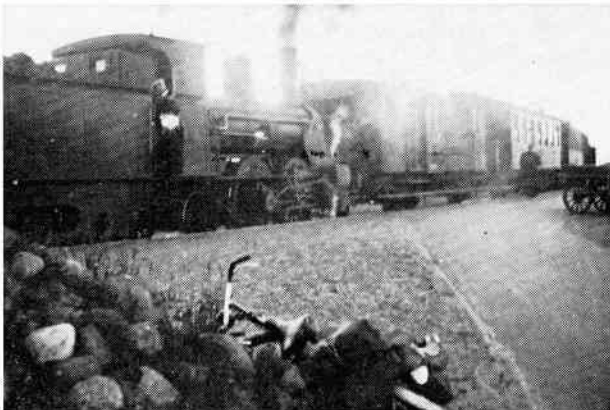
Lille Mommark station blev ikke ændret ved overtagelsen. Ved perronen ekspederes et blandetog til Sønderborg, juli 1941. Foto: arkiv B. Wilcke

Banen fulgte herfra til Mommark Færge amtsbanen, idet den først gik i en bue mod sydøst til Lille Mommark station, hvorfra amtsbanen sydpå til Skovby udgik, og herefter i en bue mod nordøst til færgen. Også i Lille Mommark, godt 1 km fra Neder Tandslet, anvendtes den gamle amtsbanegård med gæstgiveri som ekspedition. Bygningen, der var en lidt skummel gulstensbygning med halvvalmet tag er nu nedrevet, ligesom et af de gamle lentske blikskure, der stod øst for kroen, nu er fjernet. Trafikken var i 1934 ikke særlig stor: 2.317 solgte billetter og 53 t gods med en indtægt på hhv. 3.754 kr. og 504 kr., men steg stærkt under krigen, hvor man indstillede rutebilkørslen mellem Skovby og Sønderborg og i stedet nøjedes med at køre rutebiler fra Skovby til Lille Mommark, således at denne påny som i amtsbanens tid blev en art trafikknudepunkt for Sydals.

To km fra Lille Mommark nåedes Sarup trinbræt, hvor der opførtes et nyt venteskur af træ med et kraftigt udhæng i stedet for amtsbanens gamle træbygning, der var stærkt forfalden. Trinbrættet, der havde trafik fra den nærliggende landsby af samme navn, var ganske godt benyttet.

1,5 km nord for Sarup passeredes færgegården på højre hånd med amtsbanens oprindelige ventehal af træ, hvorefter banen, efter at den var gået under færgevejen, nåede den i 1922 opførte nye stationsbygning af træ i en art osterlandsk stil formentlig påvirket af, at det var Østasias

Persontog fremført af J-maskine inden afgang fra Mommark Færge, juli 1941. Foto: arkiv B. Wilcke



tisk Kompagni, der ejede såvel havnen og færgefarten. Også her var den lokale trafik påfaldende beskedne: 3.572 solgte billetter og 50 t gods med en indtægt af personbefordringen på 4.314 kr. og af godsbefordringen 724 kr. Hovedparten af trafikken stammede fra de 4 å 5 daglige færgeture til og fra Fåborg. Der var pakhuis, sidespor til færgen og et ret betydeligt sporareal til opstilling af vogne til og fra færgen.

Mommark Færgegård trinbræt var beliggende ved – eller snarere under – viadukten nær Færgegården. Oprindeligt standsede kun enkelte tog her, og trinbrættets benyttelse var derfor meget ringe. Afstanden fra Mommark Færge station var kun 900 m.



Som det fremgår af trafiktallene, var Mommarkbanen meget lidt bevendt som lokalbane. Det var helt andre tal, der sås i amtsbanetiden til trods for stigende konkurrence fra rutebilerne, som vakte så stort røre på Als, ikke mindst politisk.

I Mommarkbanens første driftsår som statsbane (15/6-1933 –31/3-1934) solgtes af stationerne Sønderborg By – Mommark Færge i alt 34.909 billetter; der afsendtes 533 t gods og ankom 618 t. Stationernes samlede indtægt var 70.261 kr. Det var ikke mere, end en landstation kunne opvise samme år; tallene afviger ikke meget fra Humlebæks!

Billetsalget fra og til Sønderborg faldt for mere end 90 procents vedkommende på Sønderborg By. Dels ligger kun en mindre del af Sønderborg på Sundevedssiden, og dels betød prisforskellen på billetterne fra Sønderborg H. og Bystationen også noget. Der er kun én kilometers afstand mellem de to stationer, men DSB havde ansat afstanden til 4 tariffkilometer!

At godstallene for Mommarkbanens stationer nærmest var forsvindende, kan næppe undre, eftersom alle Sønderborgs industrivirksomheder ligger i byen eller ved havnen. Man skal dog ikke af den grund tro, at Mommarkbanens tog kørte tomme, eller at der aldrig sås en godsvogn på banen. Den transisterende trafik via Mommark-Fåborg var af meget stor betydning. I 1934/35 solgtes 39.602 billetter fra Fyn til stationer på Als og i det øvrige Jylland og i omvendt retning 55.706. Godstransporterne androg hhv. 87.962 og 46.948 t.

Driften

Medens indivielsestoget fremførtes af en motorvogn litra MQ, gik man i de følgende år over til hovedsagelig at anvende dieselelektriske lokomotiver af typen MT for så endelig kort før krigen at overgå til at anvende dieselelektriske motorvogne af typen MP. Da der under krigen ikke kunne skaffes olie til motorvognene, og godstrafikken tillige i visse tog var så stor, at MP-vognene ikke slog til, gik man over til i stedet at anvende damplokomotiver af typerne G og J. Anvendelsen syntes i nogen grad at afhænge af trafikens størrelse. Da jeg besøgte banen i 1941, var eftermiddagstoget fra Mommark således den ene dag fremført af et J-lokomotiv og den følgende dag af en G-maskine. Efter krigen gik man påny over til dieselmotorvogne, der anvendtes frem til banens lukning.

Gyldig fra Strækningens Aabning for Drift den 15. Juni Kl. 1430.

43. Sønderborg H-Mommark Færge og omvendt.

(Læses fra neden opad.)

km	481	483	485	487	489	491	493	495	497	499	Nr.	Alle Tog er P og fører kun 3. Klasse	Nr.	500	482	484	486	488	490	492	494	496	498	
—	—	2353	—	505	820	1132	—	—	1440	1633	Af	Aarhus H. 59, 42, 34 — An	1353	a1708	—	2202	118	—	—	342	342	425	—	
—	—	2010	2332	—	—	802	—	—	—	905	Af	Kbh. o. Frd. cia 30, 42, 44 An	1627	—	1934	—	—	—	—	—	8656	8656	753	—
—	—	753	953	1250	1430	1735	—	+1053	2210	028	Kun	Sønderborg H. 44 — An	—	748	946	1238	1423	1624	—	2058	2117	2248	—	
4	617	804	1053	1258	1438	1741	1915	2000	2228	041	Af	Sønderborg By — An	239	742	938	1232	1415	1618	1907	2052	2111	2242	—	
7	618	805	1056	1300	1440	1742	1917	2002	2230	042	Af	Sundsmark — An	234	737	933	1227	1409	1612	1902	2047	2105	2236	—	
8	622	810	1101	1305	1445	1747	1922	2007	2235	047	Af	Spang — An	233	736	932	1226	1408	1611	1901	2046	2104	2235	—	
9	625	813	1105	1309	1449	1750	1926	2011	2239	050	Af	Vollerup — An	230	733	929	1223	1405	1609	1838	2043	2101	2232	—	
12	630	819	1113	1316	1456	1756	1933	2018	2246	056	Af	Kirkehørup — An	226	728	920	1218	1358	1602	1833	2038	2054	2225	—	
14	633	822	1117	1320	1500	1759	1937	2022	2250	059	Af	Majbøl — An	223	725	916	1215	1354	1558	1830	2035	2050	2221	—	
17	637	826	1123	1325	1506	1803	1943	2028	2256	063	Af	Over Tandslet — An	219	720	910	1210	1348	1553	1835	2030	2044	2215	—	
18	640	830	1127	1329	1510	1807	1947	2032	2300	067	Af	Neder Tandslet — An	217	717	906	1207	1344	1549	1842	2027	2040	2211	—	
19	643	833	1131	1332	1514	1810	1951	2037	2304	069	Af	Lille Mommark — An	214	714	902	1204	1340	1546	1839	2024	2036	2207	—	
21	644	834	1133	1333	1516	1811	1953	2039	2306	071	Af	Sarup — An	208	708	895	1158	1539	1833	2018	2027	2200	—		
23	650	840	1140	—	1523	1817	2000	2046	2313	077	An	Mommark Færge — An	205	705	850	1155	—	1535	1830	2015	2023	2155	—	
—	—	850	1155	—	1528	—	2010	2055	—	—	Af	Mommark Færge — An	200	—	—	1140	—	1515	—	2000	2010	—	—	
—	—	1010	1315	—	1648	—	2130	2215	—	—	An	Faaborg — An	040	—	—	1020	—	1355	—	1840	1850	—	—	
—	—	1627	1934	—	2228	—	558	558	—	—	An	København 34, 30 — An	1950	—	—	2338	—	905	—	1210	1210	—	—	

■ Togene 483, 489, 492 og 498 standser paa Sø- og Helligdage endv. ved Mommark Færgegaard mellem Mommark Færge og Sarup for at afsætte og optage rejsende.

* Sovevognsrejsende 2323. □ 1/7-19/8 855. § Sovevognsrejsende 753. a 1/7-14/8 1643.

Generaldirektoratet for de danske Statsbaner.

København, i Maj 1933.

Øverst:

Den første publikumskoreplan for Mommarkbanen. Uddrag af tillæg til DSBs koreplan gyldig fra 15. maj 1933. Bemærk ved sammenligning med tjenestekoreplanen forskellen mellem den virkelige kilometerafstand og tariffkilometerafstanden. Banens åbningsdag var i øvrigt meget passende fastsat til genforeningsdagen den 15. juni.

Original: DSB Jernbanemuseum

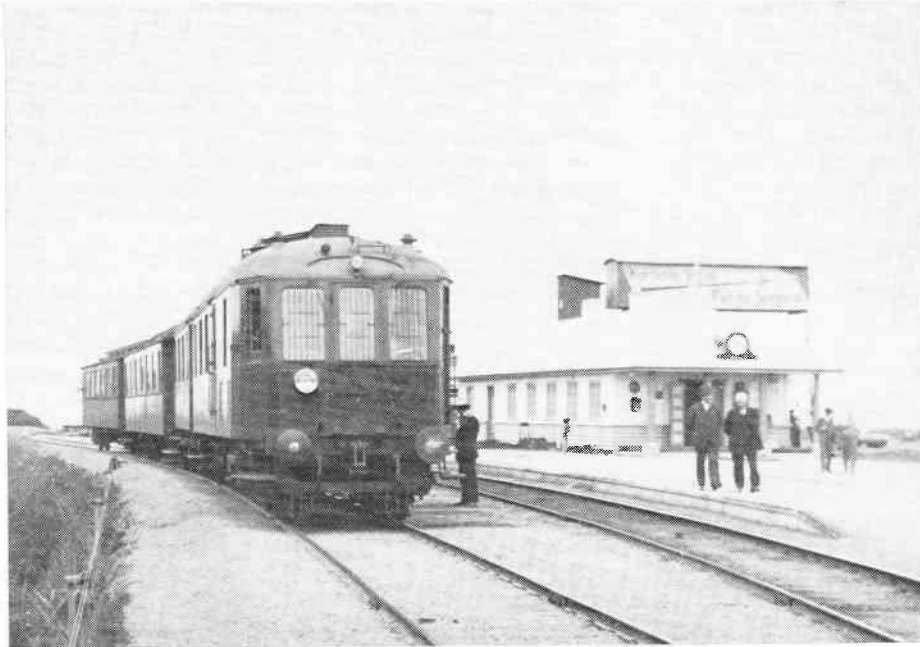
Nederst:

Uddrag af »Tillæg I til Tjenestekoreplan II af 15. maj 1933».

Original: DSB Jernbanemuseum

Sønderborg H.—Mommark Færge.

km fra Sønderborg H.		Maksimalhastighed i km ad Gennemkørselsforhold	Indkørsels-hastighed i km til Vigssø	DL 481			DL 483			DL 485			DL 487		
				MT 2			MT 2			MT 6			MV 4		
				An.	Af.	X Tog	An.	Af.	X Tog	An.	Af.	X Tog	An.	Af.	X Tog
—	A 7	Sønderborg H. (Sdb)	—	—	—	—	753	482	—	953	484	—	1250	486	
1,0	A 3	Sønderborg By B&S (Sbb) X	30	—	617	—	758	804	—	958	1053	—	1255	1258	
3,2	F	Sundsmark T (Smt)	70	—	X 620	—	X 807	—	X 1058	—	X 1302	—	—	—	
4,0	A 4	Spang B (Spg)	—	—	622½	—	809½	810	—	1100½	1101	—	1304½	1305	
5,5	A 4	Vollerup (Vop) ΔX	—	25	625	—	812½	813	—	1104½	1105½	—	1308	1309	
8,6	A 3	Kirkehørup (Ki) ΔX	—	—	630½	—	818½	819	—	1112½	1113	—	1315½	1316	
10,3	A 4	Majbøl (Mab) ΔX	—	—	633½	—	822	822½	—	1117	1117½	—	1319½	1320	
13,0	A 4	Over Tandslet (Ovt) ΔX	—	—	637	—	826	826½	—	1123	1123½	—	1324½	1325	
14,4	A 4	Neder Tandslet (Nt) ΔX	—	—	640	—	829½	830	—	1127	1127½	—	1328½	1329	
15,7	D	Lille Mommark (Lmm) Δ	—	25	642½	—	832½	833	—	1131	1131½	—	1332	—	488
17,5	A 4	Sarup T (Sat)	—	—	X 646	—	X 836	—	X 1135	—	—	—	—	—	
19,9	F	Mommark Færge (Mm)	—	—	650	—	840	—	844	1140	—	486	—	—	
		Mommark Færge	—	—	—	—	850	—	—	1155	—	—	—	—	
		Faaborg	—	—	—	—	1010	—	—	1315	—	—	—	—	
Toget er:				Persontog			Persontog			Persontog			Persontog		
Største tilladte Hastighed km i Timen:				70			Sdb-Sbb 15 Sbb-Mm 70			Sdb-Sbb 15 Sbb-Mm 45			Sdb-Sbb 15 Sbb-Lmm 45		
Løber:				Daglig			Daglig			Daglig			Daglig		



I 1930'ernes slutning indførtes de dieselelektriske motorvogne litra MP som trækraft på Mommarkbanen. Et prøvetog bestående af MP og to fire-akslede tagryttere holder her i spor 2 på Mommark Færge station.
Foto: DSB Jernbanemuseum

I den første køreplan var der 8 tog i hver retning på såvel hverdage som søn- og helligdage nogenlunde svarende til amtsbanens kørsel. På hverdage anvendtes kun 1 togstamme, hvorimod der om søndagen anvendtes en ekstra stamme til et aftentogpar, således at der var togkrydsning i Lille Mommark, hvor der var et krydsningsspor øst for stationen. Medens de øvrige tog var persontog, var det tredje tog om morgenen fra Mommark Færge og det sidste tog fra Sønderborg blandetog. Første morgentog og næstsidste aftentog fra Sønderborg udgik fra bystationen, medens nattoget fra Mommark Færge og et tog med afgang 18.30 kun kørte til bystationen. Toget fra Sønderborg 12.50, der ikke havde forbindelse til færgen, gik kun til Lille

Mommark, ankomst 13.32, hvorfra det returnerede 13.40. Da der kun var fire færgeforbindelser om dagen, var der yderligere tre togpar, der ikke havde færgeforbindelse i Mommark Færge. Disse var ligesom amtsbanens tog kun ringe benyttet på strækningen mellem denne station og Lille Mommark.

Da persontrafikken ikke svarede til forventningerne, afløstes en række af togene af rutebiler. I sommeren 1937 var der således kun 5 tog i hver retning mod 4 rutebilforbindelser. Det lidt benyttede natposttog fra Mommark var således afløst af en bil, ligesom de to sidste forbindelser fra Sønderborg på hverdage. Om søndagen var der 6 tog



Gennem Sønderborg by kørte togene midt i Jernbanegade, næsten som var der tale om en sporvognsline. Toget er her på vej mod Sønderborg H fremført af en G-maskine i midten af 1940'erne. Foto: Hammerschmidt/DSB Jernbanemuseum

og kun én rutebilforbindelse, idet aftenforbindelserne fra Sønderborg fremførtes med tog.

Ved krigsudbruddet indskrænkedes toggangen ligesom på alle andre baner, ligesom rutebilforbindelserne gradvis faldt bort. I sommeren 1944 var der således 4 tog i hver retning på såvel hverdage som søn- og helligdage og ingen rutebiler. Køretiden, der før krigen for de fleste tog og rutebilers vedkommende havde ligget på omkring 40 minutter, lå nu for 3 af togene fra Sønderborg på ca. 50 minutter, medens aftentoget endda anvendte 1 time og 24 minutter om turen. I den modsatte retning var alle tog blandetog med ca. 1 times køretid.

Efter krigen udvidedes køreplanen gradvis til samme niveau som før krigen. I vinteren 1957/58 var der således påny 5 tog og 4 rutebiler i hver retning på hverdage og 6 tog og 2 rutebiler på søn- og helligdage.

Mommarkoverfarten begyndte i trediverne at gå med tab, efter at der var åbnet en jernbanebro over Alssund, således at godsvognene kunne føres til Sønderborg ad denne vej. I 1946 ville det private selskab ikke længere, og efter en række forhandlinger med statsbanerne endte det med, at disse overtog overfarten med den gamle motorfærge og anlæggene i Mommark Færge. Selve færgen overdroges for den nedskrevne værdi: 1 krone.

I halvtredserne overførte statsbanerne hele godstrafikken til Tinglevbanen, og der overførtes således i løbet af en måned kun 6 godsvogne over Mommark. For biltrafikken var overfarten alt for lang. Man besluttede derfor at flytte sejladsen fra Fåborg-Mommark til Bøjden-Fynshav. Den gamle færge var aldeles udslidt, hvorfor man måtte bygge en ny bilfærge, »Fynshav«, til overfarten. Samtidig besluttedes det at indstille persontrafikken mellem Nyborg og Fåborg og helt nedlægge banen fra Nyborg til Ringe. At der herefter ikke længere var nogen baggrund for at fortsætte driften af jernbanen til Mommark var indlysende, hvorefter det ved lov af 25. maj 1962 besluttedes at indstille driften og opgive banen. Den 27. maj var sidste driftsdag. Færgeoverfarten nedlagdes i 1967, samtidig med åbningen af forbindelsen over Fynshav.

★

Som følge af de meget begrænsede jordarbejder er der i dag ikke meget at se af den gamle Mommarkbane. Fra Sønderborg ud til Spang er der cykelsti og gangsti på banen, men herfra er den forsvundet. Flere af de gamle stationsbygninger er også borte, således er stationen ved Mommark Færge nedrevet efter at der er anlagt en større marina i forbindelse med havnen, ligesom stationerne i Majbøl og Lille Mommark er revet ned. Derimod eksisterer de gamle amtsbanegårde i Kirkehørup og Neder Tandslet stadig, ligesom bystationen i Sønderborg.

REMISEBYGGERIET I MARIAGER

Af Flemming Høj Petersen

I forbindelse med opførelse af remisebygning i Mariager afsluttedes første etape med fundering og rejsning af stålspær i november måned 1981 («jernbanen» nr. 1/1982). Blandt medlemmerne ved Mariager-Handest Veteranjernbane herskede der imidlertid et udtalt ønske om at fortsætte byggeriet med montering af sidebeklædning, tag, gavltrekanter og porte, idet bygningen ikke ville være anvendelig, med mindre disse arbejdsopgaver blev udført.

Der skulle imidlertid forløbe næsten et år, inden byggeriet kunne genoptages med etableringen af anden etape. Det stigende renteniveau må påtage sig en stor del af skylden for denne forsinkelse af byggeriet, idet denne kedelige renteutvikling manede til økonomisk forsigtighed.

Imidlertid øjnedes en kærkommen finansieringsform i foråret 1982 med vedtagelse af loven om indekslån til lav rente, idet DJK vil have fordel af et lavt renteniveau, da foreninger ikke har rentefradragsmuligheder af nogen art. I løbet af sommeren 1982 blev der foretaget indgående analyser af kursudviklingen på denne nye låntype, hvorefter der fremsattes ønske om at fortsætte byggeriet overfor DJKs bestyrelse.

I september måned blev ønsket imødekommet, og der indledtes straks et større planlægningsarbejde med henblik på en vurdering af arbejdsopgavernes art og rækkefølge samt en vurdering af den tilgængelige arbejdskraft blandt

medlemmerne, da disse skulle udføre samtlige arbejdsopgaver i forbindelse med byggeriet med det formål at reducere byggeomkostningerne. Som et resultat af vurderingerne fremkom den målsætning, at bygningen kunne være »lukket« med sidebeklædning og tag ved årsskiftet 1982/83, såfremt der var fuld medlemsopbakning. Da denne målsætning imidlertid hurtigt kuldsejlede, skal det ret-

Udvekslingsforholdet på mobilkranens krog er her ved at blive ændret af MHVJ-arbejdsholdet, fordi det i begyndelsen kneb med at løfte de tunge elementer. 15. marts 1983. Foto: Flemming Høj Petersen





Remisebyggerne i Mariager anbringer endnu et vægelement med mobilkran den 30. december 1982, som var en solrig frostdag.

Foto: Flemming Høj Petersen

færdigvis nævnes, at dette ikke skyldtes medlemmernes indsats eller mangel på samme, men i stedet en række uheldige forhold, som lå udenfor MHVJs regi.

Det første større problem dukkede op ved bestillingen af ydervægselementerne hos Siporex i Aalborg, der beklageligvis kunne meddele, at produktionen netop var indstillet og var overført til Sverige. Dette forhold ville medføre forøgede transportomkostninger, hvilket betød, at Siporex ikke var konkurrencedygtig i forhold til andre betonfabrikanter. Dette resulterede i nye økonomiske beregninger og nye undersøgelser over eksisterende muligheder. Som en konsekvens heraf besluttedes det at lade et mindre firma i Himmerland producere ydervægselementerne i letbeton med en vedligeholdelsesfri overflade i frilagt søsten. Denne beslutning medførte andre problemer, idet disse elementer var storelementer til indvendig montering med klæbeankre, der bores i letbetonen. Der måtte med kort varsel skaffes 192 pladestykker med centerhul til påsvejsning på stålspærerne, og dette svejsearbejde fuldførtes i begyndelsen af november måned. Samtidig blev der støbt en 15 centimeter høj sokkel med indbundet tentorstål med henblik på at skaffe en god og forsvarlig understøtning af betonelementerne. Disse elementer skulle efter aftale med firmaet leveres ultimo november og primo december. Imidlertid gav netop dette firma anledning til mange urimelige problemer, hvoraf enkelte skal nævnes. Firmaet kunne for det første ikke overholde leveringsaftalerne, hvilket medførte flere måneders forsinkelse af byggeriet, og dernæst var flere af elementerne skæve eller skadede

og måtte fornyes for firmaets regning. De sidste elementer leveredes i marts måned, og til delvis erstatning for forsinkelsen har firmaet overdraget MHVJ ni overskydende elementer, der rummer små skavanker, men er fuldt brugbare.

Selve elementplaceringen fandt sted ved hjælp af en stor mobilkran, hvorefter elementerne fastspændtes med skruevinger. De følgende dage blev klæbeankrene boret i elementerne og fastspændt, hvorefter alle elementer kunne understøbes med beton. Det var en stor lettelse for alle medlemmerne, da de sidste elementer var på plads og monteret, da netop dette arbejde ofte havde fundet sted som aftenarbejde i frostgrader og ved kunstig belysning.

Den næste større opgave var taglægningen, der fandt sted i påsken og i øvrigt forløb ualmindelig godt. Ved den lejlighed fik MHVJs ny erhvervelse tårnvogn 40 sin egentlige ilddåb. Vognen har tilhørt elektrotjenesten og senest været hjemmehørende i Nyborg, men blev indkøbt til MHVJs baneafdeling til anvendelse ved grenklipping på strækningen, hvor den har vist sig yderst velegnet. Ved taglægningsarbejdet viste den sig imidlertid uvurderlig som arbejdsplatform, idet samtlige 500 kvadratmeter tag blev lagt på to arbejdsdage.

Umiddelbart herefter påbegyndtes opbygningen af portene. Disse var tidligere DSB-porte indkøbt fra maskindepotet i Fredericia til favorabel pris, og disse skulle gennemgå en større ombygning for at kunne anvendes i bygningen. Dette arbejde varede et par måneder, og resultatet må siges at være særdeles godt, idet man trods ombygningen har bevaret de ovale huller i pufferhøjde, der karakteriserer denne porttype ved jernbanerne.

Sideløbende med dette arbejde opbyggedes gavltrekanter, hvorefter tagrender og sternbrædder monteredes. Til dette formål havde MHVJs maskinafdeling under inspiration af disse tiders genbrugstanker fremstillet en række stilladser af brugte kedelrør, der på denne måde atter er kommet til ære og værdighed. Da stilladserne er produceret som samlesæt, kan disse med fordel anvendes fremover til mange andre arbejdsfunktioner.

Af egentlige arbejdsopgaver i forbindelse med »lukning« af bygningen resterede herefter kun isætning af vinduer og dobbeltdør. Dette arbejde gik relativt hurtigt, og der

Sporarealet omkring remisen set fra vest. Værkstedsbygningen, som det er meningen at bygge af de tiloversblevne vægelementer, skal efter planen opføres til højre for sporene. 17. juli 1983.

Foto: Flemming Høj Petersen





Det færdige byggeri set fra øst den 17. juli 1983. Vognen på billedet er CU 4249, der anvendes som værkstedsvogn.

Foto: Flemming Høj Petersen

mangler på nuværende tidspunkt kun en efterfugning, som vil finde sted til efteråret sammen med fugning af beton-elementerne.

I øjeblikket arbejdes der med opsætning af armaturer til indendørs belysning i remisen. Til dette formål har Philips koncernen skænket MHVJ et stort antal let brugte lysstofrørsarmaturer fra én af koncernens kontorbygninger. Denne gestus medfører betydelige besparelser, idet der udelukkende skal afholdes udgifter til installationskabel. Samtidig er armaturerne af en konstruktion, der vil medføre et fremragende arbejdslys overalt i remisebygningen.

Sideløbende hermed foregår der en opbygning af en strømtavle, der ligeledes baseres på genbrug, idet MHVJ ved afviklingen af maskindepotet på den tidligere Frederikshavn station fik overdraget den eksisterende strømtavle herfra. Denne rummer i øvrigt en række interessante knivafbrydere af forskellig art, og som det ofte er tilfældet med genbrugsting, er disse af overordentlig solid konstruktion.

Når disse installationsarbejder er afsluttede, skal hele bygningen males indvendigt, og derefter resterer der udelukkende småopgaver som afretning af betongulv og tømning af eksisterende rensegrave for sand, idet disse har været opfyldt for at undgå frostsprængning i den periode, hvor gulvkonstruktionen har ligget under åben himmel. Det er senere hensigten at anvende sandet til en planering af udendørsarealerne omkring remisen og endvidere at etablere en flisebelægning til den »interne« trafik på området. Dette vil dog tidligst finde sted i løbet af foråret 1984.

Som det fremgår har opførelsen af remisen ingeniørlunde været problemfri. Dette var dog ej heller at forvente, men en række uheldige omstændigheder, hvoraf de mest betydningsfulde har været den høje grundvandsstand på arealet samt enkelte upålidelige underleverandører, har i særlig grad påvirket den takt, hvormed byggeriet er skredet frem. Samtidig har den beslutning, at remisen skulle opføres etapevis, hvilket naturligvis var betinget af de eksisterende økonomiske forhold, påvirket arbejdsgangen i

negativ retning, idet forholdene ofte ændrede sig undervejs, hvilket medførte ændringer i konstruktionsprincipper og dermed yderligere undersøgelser. Imidlertid har netop dette også positive islæt, idet bygningen derved konstruktionsmæssigt er blevet ført helt »up to date«.

Det skal retfærdigvis også nævnes, at en række heldige forhold ligeledes har influeret på byggeriet. I særdeleshed har den milde vinter i 1982/83 medført rimelige muligheder for at udnytte denne årstid til elementmontagen, og det bør også bemærkes, at den storbrand, der i 1979 odelagde Mariager-Fårup-Viborg Jernbanes tidligere remisekompleks i Mariager, og som bevirkede, at den oprindelige ejer mageskiftede arealet med Mariager kommune til fordel for en industrigrund uden for byen, gav DJK en enestående lejlighed til at blive grundejere og samtidig få betongulve og rensegrave med i handelen. Dette forhold og den i øvrigt høje grad af genbrug, der har kendetegnet byggeriet, har sparet foreningen for mange anlægsudgifter.

På nuværende tidspunkt hersker der en udbredt tilfredshed blandt MHVJs medlemmer, idet den nye remise repræsenterer et stort fremskridt for vedligeholdelses- og restaureringsopgaverne på banens materiel. Man må i den forbindelse betænke, at det er første gang i MHVJs fjorten-årige karriere, at materiellet kan komme under tag i Mariager. Remisen har allerede i vid udstrækning været anvendt sommeren igennem til mange vedligeholdelsesarbejder, ligesom MHVJs anden nyhvervelse i dette driftsår, traktor 16 fra VLTJ, er blevet restaureret inden døre.

Det har i øvrigt været glædeligt at erfare den store anerkendelse, der er blevet den nye remise til del fra såvel turister, jernbaneentusiaster som fra lokalbefolkningen i Mariager, og det må erkendes, at på trods af en lang og til tider uoverskuelig byggeperiode har det færdige resultat båret lønnen i sig selv.

Afslutningsvis skal jeg bringe en tak til de implicerede medlemmer og herunder til DJKs bestyrelse for udvist velvilje og godt samarbejde gennem hele byggeperioden.

Jernbanenyt - kort fortalt

DSB

Rullende materiel

April kvartal 1983

Nyt materiel: Fra »Thyssen Industrie AG Henschel« (og underleverandører) er leveret 5 stk. dieselelektriske lokomotiver **ME 1517-1521** (»officielt« overtaget: 8/3, 17/3, 6/4, 28/4 og 13/6); derudover er leveret i juli kvartal: 1522 (7/7), 1523 (8/8), 1524 (31/8), 1525 (2/9).

Fra »Scandia-Randers A/S« er leveret 10 stk. dieselhydrauliske motorvogne (2. klasse/bagagerum) **MRD 4257-4266** (vest) og 4 stk. personvogne (2. klasse/styrerum) **Bns 29-84 564 - 29-84 567** (øst); fra Tyskland er indkøbt (og istandsat på »Centralværkstedet Århus«) 10 stk. personvogne (2. klasse/liggevogne) **Bcm 51-40, 401, 402, 404-411** (vest) (tidl. DB 05-40 649, 05-42 971, 05-40, 601, 616, 627, 641, 622, 630, 670, 654); fra Sverige er indkøbt 5 stk. beholdervogne (brugte) **720 3, 131, 132, 134** (privatejede: »Kommunekemi A/S«, Nyborg) og **720 3, 201, 202** (privatejede: »Gropa ApS«, København).

Udrangeringer: 15 stk. personvogne: **Bgh 29-63, 112** (solgt til LJ), **114, 133, 138, 140, 143, 202, 209 - Bhs 29-27, 823, 825** (begge solgt til OHJ), **827, 829 - CII 29-26, 486, 491, 633.**

Omnummerering: I forbindelse med genopbygning efter brand er **B 20-83 317** omnummereret til »340«.



Status - Efter til- og afgang i april kvartal bestod vognparken pr. 30. juni 1983 af:

948 stk. personvogne (styre- og mellemvogne for S-tog ikke medregnet). Tilgang: 14 vogne (jvf. ovenfor) samt 32 vogne (MA-lyntogs styre- og mellemvogne af litra AM, BM, BMk og BS) af »regnskabsmæssig« årsag - afgang: 15 vogne (jvf. ovenfor).

97 stk. post- og bagagevogne. Ingen til- eller afgang. (Vognbeholdning var fejlagtig angivet til 95 stk. i »jernbanen« nr. 3/1983 - side 67).

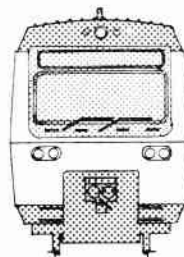
4048 stk. lukkede godsvogne. Tilgang: Ingen - afgang: 9 vogne.

1764 stk. åbne godsvogne. Tilgang: Ingen - afgang: 2 vogne.

2003 stk. tjenestevogne. Tilgang: 10 vogne: **950 1 536** »svelletransportvogn« (Bafd.), **951 2 882** »bogietransportvogn« (Mafd.), (regime »60«) **99-92 001** »målevogn« (Mafd.) (tidl. DB 00-43 705 - omlitreret før afsendelse for ombygning ved »DB BZA Minden«) og 7 stk. af godsvognstype - afgang: 15 vogne: **685, 698, 957, 970, 976** (alle Bafd.) samt 10 stk. af godsvognstype. (607 stk. af tjenestevogne er af specialtype).

585 stk. privatejede vogne (samt 12 stk. lejet af DSB). Tilgang: 5 vogne (jvf. ovenfor) - afgang: 9 vogne: **022 1, 021-024** (»Korn- og Foderstofkompagniet A/S«), **070 1, 353,**

358 (»BP Oliekompagniet A/S«), **720 2 747** (»BASF Vitaminfabrik A/S«), **807 3, 000, 001** (»Fællesforeningen for Danmarks Brugsforeninger«).

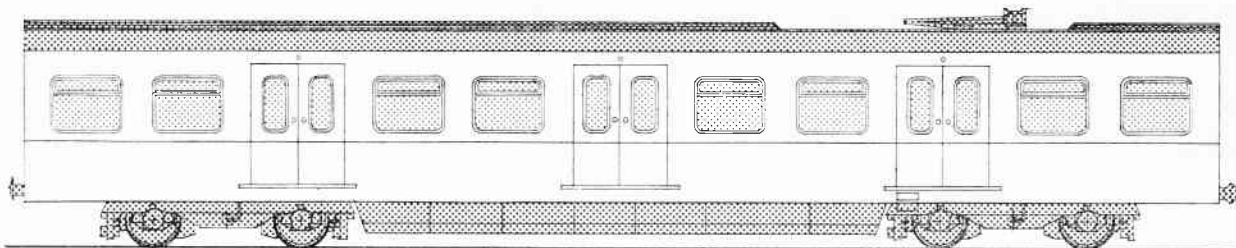


DSB skrev den 23. september kontrakt med »Scandia-Randers A/S« om levering af 6 stk. 4-vogns S-tog bestående af 12 motorvogne, litra **MC 6509-6520** og 12 styrevogne, litra **FC 6009-6020:** »ASEA«, Västerås står som leverandør af den tekniske udrustning - og ordren har en samlet værdi af 210 mio. kr. Leveringen vil ske ultimo 1985/ primo 1986.

De seks togsæt er at betragte som første serieudgave af prototypen, der leveredes i 1979. Vognene får en lidt ændret indretning med tre døre i hver side, mod to i prototypetogene. Hvert togsæt består som nævnt af fire vogne, hvoraf de to midterste er motorvogne, og de to yderste er styrevogne.

I forhold til de nuværende S-tog (af 6.-14. levering), anskaffet siden 1967, er der en række ændringer:

- ny indretning, herunder brug af materialer, som er mere modstandsdygtige over for hærværk og brand. Desuden er der tale om en nyudviklet sofa samt en forbedret belysning, bagagenet og vinduestype.
- nyudviklet luftaffjedret bogietype, som giver et meget roligt løb i sporet, og som sammen med en bedre isolering af vognkassen giver et lavere støjniveau i kupeerne.
- større førerrum, hvor førerpladsen er indrettet efter ergonomiske principper og i samarbejde med personalet.
- ny dørtype, som er udformet med henblik på at undgå problemer under vinterforhold.
- ny elektrisk udrustning, såkaldt chopperudrustning, hvor motorerne styres elektronisk. Samtidig er der indført en elektrisk bremse, som kan sende strøm tilbage i nettet til brug for andre tog. Hermed opnås en energibesparelse i forhold til de nuværende tog på ca. 28% under i øvrigt ens forhold.
- med den nye togtype indføres automatkobling, som på længere sigt vil give en hurtigere mulighed på endestationerne for at ændre togstørrelserne.



DSB S-tog, motorvogn litra MC.

Tegning: DSB

Et 4-vognstog har følgende data:

Antal siddepladser	242
Antal ståpladser	400
Maksimalhastighed	100 km/t
Startacceleration	0,9 m/s ²
Maksimaleffekt	1.600 kW
Vægt	147 t

Køgebugtbanen åbnet i sin fulde længde

Lørdag den 24. september 1983 kunne HM Dronning Margrethe II kl. 11.59 erklære Køgebugtbanen åbnet i sin fulde længde mellem København H og Køge efter at have gennemkørt sidste etape Solrød Strand-Køge, i alt 9,7 km.

En nærmere omtale af sidste del af banen følger i næste nummer af »jernbanen« – her skal blot bringes en kort oversigt over banens historie:

Længde:

39,0 km mellem København H og Køge. Dog er de første 1,3 km fra København H – til Skelbæk ved Dybbølsbro – fælles med strækningen til Valby.

Arealerhvervelse:

I alt 150 ha.

Broanlæg:

115, heraf halvdelen tunneler for gang- og cykelstier. Der er i gennemsnit et broanlæg for hver 350 m.

Køreledningsanlæg:

96 km køretråd, 1034 betonmaster.

Stationer:

Antal stationer mellem København H og Køge: 16 inkl. Dybbølsbro. Længste stationsafstand: 5,5 km (Jersie-Ølby). Korteste stationsafstand: 0,9 km (Sydhavn-Sjælør).

Lovgrundlag:

- 1948 ekspropriationslov for anlæg af en bane fra København til et punkt i nærheden af Solrød.
- 1961 anlægslov for tre nye S-baner: Køgebugtbanen, Lundtoftebanen og Hareskovbanen.
- 1972 anlægslov for fortsættelse af banen fra Vallensbæk til Køge.

Etapeåbninger:

- 1972 København H – Vallensbæk.
- 1976 Vallensbæk – Hundige
- 1979 Hundige – Solrød Strand.
- 1983 Solrød Strand – Køge.

Pris:

Anlægsudgiften for byggeringen af banen i perioden 1961–83 har andraget i alt 625 mio. kr. Hertil kommer en udgift til arealerhvervelse på omkring 60 mio. kr.

S-bane Ballerup-Frederikssund

Hovedstadsrådet bad i 1982 DSB overveje, hvordan der kunne ske en forbedring af togbetjeningen på strækningen Ballerup-Frederikssund.

I en rapport udsendt i juni 1983 peger DSB på, at selv om der løbende er foretaget forbedringer ved indsættelse af nye vogne, større lokomotiver og større tog, har det ikke fjernet ulempen ved at skulle skifte tog i Ballerup. Det skal også tages i betragtning, at lokomotiverne på strækningen nu er henved 20 år gamle og vil være udslidte senest i 1990. Hertil kommer, at DSB omkring 1990 vil have elektrisk drift på fjernbanerne på Sjælland og Lolland-Falster. Der vil derfor ikke være andre diesellokomotiver til brug i persontog end dem, der eventuelt skal anvendes mellem Ballerup og Frederikssund. Det betyder, at der skal opretholdes værksteder alene for denne strækningens lokomotiver. Det har derfor været nærliggende for DSB at se på mulighederne for at **forlænge S-banen til Frederikssund**.

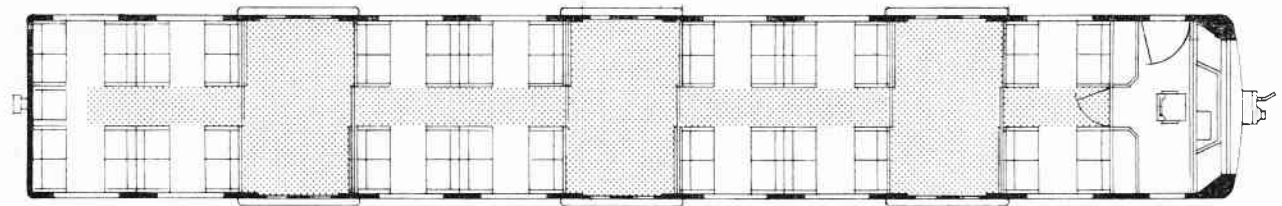
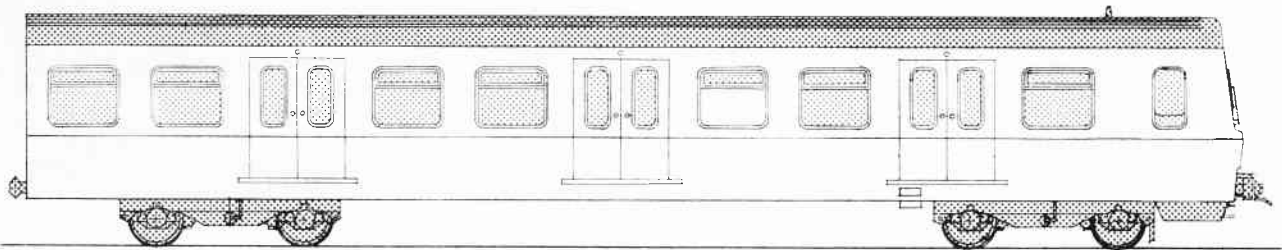
En udbygning af strækningen Ballerup-Frederikssund til samme standard som andre S-baner – det vil sige med dobbeltspor og uden krydsninger i niveau mellem bane og vej – må anses for økonomisk urealistisk. Der peges derfor på en billigere løsning, som dog kan dække de aktuelle behov.

Elektrificeringen forudsættes udført med lavest mulige investeringer i såvel infrastruktur som rullende materiel, med en køreplan konstrueret under hensyn til disse krav.

Til de mere beskedne, men arkitektonisk set nok så markante stationsbygninger på Køgebugtbanen, hører Jersie station, der her er fotograferet på indvielsesdagen den 24. september 1983.

Foto: Jan Koed





DSB S-tog, styrevogn litra FC.

Tegning: DSB

Køreplanen baseres på 20-minutters drift med bevarelse af enkeltsporet og med fast krydsning i Ballerup, Veksø og Ølstykke. Der er endvidere regnet med nedlæggelse af Oppe-Sundby trinbræt, der har en særdeles lav benyttelse, og som desuden betjenes med bus. Der er herved opnået en ventetid i Frederikssund på 5½ min. Kapaciteten ved en sådan køreplan bliver i spidstimen på 1.560 siddepladser.

Videreføring til og fra Københavns city er påregnet at skulle ske ved at ændre linie Cx til en del af den nye linie mellem Frederikssund og København. Dette nødvendiggør, at antallet af standsninger mellem København H og Ballerup for denne nye linie må nedsættes til højst to (Valby og Herlev). Linien påregnes, som for tilsvarende linier til Hillerød og Køge, at køre i hele driftstiden. I aftentimerne og lørdag-søndag betjenes strækningen af en S-togslinie i lukket løb Frederikssund-Østerport. I dagtimerne mandag-fredag er det muligt at sammenkoble Frederikssundsbanens køreplan med de nuværende linier Cc og Cx mod Holte/Hillerød. Der kan blive tale om ændrede minuttal og ændret standsningsmønster på Nordbanen. Der forudsættes at ske en tilpasning af den nuværende dagtime- og myldretidskørsel mellem København og Ballerup.

Køreplanen vil give en nedsættelse af rejsetiden mellem Frederikssund og Nørreport fra mellem 57 og 71 min. til ca. 50 min. Overgangstiderne i Ballerup til og fra linie C bliver ca. 5 min.

Beregninger har vist, at det vil være nødvendigt med en strækningshastighed på 100 km/h på hele strækningen Ballerup-Frederikssund. Der kan dog uden konsekvenser for køreplanen etableres permanent hastighedsnedsættelse foran indkørselssignalerne, hvorved fremskudte signaler kan undværes. Der er derfor regnet med nuværende procedure for trafikafvikling (af- og tilbagemelding), hvorved nuværende sikringsanlæg kan bibeholdes. Det medfører bl.a., at der ved togkrydsning skal være en tidsforskel på ca. 2 min. mellem de to togs ankomst.

Den ovenfor beskrevne køreplan – modificeret linie Cx mellem København H og Ballerup og 5½ min. vendetid i Frederikssund – kræver kun anskaffelse af 2 stammer á 8 vogne. Der er regnet med anvendelse af S-tog af hidtidig type. Den ringe forøgelse af den samlede vognpark i for-

bindelse med anden levering af S-tog, antages derfor ikke at kræve yderligere reservemateriel.

Etablering af enkeltsporet S-banedrift stiller følgende krav til ændring af infrastruktur:

- Banen skal udstyres med de fornødne køreledningsanlæg og omformerstationer til afvikling af den forudsatte køreplan med 8-vogns S-tog af hidtidig type.

- På stationerne skal foretages følgende ændringer af spor- og perronanlæg:

- Måløv – Nuværende perron ændres til S-baneperron.

- Veksø – Stationen ændres, således at der etableres sideliggende S-baneperroner (nuværende spor bevares).

- Stenløse – Perronen ved spor 2 ændres til S-baneperron, spor 1 nedlægges.

- Ølstykke – Stationen ændres, således at der etableres sideliggende S-baneperroner (nuværende spor bevares).

- Frederikssund – Nuværende station bibeholdes. Perronen ved spor 3 ændres til S-baneperron. Umiddelbart vest for perronen etableres depotspor for 3 stammer á 8 vogne.

Måske vil der engang komme til at køre S-tog på disse skinner. MX 1011 med persontog passerer her viadukten ved Stenløse station den 3. august 1983 godt en måned før den tragiske ulykke, hvor tre mennesker blev dræbt og MX 1011 godt molesteret.

Foto: Jan Forslund



- Overkørselsanlæg skal ændres til strækningshastighed 100 km/h. (Udflytning af tændsteder).
- Strækningen skal dækkes af S-baneradioen.
- De eksisterende sikringsanlæg i Ballerup, Veksø, Ølstykke og Frederikssund skal tilpasses el-drift.
- Stationerne Veksø og Ølstykke skal udstyres med »særligt afgangssignal«.
- Der skal etableres fornøden TV-overvågning af passagerudvekslingen i Veksø og Ølstykke.

Kørestrømsanlæggene forudsættes udført i overensstemmelse med gældende standard for S-baner og for strækningshastighed 100 km/h. Ved de niveauoverkørsler, som fortsat opretholdes, etableres galger med advarselstavler for den krydsende vejtrafik, som på fjernstrækninger, der elektrificeres. Der etableres ialt 4 omformerstationer. De placeres hhv. i Måløv, Veksø, Ølstykke og Frederikssund med en indbyrdes afstand af ca. 6 km, som normalt for S-banerne.

Etablering af en S-bane Ballerup-Frederikssund vil kræve investeringer på i alt ca. 245 mio. kr. De to største udgiftsposter er etablering af køreledningsanlæg og omformerstationer og indkøb af to S-togsstammer. Til gengæld påregnes en besparelse i de årlige driftsudgifter på mellem 5 og 7 mio. kr. Det første S-tog vil kunne ankomme til Frederikssund 5-6 år efter at beslutningen om arbejdets igangsættelse er taget.

Ny pressechef i DSB

DSB fik den 1. september ny pressechef: Journalist Bo Maltesen, der er 35 år og uddannet på Dagbladet i Ringsted, og som siden 1973 har været journalist på Politiken.



Privatbanerne

Gribskovbanen

Driftsresultater	1981	1982
Antal rejsende:	1.325.136	1.386.182
Indtægt af personbef.:	5.704.410	6.617.636
Vægt af bef. gods:	6.087	2.726
Indtægt af bef. gods:	746.151	723.717
Samlet indtægt:	7.986.490	9.045.948
Samlet udgift ¹⁾ :	15.310.697	17.224.956
Endeligt resultat ¹⁾ :	÷ 7.324.207	÷ 8.179.008

Hillerød-Frederiksværk-Hundested Jernbane

Driftsresultater	1981	1982
Antal rejsende:	1.879.710	1.892.593
Indtægt af personber.:	9.551.974	10.880.418
Vægt af bef. gods:	130.365	132.439
Indtægt af bef. gods:	3.094.025	3.696.189
Samlet indtægt:	14.701.445	16.739.365
Samlet udgift ¹⁾ :	24.317.709	26.589.769
Endeligt resultat ¹⁾ :	÷ 9.619.264	÷ 9.850.404

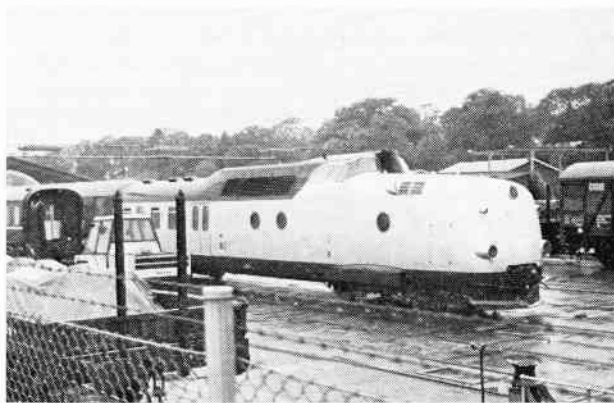
Her har han især beskæftiget sig med energiforhold og desuden været medlem af bladets leder-kollegium. I 1976-77 havde Bo Maltesen orlov fra Politiken for at virke som informationsmedarbejder i Miljøministeriet. Udover sin baggrund som dagbladsjournalist møder han således med erfaringer fra offentlig informationsvirksomhed. Samtidig har han bidraget til en række publikationer og arrangeret efteruddannelseskurser for journalister om energi- og miljøforhold.

Bo Maltesen afløser Ole Skovgaard, der den 1. august tiltrådte som chef for Socialdemokratiets Nyhedstjeneste.



»DSB« redigeres af Erik B. Jonsen.

I forbindelse med en omfattende reovering af de efterhånden aldrende lyntog har DSB besluttet, at togenes ydre skal afvige markant fra andre tog. Som et forsøg har Scandia malet en MA-motorvogn op i en skinnende solfarve. Vognen er netop kommet ud af malerværkstedet hos Scandia A/s den 10. oktober 1983. Foto: Asger Christiansen



Gribskovbanen og Hillerød-Frederiksværk-Hundested Jernbane modtog i juli og august måneder to Y-tog, Ym 12 - Ys 51 og Ym 13 - Ys 52. Efter leveringen er togsættene omlitret, idet de har byttet numre samt tyske fabrikantersskilte.

Helsingør-Hornbæk-Gilleleje Banen

Driftsresultater	1981	1982
Antal rejsende:	891.863	901.514
Indtægt af personbef.:	3.063.935	3.508.482
Indtægt af bef. gods:	130.903	145.008
Samlede indtægter:	4.184.688	4.732.414
Samlede udgifter ¹⁾ :	12.423.453	13.341.706
Endeligt resultat:	÷ 8.238.765	÷ 8.609.292



Hornbækbanen har i 1983 solgt diesellokomotivet HHJ M 4 til en privatperson, der indtil videre har udlånt M 4 til Foreningen Dalmose-Skælskør Banen. M 4 er bygget i 1933 af Scandia oprindeligt med en B&W-motor til Kalvehavebanen som KB M 1. Efter en brand genopbyggedes M 1 i 1952 med en Frichs motor på 250 HK. I 1959 - ved KBs lukning - solgtes lokomotivet til Hads Ning Herreders Jernbane, hvor det litreredes HHJ M 4. I 1969 solgtes M 4 til Hornbækbanen, hvor lokomotivet aldrig er blevet omlitret.

OHJ skinnebus nr. 36 fotograferet straks vest for Kulby, mens spormoderniseringen foregik. 3. august 1982. Foto: Jan Forslund



Høng-Tølløse Jernbane

Driftsresultater	1981	1982
Antal rejsende, tog:	620.970	575.666
Indtægt af personbef.:	2.873.407	3.128.139
Vægt af bef. gods:	10.279	9.886
Indtægt af bef. gods:	1.127.605	1.227.511
Samlet indtægt:	5.706.715	6.336.216
Samlet udgift ¹⁾ :	12.293.891	13.614.974
Endeligt resultat:	÷ 6.587.176	÷ 7.278.758

¹⁾ Excl. pensionsudgifter.

Spormoderniseringen – nævnt i »jernbanen« nr. 2/1983, side 42 – mellem Kulby og Ruds-Vedby er nu afsluttet, og på hele strækningen Ruds-Vedby-Høng ligger der nu 32,75 kg skinner lagt på nye bogesveller i skærveballast.

Baneafdelingen udskifter i efteråret 1983 det resterende 24 kg/m spor ved Hestehaven øst for Ruds-Vedby med 32,75 kg skinner, nye sveller og skærveballast.

★

Torsdag den 25. august blev Y-toget bestående af OHJ-HTJ Ym 56 – Ys 256 leveret til OHJ og HTJ fra Scandia i Randers. En uge senere – 1. september 1983 – ankom det andet togsæt, Ym 57 – Ys 257, til banerne. De to tog er efter indbygning af radioanlæg m.m. sat i drift ved banerne.

De nye tog afviger i det ydre ikke væsentligt fra de tidligere leverede Y-tog til OHJ og HTJ. I passagerafdelingerne er der sket væsentlige ændringer. Vægbeklædningen er i de nye tog holdt i en særdeles smuk nøddebrun farve, og sædeindretningen er ændret, således at der er flest mulige grupper med fire pladser. Alt i alt har de nye tog en virkelig smuk indretning.

★

På grund af eftersyn og reparation af diesellokomotiverne OHJ 24, OHJ 45 og 46 fremføres det togpar på HTJ, der normalt fremføres som lokomotivtrukket tog, i øjeblikket enten med Y-tog eller skinnebusser.

Nærumbanens nyanskaffede motortrolje ved værkstederne i Lyngby den 22. oktober 1982. Foto: Jan Forslund

Lyngby-Nærum Jernbane

Driftsresultater	1981	1982
Antal rejsende:	1.500.423	1.536.084
Indtægt af personbef.:	2.804.434	3.190.000
Antal bef. banepakker:	29.213	37.834
Indtægt af bef. gods:	488.769	688.573
Samlet indtægt:	3.689.055	4.245.097
Samlet udgift ¹⁾ :	8.411.060	8.948.869
Endeligt resultat:	÷ 4.722.005	÷ 4.703.772

¹⁾ Incl. pensioner m.m.

★

I sommeren 1982 modtog Nærumbanen en »ny« motortrolje (brugt Schwerkleinwagen fra Tyskland) – magen til dem, der er hos HHJ og VLTJ. Motortroljen har i det forløbne år gjort god fyldest ved bl.a. renovering af broen over Mølleåen samt ved optagning af banens sidespor i Ørholm, der var for dyrt at vedligeholde.

LNJ fremtræder nu næsten som en sporvej med krydsningsspor i Fuglevad og ellers kun sidespor ved endestationerne, Nærum og Jægersborg.

★

»Privatbanerne« redigeres af Ole-Chr. M. Plum. Informationer vedr. LNJ skyldes Jan Forslund.



K 564

genopstået

Af Jens Koefoed

Mange, mange måneders indsats nåede sit længe ventede resultat lørdag den 1. oktober med indvielsen af den nyistandsatte K 564. Rammerne omkring begivenheden kunne dårligt have været bedre: solen strålede fra en klar efterårshimmel, et stort antal indbudte gæster, klubmedlemmer og esbjergensere fyldte perronen og særtoget på Esbjerg station, musikken spillede og festlighedens midtpunkt K 564 skinnede og duftede af ny maling og olie til fornøjelse for alle fremmødte.



Straks efter middag steg DJKs næstformand, Preben Clausen, op på en velplaceret perronbænk og indledte ceremonierne, idet han kort fortalte om det store restaureringsprojekts forløb og fremhævede enkelte af de mange, som har hjulpet med undervejs. Efter at have takket alle hjælpende kræfter gav han ordet til Esbjergs borgmester, A. K. Nielsen, der indledningsvis talte om sin egen tjeneste ved DSB i 1940'ernes begyndelse og derefter udtalte sin påskønnelse af det udførte arbejde. Han ønskede foreningen til lykke med det genopstandne lokomotiv og udtrykte håb om, at det måtte blive et trækplaster for DJK og samtidig befæste vort kendskab og fortrolighed med en driftsform, som nu er totalt forsvundet i det daglige.

Herefter satte jernbaneorkestret i med Jernbanegaloppen til akkompagnement af almindelig togstøj. Dernæst bidrog pensioneret lokomotivfører B. A. Sørensen, der har været lokomotivteknisk ankermand efter nu desværre afdøde pensioneret lokomotivfører Terndrup, til at tegne billedet af restaureringsgruppens arbejde, og han sluttede med at overrække en hilsen til den sydvestjyske gruppes drivende kraft, ingeniør Niels Thorup.

Første kørsel til Bramming forløb i højt humør med god fart, så deltagerne kunne få et indtryk af K 564s ydeevne, og så de kunne bedømme, om maskinen også kunne arbejde så godt som udseendet lovede. Vel ankommet til Bramming overrakte Ole Plum på bestyrelsens vegne en skinnende blank oliekanne til restaureringsgruppen, repræsenteret ved Richard Jensen, Niels Thorup og Preben Clausen. Sønderjysk Jernbaneklub frembar også en hilsen, og pensioneret lokomotivfører Halvor Bech fortalte dels om arbejdet med istandsættelsen af K 564, dels hans egen nære tilknytning og interesse for lokomotivet og sluttede med at udtale de bedste ønsker for lokomotivet i de kommende år. Rækken af talere afrundedes af Brammings

borgmester, som sluttede sig til den almindelige begejstring over K 564 og initiativet, der havde givet det længe ventede, men ikke desto mindre udmærkede resultat.

Tilbageturen foregik også i tilpas løftet stemning, hvilket ikke mindst det meget effektive og omsorgsfulde firkløver, som serverede i AU 163, havde deres betydelige del i. De gjorde et stort arbejde begge kørselsdage i iøjnefaldende kjoler af samme snit, som brugtes ved århundredskiftet, uden nogensinde at løbe tør for slagfærdighed eller humør.

Den anden kørsel blev noget forsinket og var på nippet til at blive aflyst, fordi K 564 under sin første kørsel med passagerer for DJK havde antændt baneskråningen nær Tjæreborg. Den anden kørsel gennemførtes derfor med behørig nedsat hastighed.

Søndagens kørsel til Varde løb planmæssigt af stabelen, starten fra Esbjerg var lidt forsinket, men lokomotivpersonalet gjorde sit bedste for at holde køreplanen og gennemføre krydsningerne på Guldager station til tiden. Ved hjælp af lommeuret regnede undertegnede sig frem til en tophastighed omkring 70 km/t. Uheldigvis opdagedes en revne i opbygningen til sikkerhedsventilerne, hvorfor søndagens sidste tur kørtes af MO 1848.

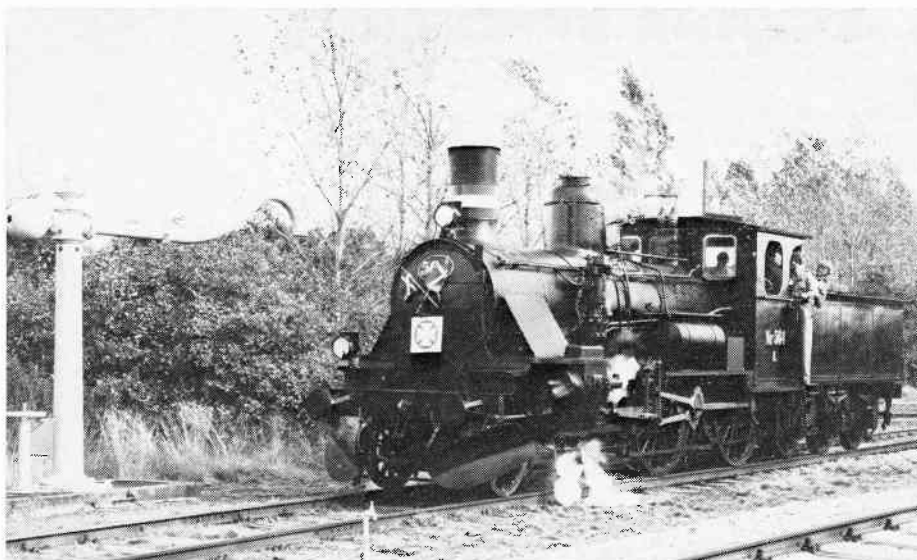


Færdiggørelsen af K 564 markerer slutstenen på et årelangt restaureringsarbejde, der påbegyndtes med Preben Clausens indkaldelse til forefaldende arbejde i remisen på Amagerbro. Tidspunktet var efteråret 1971, efter at DJK havde købt lokomotivet af OHJ i 1968. K 564 flyttedes senere til Centralværkstedet i København og videre til Odense, begge steder lå de afmonterede dele i en godsvogn, og det umiddelbare indtryk var lidt trøstesløst. I december 1981 flyttedes K 564 til Esbjerg, hvor DFDS har givet megen velkommen støtte, dels ved at lade lokomotivet få husly i rederiets værksteder, dels med det økonomiske. Først og sidst er det dog arbejdsgruppens energiske indsats, som har været udslagsgivende, og som har sikret DJK et meget smukt og velkørende damplokomotiv.

Redaktionen vil i et senere nummer bringe oplysninger om lokomotivtypens historie, herunder lokomotivernes stationering.

K 564 efter vending på Brammings drejeskive. DFDS' malteserkors synes iøjnefaldende på røgkammerdøren. Salgsafdelingen har markeret begivenheden ved at udsende to farvepostkort. Det ene har et lignende motiv som dette billede, det andet forestiller K 564 under udkørsel fra Bramming mod Esbjerg.

Foto: Jens Koefoed



Jernbaneorkesteret musicerer på perronen i Esbjerg, inden det første af dagens særtog afgår mod Bramming kl. 12.35.

Foto: Jens Koefoed



Tre af aktivisterne fra restaureringsarbejdet, fra venstre Preben Clausen, Richard Jensen og Niels Thorup - og Brammings borgmester, Egon L. Lorentzen, står lyttende, mens Ole Plum viderebringer DJK-bestyrelsens hilsen, inden han overrækker en håndmedet oliekanne til K 564. 1. oktober 1983.

Foto: Jan Koed

LÆSERNE SKRIVER

Redaktionen har til dette nummer modtaget en række korte indlæg fra læsere. Dem bringer vi nedenfor, fordi vi mener, at »jernbanen« også bør have plads til tilkendegivelser af denne art. For fremtiden vil »jernbanen« bringe læsernes korte, gerne kommenterende indlæg og bemærkninger under overskriften: Læsere skriver.

Svenske smalsporede jernbaner

Fra Arne Broegård og Mogens Bruun har redaktionen modtaget to indlæg, som supplerer oplysningerne om ordinær smalsportrafik i »jernbanen« nr. 3/1983, side 75.

I »jernbanen« nr. 3/1983 findes en summarisk gennemgang af museums- og smalsporsbaner i Norge og Sverige. Mogens Bruun skal have tak for sit fortrinlige initiativ og vil næppe tage det ilde op, hvis jeg uddyber et enkelt punkt, nemlig 2 svenske smalsporede strækninger med ordinær persontrafik. Begge kan varmt anbefales og er især overkommelige i forbindelse med en Stockholmsrejse, eller en tur på Nordturistbilletten.

Växjö-Västervik byder på 187 kms fascinerende rejse, fordi smalsporet netop blev valgt for at undgå kostbare anlægsarbejder. Banen går derfor i mange bugter og sving, og da den skal passere Smålands højland, også i sugende stigninger og fald. Og man oplever det hele, fordi banen trafikeres med YP (af daddelæskefaconen), som giver fint udsyn til alle sider. Trods motorstøj anbefales bageste førerplads, hvor man med vinduet åbent og fartmåleren for næsen kan opleve en togrejse af de snart sjældne. Under en viadukt lige før Åseda er der niveauekrydsning med normalspor, og i Gårdveda oplever man et detroniseret jernbaneknudepunkt med mange spor og perroner; men kun i 2 spor vokser der ikke høje træer. Og i Hultsfred vil man som regel opleve 5-togsmøde, hvor togene udveksler rejsende til og fra alle verdenshjørner. Længere er jeg aldrig kommet, fordi det ikke er muligt at rejse København-Stockholm på én dag over Västervik. Ved at skifte til toget til Linköping kan man derimod rejse fra København H 8.19 og være på Stockholm C 21.47 efter nugældende køreplan.

I Stockholm kan man købe det store 24-timers turistkort og hermed rejse frit på Roslagsbanen (og selvfølgelig T-banen og de 2 resterende sporvognslinier, Djurgårdsfærger og busserne).

Roslagsbanen er resterne af et vidtstrakt 891 mm banenet nord for Stockholm, og trafikeres nu kun 65 km, alt med elektrisk traktion. Den første del elektrificeredes i 1895! og blev derved Sveriges første med denne driftsform. 20 års amputationer og uvished om banens fremtid har gjort, at der ikke er blevet investeret i nyt materiel – og netop dette har gjort banen til en stor seværdighed, hvor man i ordinære hverdagstog, især i myldretiderne, kan opleve at køre i mere end 60 år gamle vogne efter mere end 60 år gamle el-lokomotiver! Selv min hårdt plagede familie fandt jernbanegalskaben charmerende, da de rullede ud i

Roslagen stående på en åben platform på gammeldags rejsevis og omgivet af folk på vej hjem fra arbejde – og ikke i et museumstog.

Hele nettet fra Stockholm Östra til Kårsta med sidelinierne til Österskär og Näsbypark kan køres igennem på 5 timer, men mindre kan gøre det. Vognene med åbne platforme synes især at gå på Österskärslinien i myldretiden; men i sommer så jeg et tog med 3 af dem på Kårstalinien. Det bedste er bare at gå ind på Stockholm Östra og udse sig et spændende tog. Det er en spændende banegård med 6-7 perronspor og endnu flere opstillings- og rangerspor, beliggende i en baggård bag en lidet imponerende indgang med billet salg (gratis køreplan), kiosker og en lidt kedelig restaurant i genuin 1930-stil, men med venlig betjening og god og rigelig mad til en rimelig pris. Jeg spiser der altid, så jeg mæt og veltilfreds kan kaste mig ud i den lyslevende jernbanenostalgi.

Og den er let at finde: Fra T-centralen med T-banen til stationen Tekniska Högskolan. Så ligger Stockholm Östra lige over gaden, når man kommer op. Men vent ikke for længe. Det er besluttet, at når T-banen er udbygget en smule længere mod nord, skal Roslagsbanen indskrænkes til en fødelinie for busser og T-bane på en ganske kort strækning. Og SJ arbejder målbevidst på at slippe af med banen Växjö-Västervik.

Arne Broegård,
Horslunde.



Roslagsbanens hovedstrækning (tidligere Stockholm-Rimbo) går **ikke** fra Näsby til Kårsta, men fra Stockholms Østre banegård over Djurholms Ösby, Roslags Näsby, Lindholmen til Kårsta. Da banen gik til Rimbo var den 55 km, nu er den 42 km, og de to i artiklen nævnte sidebaner er henholdsvis 7 og 18 km lange. En del af banen har dobbeltspor. Trafikken er tæt, eksempelvis køres på hverdage udenfor myldretiden fra Stockholm Ö 5 tog hver time, 2 til Näsbypark, 2 til Österskär og ét til Lindholmen, og dette fortsætter hveranden time til Kårsta.

Trods banens tætte trafik og store popularitet har der været tale om nedlægning eller indskrænkning (blandt andet i forbindelse med planer om Stockholms eventuelle videre tunnelbaneudbygning), og nedlægningen mellem Rimbo og Kårsta i januar 1981 har bidraget til at omkring 2000 af banens daglige passagerer har meldt sig ind i en forening, der vil arbejde for Roslagsbanens bevarelse.

Mogens Bruun,
Ølstykke.

BOGANMELDELSE

Jens Bruun Petersen: MO-motorvogne. »Temahefte 1«, Albertslund 1983, UK-modellers forlag. 40 sider A5, 32 fotos, 15 andre ill. Pris kr. 27,00.

Selv om det ikke står anført i heftet, er det vistnok hensigten at udgive en serie tema-hefter af denne type, primært med sigte på modelbyggere/ynge jernbane-intereserede, som mangler bred basis-viden, sekundært sikkert også for at styrke salget af UK-modeller. Tanken – at lave en nemt tilgængelig, bred indføring i et bestemt tema, som her MO-vognene – er god og velment, men forsøget noget mislykket. Ikke på grund af JPBs velskrevne, lille tekst, som nødvendigvis må være noget overfladisk. En enkelt decideret fejl skal dog nævnes: lyntoget »Engländeren« var ikke, som det hedder, »oprindelig oprangeret af to MO-vogne med stålvogne imellem...«, jvf. artiklen i »jernbanen« nr. 6/1978.

Men mislykket er heftet pga. sjuksk fra forlagets side: indholdet på siderne 33 og 34 er forbyttet med hhv. 35 og 36, og det samme gør sig formentlig gældende med side 9 og 13 – ellers er der ingen logik i teksten. Trykket og billedgengivelsen er absolut heller ikke i top og kan karakteriseres som »billig kontor-offset«, men da billedud-

valget, med få gode undtagelser nær, ikke er synderligt ophidsende, er skaden ikke så stor. Uheldigt er det også, at man ukritisk og ukommenteret har gengivet tegninger fra DSBs »Driftsmateriellet 1941«, hvor tegningen af MO 1800-serien er forkert, idet den viser et smalt vindue i den store passagerafdeling, som de »uindviiede« vil lede for-gæves efter på billeder eller virkelige vogne. På heftets midterark er anbragt to HO-tegninger, og man er nødt til at rive arket ud for at se den ene i sin helhed. Men da tegningerne er ualmindelig dårligt udført (spec. 1800-serien), med tykke streger, forkerte proportioner og inkonsekvent stil, er skaden ved at rive arket ud ikke stor. Endelig virker det overraskende, at man i et så lille hefte bruger plads på hele 3 fotos af »forgængerne« MP – tilmed et uden angivelse deraf!

Måske vil nogen synes, at det uprætentiose lille hefte har fået for hård en medfart her, men hvis det er begyndelsen til en længere serie, bør udgiverne nok tage kritikken til sig. Der er mere end nok på markedet af små »fnadrede« hefter i dårligt tryk, som kun sælges i mangel af andet eller pga. nogle få, interessante billeder, som burde bringes i en helt anden sammenhæng.

John Poulsen

DØDSFALD

Poul Hjortkjær

Den 22. juli i år døde en af Dansk Jernbane-Klubs gode venner, direktør Poul Hjortkjær, Danske Privatbaners Fælleskontor.

Poul Hjortkjær var født i 1915 og tog eksamen som civilingeniør i 1939. Efter at have været ansat et par år i et privat entreprenørfirma, blev han allerede i 1941 i en alder af 26 år, driftsbestyrer for Mariager-Faarup-Viborg Jernbane og det følgende år tillige for Skive-Vestsalling Jernbane. Efter at have ledet banerne gennem de vanskelige krigsåre, blev han i 1948 udnævnt til direktør i privatbanernes fælleskontor, hvilken stilling han varetog indtil sin død. Da Hjortkjær blev direktør for fælleskontoret, var der op mod 50 baner med en trafik, der var større end nogensinde. Kontoret havde store lokaler ved søerne og beskæftigede en lang række medarbejdere. Med årene kom banerne i vanskeligheder, og størsteparten blev nedlagt. Antallet af medlemmer svandt ind og medarbejderstaben med dette. Til gengæld voksede pensionskassens opgaver, og Hjortkjær havde vedblivende selv mange store og vanskelige opgaver. Alligevel tror jeg, at tilbagegangen gik ham på nerverne, og han sørgede over at se den ene bane efter den anden nedlagt.

Jeg har gennem årene haft megen hjælp fra Poul Hjortkjærs side, når jeg skulle fremskaffe oplysninger om banernes forhold. Da Dansk Jernbane-Klub blev stiftet i 1961, og vi i 1962 påbegyndte driften af Bandholm-banen, var det en selvfølge, at samarbejdet blev endnu mere intenst, idet forsikringsforeningen overtog forsikringerne for museumsbanen. Det var et helt nyt område for Hjortkjær, og han gjorde et stort arbejde for at skaffe os de bedst mulige vilkår. At han ikke kunne overtage forsikringerne for Mariagerbanen og Limfjordsbanen, hvad vi naturligvis øns-

skede, var ikke hans skyld, idet foreningens love ikke tillod dette, når banen ikke blev drevet i forbindelse med en af de privatbaner, der var medlem af forsikringsforeningen.

Poul Hjortkjær kunne virke lidt formel og tilbageholdende, når man ikke kendte ham, men havde man først lært ham at kende, var han en venlig, hjælpsom og beskedne mand, der hjalp hvor han var i stand til det. Foreningen har med Hjortkjærs bortgang mistet en god ven, og vi vil savne ham i det fremtidige arbejde.

Birger Wilcke

Hans T. Larsen

Lørdag den 13. august så arbejdsholdet i remisen flagene på DSBs maskindepot og på stationen gå på halv stang, og kort efter indløb det sørgelige budskab, at vort gode medlem, lokomotivfører Hans T. Larsen, var afgået ved døden om formiddagen.

Hans, der blev 64 år, havde siden sin læretid i trediveerne ved APB været beskæftiget med jernbane. Da Erik og jeg i 1968 begyndte reparation af HV 3, var Hans en af de første, der interesserede sig for os, og det blev snart til mere. Han kom meget i remisen, og da arbejdet på nr. 34 blev påbegyndt, meldte han sig ind i Dansk Jernbane-Klub.

Nr. 34 havde hans hjerte, da hans far i sin tid havde ført dette lokomotiv. Det var da også helt naturligt, at det blev Hans, der førte lokomotivet ved indvielsen i 1982.

Med Hans har vi mistet en god ven og kammerat, og vi vil i Nordjysk afdeling mindes ham, som den lokomotivmand han var.

Æret være hans minde.

Hedetoft

FORENINGS-NYT

Kommende udflugter

Lørdag den 26. november: Udflugt til Mariager med MR-tog og besøg på Vognfabrikken Scandia A/S.

Randers	afg.	10.00
Mariager	ank.	12.00
Mariager	afg.	13.00
Randers	ank.	14.45
Randers	afg.	14.50
Scandia	ank.	15.05
Scandia	afg. ca.	17.00
Randers	ank.	17.15

Prisen for udflugten er kr. 90,00. Besøget på Scandia A/S alene kr. 25,00. **Tilmelding sker ved senest den 15. november at indbetale beløbet på postgirokonto 4 31 68 43, Dansk Jernbane-Klub, Midtjysk afdeling, 8900 Randers.**

MR-udflugten gennemføres kun, hvis mindst 45 deltagere melder sig. Oplysning om udflugtens gennemførelse kan gives efter den 15. november på tlf. (06) 41 85 79.

Uffe Andersson

Kommende møder

Onsdag den 9. november 1983 kl. 19.30 i Englesalen, Niels Steensens Gymnasium, Jagtvej 183 B.

Sidste år havde vi op mod jul en virkelig dejlig familieaften i DJK, hvor vi havde andespil, auktion og filmforevisning.

★

Vi forsøger os med et lignende program igen i år, og på denne aften vil der blive vist et par ældre DSB-film, som De kan glæde Dem til gensynet af.

Andespil med gevinster for hele familien. Der sælges 3 plader til 10 gennemgående spil for kun kr. 20,00.

Glæd Dem til denne aften, som De ved Deres medvirken kan være med til at gøre til en oplevelse af de gode.

★

Onsdag den 7. december 1983 kl. 19.30: Storebæltsoverfarten. Englesalen, Niels Steensens Gymnasium, Jagtvej 183 B.

Storebæltsoverfarten fylder 100 år den 1. december 1983. I den anledning kommer driftsområdechef K. Yde Lassen, DSB Driftsområde Storebælt og fortæller om Storebæltsoverfarten i går, i dag og i morgen.

Efter foredraget vises der film om Storebæltsoverfarten.

★

Onsdag den 18. januar 1984 kl. 19.30 i Englesalen, Niels Steensens Gymnasium, Jagtvej 183 B.

Programmet vil blive annonceret i »jernbanen« nr. 6/1983.
OCMP

Nyt fra lokalafdelingerne

Nordjysk afdeling

Ændret mødested

Med virkning fra den første onsdag i november vil møderne om onsdagen blive afholdt på **Forchhammersvej 7**. Tidspunktet er uændret kl. 19.30.

Onsdag den 14. december kl. 19.30 i lokalerne på Forchhammersvej 7, Aalborg.

Generalforsamling, derefter vises en film om moderne tog, ligesom vi får kaffe. Af hensyn til kaffeopdækningen beder vi om tilmelding til formanden, tlf. (08) 13 16 26, senest den 12. december.

Hedetoft

Midtjysk afdeling

Fredag den 18. november kl. 19.30 på biblioteket, Stemannsgade 2, Randers.

Generalforsamling, derefter causerer S. P. Laursen om sit liv ved jernbanen.

Tirsdag den 22. november kl. 19.30 i lokale 4 på biblioteket, Herning.

Fredag den 16. december kl. 19.30 i DSB Idrætsforenings lokaler i Skovgårdsgade (Godsterminalen), Århus.

Julemøde, film og lysbilleder.

Uffe Andersson

Fyn/Syddjylland afdeling

Bemærk ændret dato!

Tirsdag den 22. november kl. 19.00 i DSBs mødelokaler i den gamle toldbygning (hjørnet af Østre Stationsvej/Rugårdsvej), Odense.

Den ændrede dato skyldes, at vi denne aften holder »dampaften«, idet vi får besøg af Keld Zumbach, Århus, der medbringer en stak af sine egne film. De, der endnu husker, da KZ var her i marts 1982, vil nok kunne tilslutte sig, at det bliver en »aften med fut i«.

Der vil som sædvanlig kunne købes øl, vand, kaffe m.v.

Ideer/ønsker til møderne, tilsagn om at medvirke m.v., modtages stadig med største glæde.

Jens Bay-Nielsen, Kragemosen 65, 5250 Odense SV, tlf. (09) 17 55 05.

Lolland-Falster afdeling

Lokalafdelingen afholdt generalforsamling den 14. september i Nykøbing F.

Af vigtige ting skal meddeles, at Poul Stolarczyk udtrådte af bestyrelsen, og i hans sted valgtes Johan Jørgensen, Nykøbing F. Lokalforeningens bestyrelse består herefter af: Ole Jensen, formand
Per Topp Nielsen, næstformand og »Postmand«
Johan Jørgensen, kasserer.

Forsamlingen besluttede, at medlemsmøde afholdes den anden onsdag i hver måned. Møderne holdes på Nykøbing F station kl. 19.00, såfremt intet andet meddeles.

Kommende møder:

Onsdag den 9. november kl. 19.00 i Nykøbing F.

Onsdag den 14. december kl. 19.00 i Nykøbing F.

Programmet for de enkelte aftener er endnu ikke fastlagt, men oplysning herom kan indhentes hos Ole Jensen på tlf. (03) 92 23 23. I øvrigt modtager bestyrelsen meget gerne forslag til mødernes indhold.

Ole Jensen



Efter en spændende tur ad den nedlagte bane Næstved-Sandved er udflugtstoget nået til Sandved station, som for en kort stund blev befolket af et mylder af rejsende. 18. september 1983. Foto: Jan Koed

Sydsjælland rundt med MO

Søndag den 18. september var omkring 70 mennesker mødt op på Københavns Hovedbanegård for at deltage i en jernbaneudflugt Sydsjælland rundt. DSB havde stillet MO 1873 til rådighed, mens DJKs egne vogne CLL 1495 og AX 394 dannede resten af toget. Der var således tale om et traditionelt motortog, som vi har mødt det overalt på danske statsbanestrækninger gennem den sidste menneskealder.

I et lunt sensommervejr, hvor solen ind imellem fik mulighed for at bryde igennem skydækket, gik turen i første omgang til Næstved via Roskilde og Køge. Salgsafdelingen havde indrettet sig i en af AX-vognens kupeer, hvorfra det var muligt at få stillet tørsten efter både viden og væde. Et af de første fotostop blev afviklet i Lille-Skensved, hvor der blev lejlighed til at fotografere toget ved det sydlige indkørselssignal, som er et af de få vingesignaler, der er

tilbage ved DSB. Det er på høje tid at besøge strækningen, hvis man vil nå at se et mekanisk sikringsanlæg i funktion, idet køblerne til det kommende elektriske anlæg allerede er lagt, og de nye dagslyssignaler ligger parat til at blive installeret.

I Ølby var der endnu et fotostop, denne gang ved den nye S-togs-station, som på det tidspunkt endnu ikke var taget i brug. Køge passerede vi hurtigt igennem; det var, som passede vort tog ikke rigtigt til de nye omgivelser.

Efter et kort ophold i Næstved fortsatte vi på et af de mere usædvanlige afsnit af turen. Der er vist ikke mange jernbaneforvaltninger – bortset fra DSB – der kan tilbyde befordring på totalt nedlagte strækninger. Hvad der ellers synes umuligt, kan lade sig gøre mellem Næstved og Sandved, en strækning, hvor al trafik ophørte i 1971. I parentes bemærket blev godstrafikken opretholdt mellem Sandved og Slagelse.

Rent administrativt blev kørslen muliggjort ved, at Økonomi- og planlægningsafdelingen ved DSB udstedte et såkaldt ØP-cirkulære benævnt »Instruks for kørsel med veterantogsmateriel på strækningen Næstved-Sandved-Slagelse«. Det var et ret omfattende cirkulære, der bl.a. beskrev strækningen og gav instrukser for trafikafviklingen. Næstved-Sandved måtte højst befares med 30 km/t og kun i dagslys. Da alle sikringsforanstaltninger ved niveauoverkørsler er fjernet, var der nøje beskrevet, hvorledes passage skulle foregå. Herfra citeres følgende:

»På strækningen Sandved-Næstved, der normalt ikke befares af jernbanekøretøjer, skal endvidere følgende bestemmelser iagttages:

Hvert tog skal medgives fire vejvagter, hvis opgave det er at advare vejtrafikken. Vejvagterne skal være iført sikkerhedsvest, medbringe en lygte, som kan vise rødt lys, og være instrueret i anvendelse af politiets stoptegn.

De fire vejvagter skal placere sig således, at vejtrafikken advares bedst muligt. Der skal tages hensyn til de forskelligeartede forhold ved den enkelte overkørsel (bygninger, vejsving, parallelveje, bevoksning m.v.). En vejvagt til hver side og skal dog placere sig mindst 20 m fra overkørslen.

Når vejvagterne er på plads, føres toget over overkørslen under afgivelse af lydsignal »Giv agt«.

Når hele toget har passeret overkørslen, kaldes vejvagterne tilbage, og kørslen kan fortsættes.»

Man følte sig næsten hensat til jernbanens barndom, hvor der skulle gå en mand foran toget og vifte med et flag for at advare de vejfarende. Det turde være overflødigt at skrive, at instruksen blev overholdt til punkt og prikke.

I Sandved blev VLTJ M 6 og D 5658 koblet bag på toget, og et anseligt, men noget blandet tog, fortsatte til Dalmose, hvor Foreningen Dalmose-Skælskør Banen (FDSB) stod for den videre befordring til Skælskør.

Den 11,5 km lange bane Dalmose-Skælskør hører også til de mere »mystiske« ved DSB. Persontrafikken ophørte allerede i 1950, mens godstrafikken fortsatte helt frem til 1975. Sporet blev dog ikke fjernet, og en kreds af jern-

banevenner så hurtigt mulighederne for at drive veteranbane på den nedlagte strækning. I 1978 forpagtede FDSB banen af DSB på den betingelse, at man forpligtede sig til at vedligeholde strækningen ved at holde den fri for bevoksning og udskifte nedslidte skinner og sveller.

Foreningen påbegyndte regelmæssig trafik i 1979 med materiel bestående af Triangelvogne og toakslede privatbanevogne, som medlemmerne har istandsat på det nydeligste. I øjeblikket er man i færd med en omfattende revision af SNNB nr. 3 i en remise, som foreningens medlemmer selv har opført. I den gamle murede remise fra banens åbning har Omstigningsklubben til huse med deres københavnske sporvogne.

Desværre er det fine gamle stationsmiljø i Skælskør nu kun en skygge af sig selv, idet Vestsjællands Trafikskelskab og DSB har opført nogle skæmmende garager på det tidligere stationsareal. FDSB har dog langsigtede planer om at rette op på dette forhold, idet man agter at anlægge nye perroner og øvrige faciliteter for banens passagerer.

Efter en udbytterig besigtigelse af de spændende aktiviteter i Skælskør påbegyndtes hjemturen via Dalmose og Slagelse med endnu nogle fotostop undervejs. Præcis på det planlagte klokkeslet ankom toget til Københavns Hovedbanegård for at sætte deltagerne af efter en lang, oplevelsesmættet og velafviklet tur.

Jan Koed

Limfjordsbanen

Køresæsonen sluttede den 1. september på Limfjordsbanen, og selv om resultatet ikke er gjort endeligt op, kan det allerede nu siges, at det har været en god sæson. Trods det fine strandvejr har vi haft togene godt besat.

Nr. 34 har trukket alle sommerens tog og har fungeret upåklageligt. Vi kan konstatere, at det er en billig maskine at køre med, og det har bidraget til det gode resultat.

Arbejdet på TFJ C 8 har hvilet en smule til fordel for vor traktor, FFJ 1207, der til sidst måtte have ny motor. For de interesserede kan det oplyses, at den har fået en Bedford K 60 (ca. 125 hk) årgang 1976. Den blev erhvervet for 1000 kr., og vi har nu fået et godt stykke trækraft igen.

Når vort arbejde med kongevognen i Thy er afsluttet, bliver alle kræfter sat ind på at få C 8 færdig til næste sæson, som vi håber må blive lige så god som afvigte.

Lørdag den 10. september tog alt tjenstgørende personale med koner og børn afsked med sommeren ved en udflugt med banens skinnebusser. Turen var samtidig en prøvetur for SM 7 efter dens motorreparation. Under turen gjordes der holdt ved en gartner, og det aftaltes, at samtlige plantog fra næste år skal holde, så folk kan forsyne sig med friske grøntsager på vejen hjem.

Hedetoft

Et indtryk fra restaureringen af NRJ PA 801 inden de nye sider og gulvet var anbragt. Vognen er en typisk åben godsvogn med 15 tons lasteevne, den har bremsehus, hvorfra skruebremsen betjenes. Scandia byggede i 1925 vognen til Nakskov-Rødby Jernbane, der videresolgte den til Lollandsbane i 1954. DJK købte PA 801 i 1972. Foto: Carsten Buhl

Museumsbanen

Sommerens kørsel med plantog er sluttet, og ialt blev der befordret godt 12.000 rejsende. Det er 6% flere end sidste år. Stigningen skyldes især torsdagstogene i juli, hvor der i enkelte tog var mere end 300 rejsende – det gav stor travlhed ved billetsalgene.

På et andet område har vores »gode, gamle« service givet travlhed. Der har været usædvanlig mange cyklister med togene, og de har virkelig værdsat, at Museumsbanen befordrede cyklerne med samme tog. Det har ikke været noget særsyn med 4–5 cykler og et par barnevogne i togets pakvogn foruden den sædvanlige bagage.

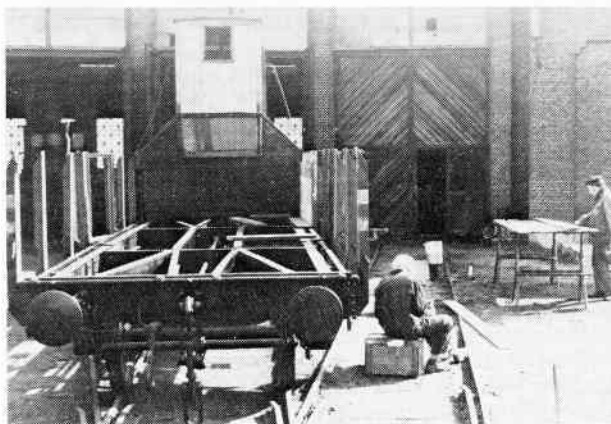
I sæsonen plejer kørslen at lægge en dæmper på de øvrige aktiviteter. Alligevel er det lykkedes at rulle et par flotte nyheder ud af remiseværkstedet. Den åbne godsvogn med bremsehus – NRJ PA 801 – kunne indsættes i driften den 12. juni i fuldstændig nyrestaureret stand. Midt i juli holdt Museumsbanen en aktivitetsuge som et specielt ferietilbud til Maribos ungdom. En lille håndfuld mennesker dukkede op og fulgte livet på Museumsbanen på nærmeste hold: Vognreparation, pudning af lokomotiv, kørsel og grenklipping langs strækningen. Og det var ikke bare passiv underholdning, for som afslutning på aktivitetsugen rullede en nymalet tankvogn – LJ ZE 50 91 01 – ud af værkstedet, og den er nu også i driftklar stand.

Hen i begyndelsen af september kunne arbejdsholdet i København melde MR-vognen færdig. Det er en tidligere DSB-motorvogn, som nu er indrettet med 6 sovekupeer og opholdsrum. Når vognen kommer til Maribo, vil det være en permanent forbedring af overnatningsforholdene for personalet.

Arbejderne på LJ 19 og GDS C 31 skrider fremad ligesom de trange tider (digteren skrev: »Trange tider langsomt skrider«), og medlemmer, der vil give en hånd med, er meget velkomne til at få nærmere oplysninger om arbejdsweekend'er på tlf. (01) 46 98 02. Arbejdsopgaverne er i øvrigt mangeartede. Vi udfører også udstillinger, billettrykning, bygningsvedligeholdelse og julearrangementer, så man behøver ikke at være håndværker for at få en tjans.

Til sidst skal opmærksomheden henledes på juletræstoget søndag den 11. december – her bliver der sikkert kørsel med 2 damplokomotiver.

Carsten Buhl



Mærkedage

Børge Chorfitzen og frue

Det er nok de få medlemmer i Dansk Jernbane-Klub, der ikke kender foreningens tidligere bestyrelsesmedlem Børge Chorfitzen. Siden foreningens start i 1961 har han virkelig taget del i foreningens arbejde på mange måder, og det står hans hjerte nær, at Dansk Jernbane-Klub til stadighed er aktiv på alle mulige måder.

I adskillige år var han en slags driftsbestyrer for Museumsbanen på Lolland, og han lagde bl.a. mange timer i at få Museumsbanen kendt i pressen i de første år. Mange gange har Børge Chorfitzen underholdt ved foreningens medlemsmøder med sine film, hvor han har delagtiggjort mange medlemmer i, hvad hans kone og han selv har oplevet på deres rejser med tog i det skønne Schweiz.

Den 15. oktober kan Børge Chorfitzen fejre 50 års forretningsjubel. Hans karriere begyndte i skrivemaskinebranchen omkring 1930. I 1933 startede Børge Chorfitzen sin egen forretning på Frederikssundsvej i København, og siden 1937 har han haft cykelforretning på adressen: Tagensvej 169 i Københavns nordvestkvarter. Det var også herfra, at han i årene 1961-1970 udførte meget af sit arbejde for Museumsbanen.

Knap en måned senere, nemlig den 14. november 1983, kan Børge Chorfitzen og hustru fejre deres guldbryllup, og på denne dag vil der sikkert gå mange tanker og hilsener til hjemmet på Havgårdsvej 12 i Hellerup fra de mange jernbaneentusiaster, der gennem årene har stiftet bekendtskab med hr. og fru Chorfitzen.

Fra Dansk Jernbane-Klubs side ønskes til lykke med de to store mærkedage med ønsket om held og lykke i fremtiden.

OCMP

»Jule-mærkedags-møde«

Støtteforeningen Danske Dampvenner indbyder til »julemærkedags-møde« **søndag den 6. november kl. 13.00 til omkring 19.00** i Vanløse Forsamlingshus, Lindehøj 12 (få minutter fra Vanløse station). Entré 10 kr.

Programmet byder på film, lysbilledfremvisning, auktion og underholdning. Alle programpunkter er endnu ikke fastlagte; men bl.a. vil der blive indslag om: Damp i Danmark før og nu, Storebæltsoverfarten 100 år, Damp i Østeuropa 1983, Damp i ministørrelse og Damp på mange måder. Foruden auktion over ting og sager vil der også være lejlighed til at handle i Dampvennernes bugnende bod.

Der vil være salg af kaffe/te/øl/vand. Ca. kl. 18.00 kan der mod forudbestilling serveres stort »pølsebord«. Den obligatoriske forudbestilling af pølsebord kan gøres hos **Støtteforeningen Danske Dampvenner, Esrumvej 47, 3000 Helsingør. Tlf. (02) 21 81 46.**

Svend Jørgensen

Salgsafdelingen

Hvor utroligt det end lyder, så nærmer tiden sig, hvor det atter er tid til at tænke på den »søde« juletid og dermed skrive ønskesedler og købe julegaver. Nedenfor finder De en fortegnelse over DJKs bøger, der endnu kan fås, samt en fortegnelse over bøger om danske jernbaner, der er udkommet gennem det sidste års tid.

DJKs bogserie

Nr.		kr.
30.	Altona-Kiel Jernbane af E. L. Parbøl. 68 sider, 18 ill.	23,00 + 4,00
31.	Horsens-Tørring Banen af P. Thomassen og B. Wilcke. 80 sider, 39 fot., 29 ill.	35,00 + 4,00
36.	Lollandsbanen 1874-1974 af P. Thomassen og B. Wilcke. 272 sider, 138 fot., 15 ill., 4 kort ..	135,00 + 10,00
37.	Næstved-Præstø-Mern Banen, 2. udg. af Birger Wilcke. 119 sider, 74 fot., 4 ill. og kort	65,00 + 7,00
38.	Nærumbanen 1900-1975 af Ole-Chr. M. Plum og B. Wilcke. 191 sider, 144 fot., 12 ill. ...	78,00 + 10,00
39.	Hornbækbanen 1906-1916-1976 af Svend Jørgensen, Ole-Chr. M. Plum og B. Wilcke. 133 sider, 90 fot., 25 ill.	68,00 + 7,00
40.	Høng-Tølløse Jernbane 1901-1976 af Ole-Chr. M. Plum. 154 sider, 122 fot., 6 ill.	80,00 + 10,00
41.	Vestbanen 1903-1978 af Ole-Chr. M. Plum og B. Wilcke. 166 sider, 112 fot., 19 ill.	85,00 + 10,00
42.	Østbanen 1879-1979 af Birger Wilcke. 268 sider, 172 fot., 18 ill.	150,00 + 10,00
43.	Gribskovbanen 1880-1980 af Birger Wilcke. 236 sider, 180 fot., 45 ill.	148,00 + 10,00
44.	»Æ Kringelbahn«, Aabenraa Amts Jernbaner af Birger Wilcke. 336 sider, 240 fot. og ill. ...	170,00 + 10,00



Motormateriel, bind 1, Triangelvognene af Hans G. Alkjær, Lars Jensen, John Poulsen og Hans Henrik Rasmussen.
136 sider, 125 fot. og ill. 110,00 + 10,00

DSB, Slagelse-Næstved Banen 90 år af Ole-Chr. M. Plum.
24 sider, 22 fot., 1 kort 15,00 + 3,00

Mariager-Handest Veteranjernbane i 10 år.
En fotokavalkade 18,50 + 4,00

Om Valby Gasværk og dets jernbane af Ole-Chr. M. Plum, Birger Bruun m.fl. 40 sider, ill. 12,00 + 4,00

Kolding-Egtved Jernbane, 2. udg. af P. Thomassen og B. Wilcke. 64 sider, 43 ill. 38,00 + 7,00

Jernbanefærger på Øresund og Strelasund af T. Nellemann.
84 sider, 116 fot. og ill. 68,00 + 7,00

Slangerupbanen og dens materiel af Ole-Chr. M. Plum og B. Wilcke. 124 sider, rigt ill. 54,00 + 7,00

Jernbanen, register 1961-1981 af Jens Toft Ingemann Larsen
64 sider 30,00 + 4,00

Nye bøger 1983

En smuk maskine af Poul Wind Skadhauge.
192 sider, ca. 200 tegninger 296,00 (incl. forsendelse)

Sådan husker jeg OMB (Nordvestfynske Jernbane) af Hans Gerner Christiansen. Rigt ill. .. 45,00 (incl. forsendelse)

Tårnet, Østerport station. Rigt ill. 35,00 (incl. forsendelse)
(Kun få eks.!)

Norden rundt med Tåg af Margreta Lindblad og Willy Westby.
440 sider, 110 ill. 120,00 (incl. forsendelse)

Danske Jernbaners driftsmateriel, 1981 af Per Topp Nielsen.
60 sider, 39 fot. og tegn. 30,00 + 4,50

Nordens Järnvägar 1979 fra Frank Stenvalls Förlag. Denne populære bogserie må suppleres op med dette nye bind.
119,50 (incl. forsendelse)



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

Leveringstiden er normalt ca. 14 dage. Varer, der ønskes leveret inden jul, bedes bestilt senest den 8. december 1983.

OCMP

Dansk Veteran Jernbane Platte

Storebæltsoverfartens 100 års jubilæum

Som omtalt i »jernbanen« nr. 2/1983 side 51 markeres Storebæltsoverfartens jubilæum med udsendelse af en smuk Bing & Grøndahl platte med hjulfærgen »Korsør« som motiv. Platten fremstilles i B&Gs smukke blå underglasur design, og den laves i en overstørrelse i forhold til jernbaneplatterne. I diameter måler jubilæumsplatten med hjulfærgen »Korsør« 21 cm.

Jubilæumsplatterne sælges – ligesom jernbaneplatterne – til fordel for Dansk Jernbane-Klubs arbejde, og den er fremstillet i et meget begrænset antal eksemplarer.

Prisen for denne smukke platte er kr. 210,00 pr. stk. + forsendelse.

Benyt den i dette nummer af »jernbanen« indlagte bestillingsseddel, og glæd Dem til at erhverve denne platte.

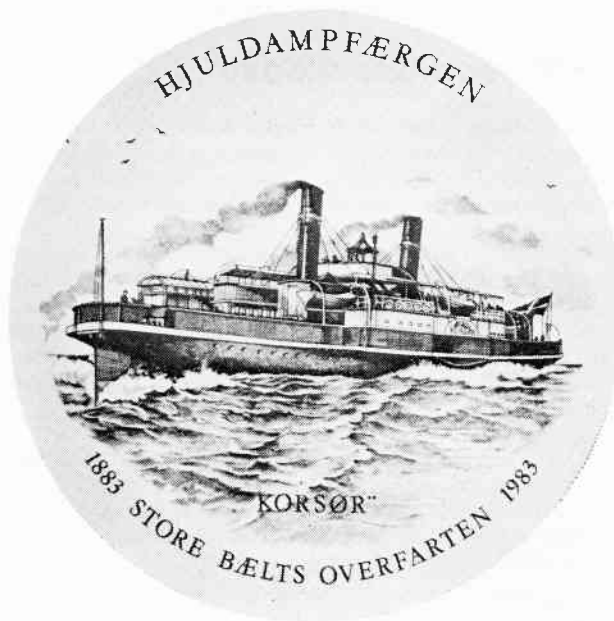
H 798

I oktober måned udsendes den 11. årsplatte med damplokomotiver som motiv fra Dansk Veteran Jernbane Platte. Lokomotivet, der pryder den smukke platte i år, er DSB H 798.

Af de tidligere års platter er der kun ganske få, hvoraf der resterer et mindre restoplæg, så hvis De mangler nogle i serien, så bør De skynde Dem at erhverve disse.

Platterne, der sælges til fordel for Dansk Jernbane-Klubs arbejde, fremstilles af Bing og Grøndahl i fabrikkens smukke blå underglasur design.

Benyt den i dette nummer af »jernbanen« indlagte bestillingsseddel, hvis De ikke allerede har bestilt dette års platte med damplokomotivet DSB H 798.





DANSK JERNBANE-KLUB

Foreningens organisation

Foreningens generelle adresse:

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



Indmeldelse i Dansk Jernbane-Klub:

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



Medlemskontingent for året 1983:

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

Indbetaling af kontingent:

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



Foreningens bestyrelse:

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

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

Kasserer: Regnskabschef Mogens Bruun,
Ahornvej 18, 3650 Ølstykke. Tlf. (02) 17 88 04.

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

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

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

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

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

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



Forlag og salgsafdeling:

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

Dansk Jernbane-Klub, Udflugtsafdelingen:

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



Lokalafdelinger:

DJKs nordjyske afdeling:

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

DJKs midtjyske afdeling:

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

DJKs afdeling Fyn/Syddjylland:

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

DJKs afdeling på Lolland-Falster:

Rejsébureauleder 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 weekends: (03) 88 05 49.

Mariager-Handest Veteranjernbane:

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

Limfjordsbanen:

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

D-maskine gruppen:

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



Foreningens øvrige arbejdssteder:

Bloustrød remise, Allerød (smalsporsmateriel):

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

Høng remise, Høng:

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

Roskilde, Slagterisporet:

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

Odense, Konservesporet:

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

BØGER

The Mouse and his Master af Terence Cuneo, forord af prins Philip. Kunstneren er kendt for sine skildringer af jernbaner, fjerne landes dyr, industrier, krigshandlinger, portrætter og kongelige begivenheder med stort ceremoniel. På alle billeder optræder en lille mus. 244 s. 170 farveill. 200 fot. & ill. 26½ x 33 cm tværformat. Ib. Kr. 729,25.

Modelleisenbahnen. Systeme, Techniken, Anlagenbau af Gerhard O. W. Fischer. 187 s. 146 fot. 40 ill. Kr. 177,50.

AGEVE 50 år 1933-1983 af John Frostberg & L. O. Karlsson. Historien om udviklingen fra AB Gävle Vagnverkstad til nu AGEVE, der er Sveriges største producent af godsvogne og har en betydelig produktion af bl.a. minelokomotiver. 144 s. 66 farvefot. 45 fot. 28 diag. kort og sporplaner i farver. 27½ x 19 cm ib. Kr. 149,00.

Modelleisenbahn-Elektronik von Anfang an. Eine leichtverständliche Einführung in die Modellbahnelektronik bis zum perfekten Zugbetrieb. 456 s. 420 ill. & fot. 16 farvefot. Ib. Kr. 302,75 til 1.1.84, derefter kr. 355,00.

Modelleisenbahn-Elektronik im Selbstbau. Harald Jungmann. 140 s. 82 diag. 14 tabeller. Ny udgave. Kr. 67,00.

Die Baureihe 96 - Gigant unter den Dampflokomotiven af Steffen Lüddecke. 204 s. 6 farveill. 190 fot., tegn. & grafer. 29½ x 21 cm ib. Kr. 458,50.



ROSENKILDE OG BAGGER A/S

forlag - boghandel - antikvariat

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



ÉNGANGS TILBUD

KUN INDTIL 1. DECEMBER

Genoptryk af "DRIFSMATERIELLET 1941" - en "bibel" for alle, som interesserer sig for DSBs materiel i efterkrigstiden. 400 tegninger af lok, motor-, person-, post-, og rejsegodsvogne. Optryk af den mest komplette udgave med bl.a. privatbanevognene fra SFJ og KSB. 320 sider, format 20 x 25,5 cm.

KAN KUN FÅS VED FORUBBESTILLING INDEN 1.12.1983

Indsæt inden denne dato
Kr.130,- (incl. forsendelse) på

Giro 1 52 56 62
H.H. Rasmussen
Løvsangervej 98
4000 Roskilde

bane bøger

**S SCANDIA
RANDERS**