

ISSN 0107-3702



# jernbanen

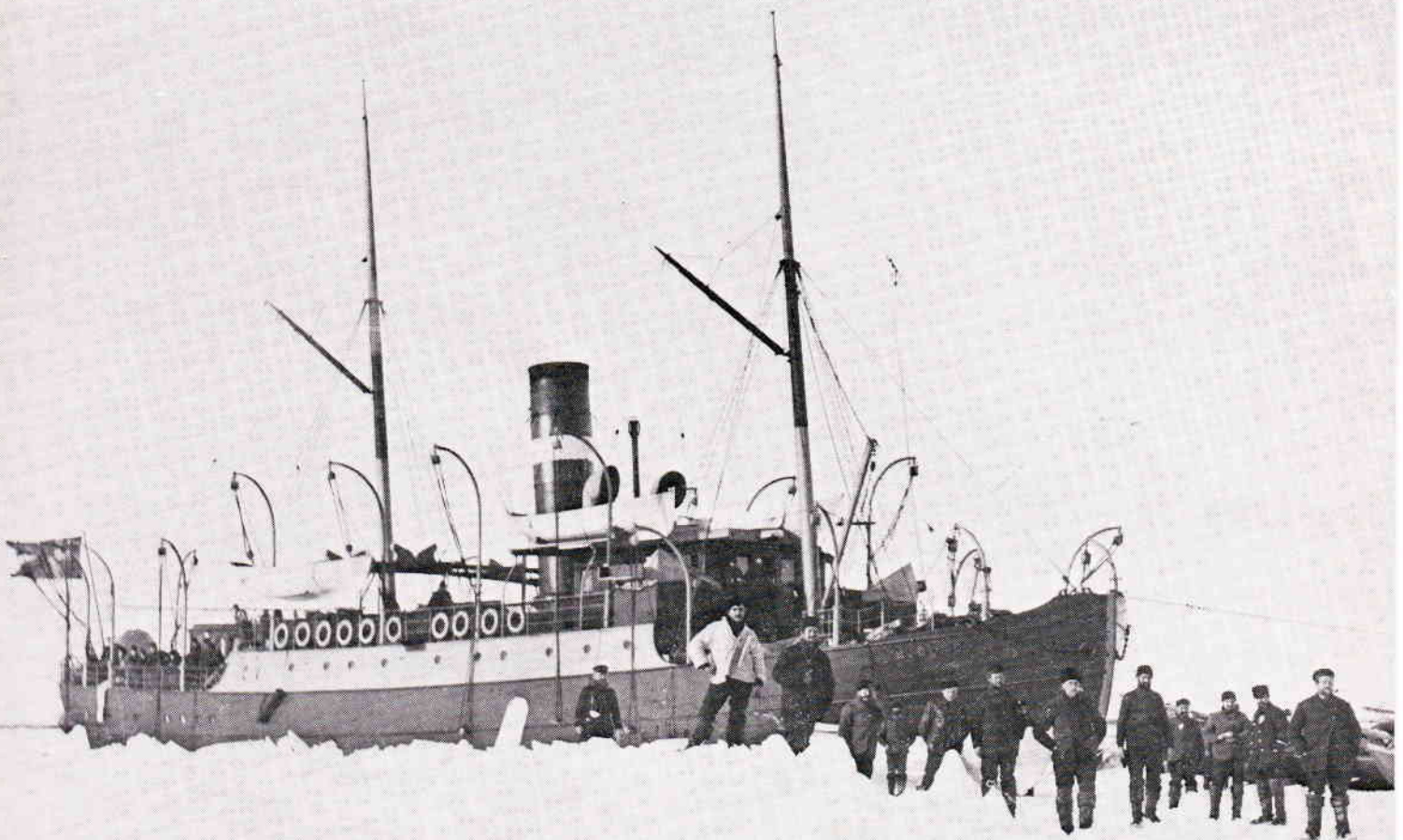
DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

6

23. ÅRGANG

DECEMBER 1983

KR. 20,00





#### **Decemberindtryk**

MR-tog ruller ud fra Århus H en kold vinternat 1981.

Foto: Asger Christiansen

#### **Forsiden**

Isvintrene var i tidligere tider et betydeligt større problem på Storebæltsoverfarten end i dag, hvor kæmpefærgerne med deres enorme maskinkraft kan forcere selv svær is. Hjuldampernes skovlhjul var meget sårbare over for selv mindre isdannelser, og det var derfor nødvendigt at råde over et beredskab af isbrydere og isbåde til at opretholde den mest vitale trafik over bæltet. Isbådsmandskabet er stillet op til fotografering med isbryderen »Mjølner« i baggrunden. Læs artiklen om Storebæltsoverfarten for hundrede år siden inde i bladet.

Foto: DSB Jernbanemuseum

#### **Redaktionelt**

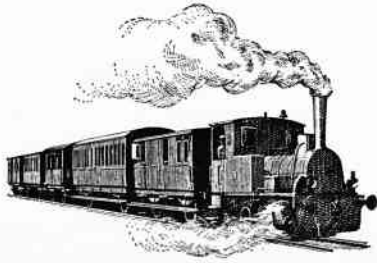
Adresseændring og reklamation af udeblevne numre meddeles til det lokale postkontor. Medlemmer i udlandet bedes dog meddele adresseændring til foreningens sekretariat. Reklamation af fejleksemplarer sker ligeledes til sekretariatet.

»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. 1/1984 skal være redaktionen i hænde senest den 10. januar 1984.

Stof til »jernbanen« nr. 2/1984 skal være redaktionen i hænde senest den 10. marts 1984.

Dette nummer af »jernbanen« er afleveret til postvæsenet den 12. december 1983.



# jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

23. årgang nr. 6, december 1983

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

## Indhold:

Fra postskib til dampfærge 136  
Hundrede år siden Randers-Hadsund  
Jernbane blev indviet 143  
DSB og Danmarks privatbaner køber  
materiel hos Scandia A/S i Randers 147  
Jernbanenyt – kort fortalt 149  
Privatbanerne 149  
Det sorte spøgelse 151  
Læserne skriver 152  
Svenska Järnvägsklubben og dens  
bøger 154  
Bog anmeldelser 155  
Foreningsnyt 156

## 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.

## Opsummering

Ved årsskiftet er det almindeligt at se tilbage på det forløbne års begivenheder. Det kan der også være god mening i at gøre på jernbanernes og vor jernbaneinteressens område.

Hos DSB har året været præget af indsatser på mange fronter: Der er investeret meget arbejde og mange penge på at forbedre togdriftens præcision. Resultatet er, at fjerntogene på ugens hverdage ligger pænt over den vedtagne præcisionstærskel på 80% af samtlige tog, mens fjerntogene i weekenden er væsentlig mere upræcise (omkring 75% af togene ankommer rettidigt). I regionaltrafikken nærmer regulariteten sig 90% både øst og vest for Storebælt. Det er fint, når man også husker på, at fjerntoggangen smitter af på lokaltogene. Elektrificeringsprojektet skrider frem, omend med forsinkelse, og der er bestilt flere lokomotiver. Ellers er de store nyheder på materielfronten, at der iværksættes en oppudsning af de nu 20-årige lyntogssæt, litra MA, og at Hovedstadsrådet har godkendt, at DSB anskaffer de første af en ny generation S-tog. I årets løb har vi også kunnet glæde os over åbningen af S-togslinien til Køge, hvorved et længe efterstræbt mål i regionens trafikudbygning endelig er nået.

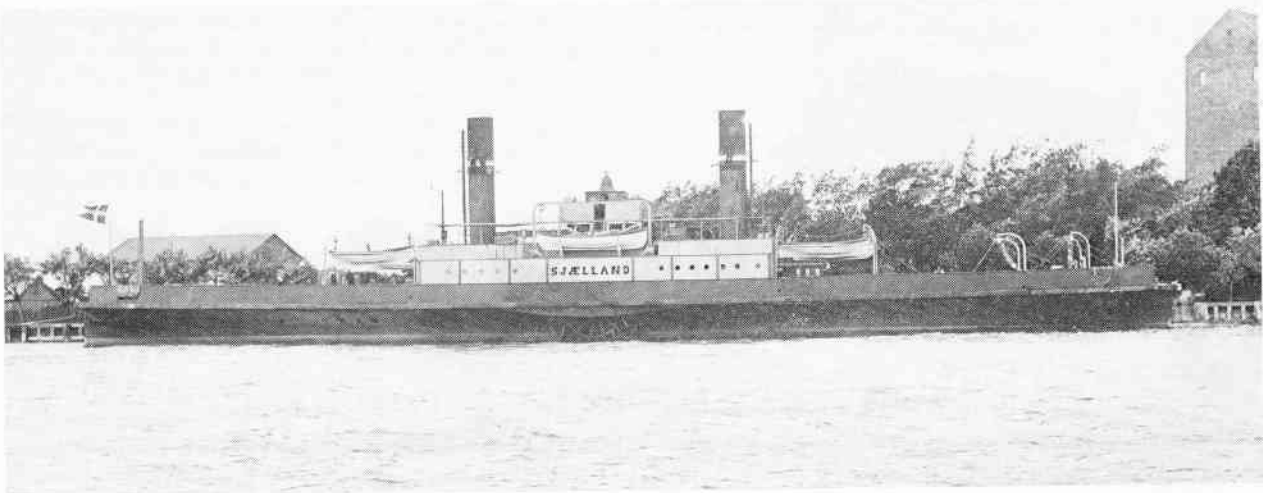
På transportområdet som helhed er DSB efterhånden kommet i en mindre gunstig position pga. prisforhøjelser, og virkningen heraf har kunnet spores i stigende passagertal. Forhåbentlig kan denne tendens bremses, hvis politikerne, således som det forlyder i disse dage, ikke tillader forhøjelser af priserne i 1985 og muligvis omgør de vedtagne forhøjelser for 1984.

Privatbanerne har i årets løb fået nyt rullende materiel, og tiltrængte fornyelser af spor m.m. er også sket; men også her oplever vi, at jernbanerne taber terræn.

Landets uopslidelige trafikale debateme: Storebæltsforbindelsen – fast eller flydende – blev ikke uddebatteret i årets løb; men der skete den udvikling, at DSB nu projekterer det første trin henimod en sammenlægning af jernbane- og bilfærgedriften på Halskov-Knudshovedlinien. Om dette projekt skal føres ud i livet, vil blive afgjort, når Folketinget i 1985 igen vil overveje, om der skal bygges en fast forbindelse.

I vor egen verden har vi i det store og hele haft et godt år, specielt er der grund til at fremhæve, at K 564 blev færdigindsat, og at MHVJ har fået sin remisebygning i Mariager. Disse højdepunkter bør dog ikke få os til at glemme, at der på alle andre arbejdssteder og baner er gjort et solidt stykke arbejde. »jernbanen« har været plaget af forsinkelser, redaktionen beder om undskyldning og tilføjer: »Vi er opmærksomme på forholdet og arbejder på at realisere udgivelsesterminerne«. På alle klubbens virkefelter gælder det imidlertid, at det altid er velkomment med nye kræfter, som kan give en hånd med. Så er det også på tide – at ønske alle bladets læsere et rigtig godt nytår.

jens koefoed



Trafikken med færgerne antog hurtigt et så stort omfang, at man måtte bestille en tredje færge. I 1887 leverede Burmeister & Wain dampfærgerne »Sjælland«, som praktisk taget var identisk med de to første færger. »Sjælland« bliver her udrustet ved kaj i Korsør, 1887.

Foto: DSB Jernbanemuseum

# Fra postskib til dampfærge

1. del

Af Jan Koed

For hundrede år siden blev de første jernbanefærger sat i fart på Storebælt. Fra en spæd start udviklede overfarten sig hurtigt til at blive det danske samfunds trafikale livsnerve. En hundredårsdag er en god anledning til at genkalde erindringen om, hvordan det hele startede. I det følgende fortælles der kort om de forskellige planer forud for overfartens etablering, om konstruktionen af de første færger, om deres indsættelse i trafikken og lidt om deres videre skæbne.

## Et sammenhængende jernbanesystem

Før 1862 eksisterede der i kongeriget Danmark kun én jernbanestrækning, banen fra København til Korsør, bygget og drevet af Det sjællandske Jernbaneselskab, der var et privat aktieselskab. I Jylland og på Fyn var man imidlertid godt igang med bygningen af de første jernbanestrækninger, og her var det et engelsk entreprenørkonsortium Peto, Brassey & Betts, der byggede banerne for den danske stats regning. Efter åbningen af den første jyske strækning i 1862 mellem Århus og Randers gik det slag i slag med etableringen af det jysk-fynske stambanenet. I 1865 åbnedes den fynske hovedbane, i de første år også kaldet Dronning Louises Jernbane, mellem Nyborg og Middelfart, i 1866 forlænget til Strib. På den anden side Lillebælt fik Fredericia forbindelse med kontinentets jernbaner via Vamdrup i 1866, mens forbindelsen til Århus etableredes i 1868.

Så tidligt som i 1859 blev det første forslag stillet om indførelse af jernbanefærger mellem landsdelene. Allerede på det tidspunkt var man klar over, at skulle jernbanens betydning for det danske samfunds trafikale og økonomiske udvikling blive af virkeligt format, måtte de adskilte banesystemer i Jylland, på Fyn og Sjælland forenes ved indsættelse af fartojer, der tillod overførsel af jernbanema-

teriel, således at man undgik den besværlige og kostbare omladning af godset undervejs. Forslaget vandt dog ikke gehør, og det var først, da Peto, Brassey & Betts, der i realiteten drev banerne vest for Storebælt, satte hele deres styrke bag færgeplanerne, at de blev taget op og behandlet på højeste plan. Indenrigsminister Orla Lehmann foranledigede således, at der i slutningen af 1862 blev udarbejdet en redegørelse bestemt for rigsdagen med titlen: »Om Jernbane-Dampfærger paa Store- og Lillebælt«.

Adskillige prominente personer med tilknytning til jernbanevæsenet i Jylland og Fyn advokerede for jernbanefærger. En af de mest entusiastiske fortalere var ingeniørkaptajn Niels Holst, som på det tidspunkt var statens tilsynsførende ved de jysk-fynske baneanlæg, og som senere i sin egenskab af driftsbestyrer og generaldirektør for statsbanerne kom til at indføre færgedriften på adskillige overfarter.

Det er interessant at erfare, at man allerede på dette tidspunkt foreslår færgeruten mellem Sjælland og Fyn henlagt til overfartsstederne Halsskov og Knudshoved og regner med en sejltid på én time. På Lillebælt var det tanken at indføre færger med to spor, mens Storebælts-overfartens færger forudsattes bygget med tre spor, som skulle løbe sammen i enderne til to spor. Det var ganske fremsynede planer, dels fordi tre-sporede færger på Storebælt blev indført så sent som i 1927, og dels fordi en udflytning af jernbaneoverfarten til Halsskov-Knudshoved er højaktuel.

Muligheden for færgefart over bælteerne blev dog forpasset i denne omgang. Det sjællandske Jernbaneselskab ønskede ikke at deltage i anlægget, idet man meget pessimistisk anslog det daglige behov for overførsel af godsvogne til mellem fire og seks. Det kunne der jo ikke blive nogen

forretning ud af for et privat foretagende, der først og fremmest måtte tænke på aktionærernes interesser. Dertil kom de usikre udenrigspolitiske forhold, og så var man måske en kende for tidligt ude med planerne.

I 1865, da krigen i Sønderjylland var forbi, og den fynske hovedbane stod foran sin åbning, blev planerne for Lillebæltsoverfarten taget op igen af Niels Holst med det resultat, at den første danske jernbanefærgeoverfart kunne påbegynde driften i 1872.

Nu blev planerne om Storebæltsoverfarten mere aktuelle end nogen sinde. Indenrigsministeriet nedsatte en kommission med repræsentanter fra Det sjællandske Jernbaneselskab, De jydsk-fynske Statsbaner, Postvæsenet og Marinen, og indholdet i betænkningen, som blev afgivet i 1874, kom stort set til at svare til indholdet i den senere vedtagne lov. Inden man nåede så vidt, var der imidlertid gået år med forhandlinger, fremsættelse af lovforslag, nedsættelse af udvalg og almindelig parlamentarisk forhandlingstaktik. Dertil kom, at statsovertagelsen af Det sjællandske Jernbaneselskab var blevet aktuel, og det var en sag, man ville have overstået, inden der blev taget endelig stilling til Storebæltsoverfarten. Den 2. juli 1880 blev loven om statens køb af aktierne i Det sjællandske Jernbaneselskab vedtaget, idet man fastsatte overtagelsen med tilbagevirkende kraft til den 1. januar 1880.

I december 1880 blev der fremsat et nyt lovforslag om dampfærgeforbindelse mellem Korsør og Nyborg, og efter en langvarig parlamentarisk behandling blev loven endelig vedtaget den 23. april 1881. Overfarten skulle betjenes af to dampfærger, og der skulle anlægges ét færgeleje i hver af havnene i Korsør og Nyborg. Under indtryk af de tilbagevendende problemer med isforholdene i Storebælt skulle der bygges et særligt isbrydende skrueskib, idet hjuldampere var ganske sårbare over for selv beskedne isdannelse. Der skulle endvidere anlægges nødstationer i Knudshoved og Slipshavn på Fynssiden og i Halsskov på Sjællandssiden, som skulle forbindes med lette sidebaner til henholdsvis Nyborg og Korsør. Da man under rigsdagsdebatten ikke havde kunnet blive enige om, hvorvidt færgerne skulle medtage passagerer eller udelukkende være bestemt for godstrafikken, overlod man afgørelsen til de administrative instanser.

## Færgerne konstrueres

Hovedmændene bag konstruktionen af de nye dampfærger var direktør Niels Holst og maskindirektør Otto Busse bistået af den tekniske direktør for Orlogsværftet Kn. Nielsen. Efterhånden havde man indvundet en del erfaringer fra Lillebæltsoverfarten, og ved studieture til de skotske overfarter ved Firth of Forth mellem Granton og Burntisland og ved Firth of Tay havde man fået et godt kendskab til færgedrift under større forhold.

At færgerne skulle bygges som hjulfærger, synes der på daværende tidspunkt ikke at være stillet spørgsmålstejn ved, selv om udviklingen inden for skibsbygning mere og mere gik i retning af bygning af skrueskibe. Hjulfærgerne havde dog den fordel, at de med en tung last opnåede en mere støt sejlads på grund af skovlhjulenes stabiliserende virkning, og at deres dybgang blev mindre, hvilket var en økonomisk fordel ved anlægget af færgelejerne. Den relativt lange overfart på 26,4 km stillede imidlertid andre krav til færgernes størrelse og sejlhastighed, end man var vant

## Illustreret Tidende

Søndag den 1. Juli 1883.

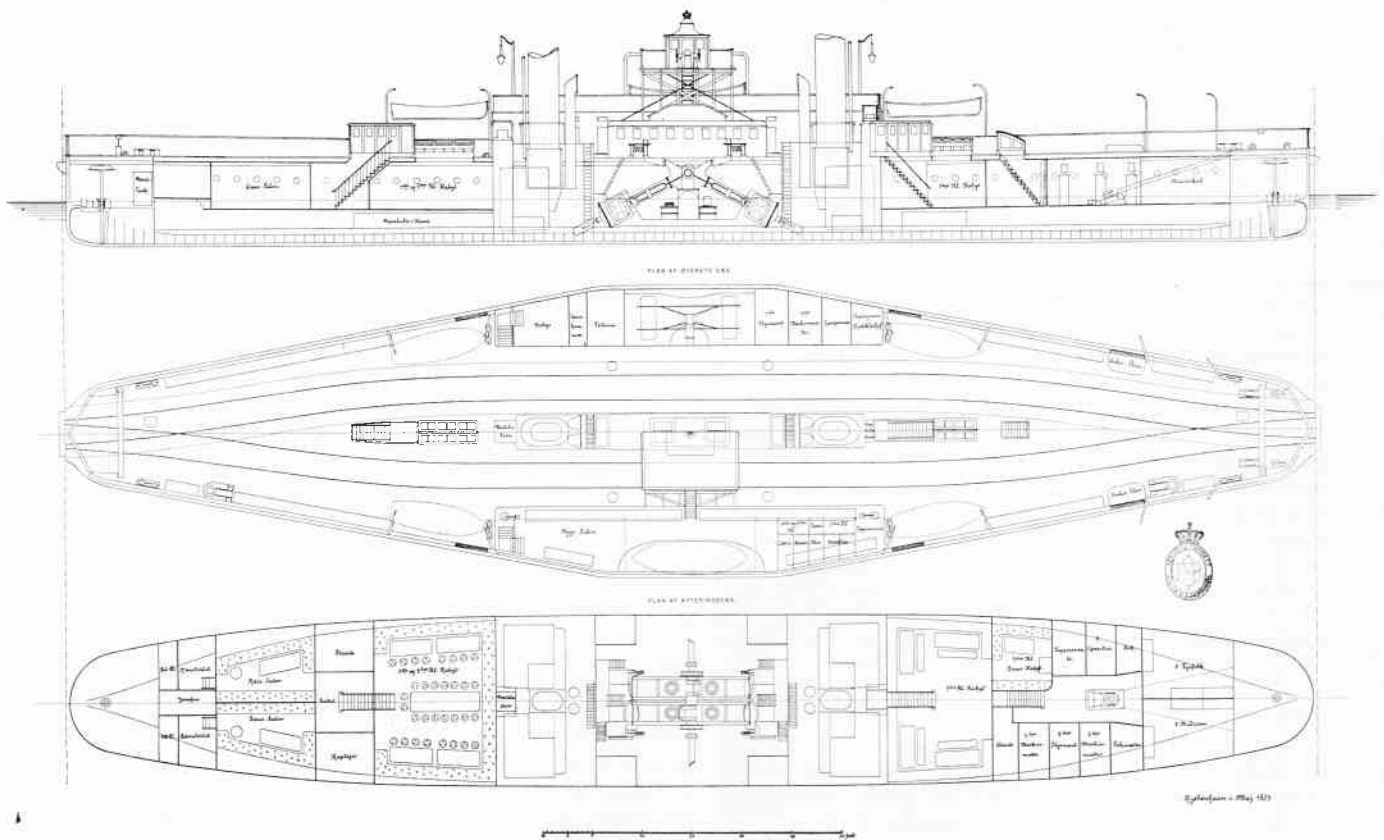
Hovedfordelen ved Dampfærger vil selvfølgelig altid være ved Godstrafiken, hvor man undgaaer Omladning og derved sparer baade Tid og Bekostning. Men ogsaa vi Mennesker have Krav paa, at der tages Hensyn til os – vel sandt, vi kunne om-laste os selv, men skeer dette en mørk Vinternat, medfører det endel ubehagelighed, og have vi endel Rejsetøj med os og maa paakalde en Dragets Assistance, skeer Omlastningen heller ikke ganske uden Bekostning for vort Vedkommende. Langt behageligere vilde det være for den Rejsende at tilbringe Natten paa Sofaen i Koupéen, ubekymret om han er paa Sø eller Land, istedetfor som nu at fare op i nerveus Spænding med Uhret i Haanden hvert andet Øjeblik, klar til at trække i Støvlerne og ikke just glædende sig til Snevejret udenfor.

til. Det var nødvendigt af hensyn til rentabiliteten, at de kunne medføre omkring 16 godsvogne i modsætning til Lillebæltsfærgernes seks, og hastigheden blev fastsat til 12–13 knob mod de små færgers kun otte knob. Dermed kunne overfartstiden holdes inden for fem kvarter. Disse forudsætninger gjorde færgerne velegnede til at medføre rejsende, idet de derved kunne opnå en hurtigere og mere behagelig overfart end med de mindre postskibe.

Med de krav, der blev stillet til færgernes kapacitet, blev man hurtigt klar over, at de skulle være forsynet med to spor. Et udkast til en enkeltsporet færge med plads til ni godsvogne, som man havde modtaget fra skibsværftet Schichau i Elbing viste klart, at en enkeltsporet færge ville blive alt for lang. Oprindeligt havde Holst tænkt sig, at en to-sporet færge skulle konstrueres ved at lægge to parallelt løbende spor på færgens dæk og lade dem fortsætte ud på færgeklapperne, der ligeledes skulle forsynes med to adskilte spor. Maskinerne og skorstenene skulle så placeres på hver side uden for sporene.

Under en samtale om problemerne blev man dog klar over, at dette ville gøre færgerne alt for brede og umuliggøre en hensigtsmæssig tilspidsning af skrogets ender. Otto Busse løste problemet under samtalens løb ved at nedkradse en skitse på en lap papir til en dampfærge med to spor uden om skorstenene og maskinerne og med sporene trukket sammen i enderne. Hidtil havde man regnet med, at de to dampmaskiner skulle trække hvert sit skovlhjul, hvilket ville have givet færgerne fremragende manøvreegenskaber. Uvist af hvilken grund blev dette princip forladt til sidst, og maskinerne kom til at arbejde på én fælles hjulaksel for de to skovlhjul.

Færgerne skulle bygges af stål til højeste klasse Veritas. De blev konstrueret til at sejle lige godt forlæns og baglæns og var derfor symmetrisk opbyggede. Således var der rør i begge ender, der blev bevæget af dampdrevne rormaskiner. I praksis blev der dog altid sejlet »fremad«, idet maskiner og hjul ikke havde godt af at køre baglæns i længere tid. Færgerne blev drevet af to høj- og lavtryks-



Tegning af hjulfærgen »Sjælland« Målforhold ca. 1:464. Tegning: DSB Jernbanemuseum

maskiner med hver to kedler og i alt 12 ildsteder, seks i hver ende. I midten mellem skorstenene knejsede styrehuset, som var udformet som en pagode påsat en kongekrone, et ejendommeligt stilelement på en nøgtern brugsgenstand som en Storebæltsfærge. Som et særligt raffinement blev færgerne udstyret med et temmelig avanceret mekanisk ventilationsanlæg, som skulle sørge for at fjerne den beklumrede, indelukkede luft, som man ellers var vant til fra dampskibene. Om vinteren kunne den friske luft opvarmes og befugtes ved at passere hen over nogle dampvrør i bunden af færgerne, inden den blev ledet ind i kahytterne.

Såvel under vogndækket som foran og bag hjulkasserne blev der indrettet saloner for passagerer af alle tre vognklasser. Mens forholdene for 1. og 2. classes passagerer var udmærkede, måtte 3. classes passagerer tage til takke med temmelig knebne pladsforhold. Ved spidsbelastninger var det i hvert fald ikke muligt at huse alle under tag, og der skal ikke megen fantasi til at forestille sig, hvilke strabadser de rejsende har måttet udholde under en overfart på åbent dæk i en vinterstorm.

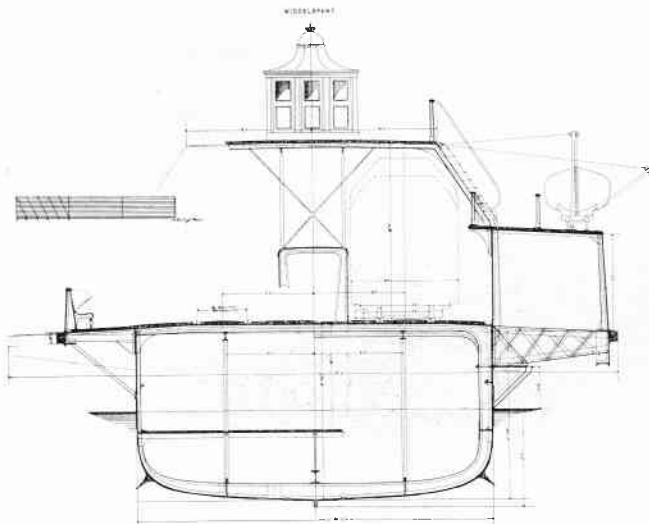
En anden nyskabelse var den elektriske belysning, der gjorde, at passagererne ikke skulle famle rundt i mørket efter billetterne. Belysningssystemet var af forskelligt fabrikat på de to færger. I den ene af færgerne blev der in-

stalleret lysmaskiner fra Siemens & Halske, mens den anden fik maskiner fra Det danske elektriske Lys-Kompagni ved professor Jürgensen. Det skulle senere vise sig, at det danske system i praksis var det tyske overlegent.

### Kockums i Malmø får ordren

Efter at projekteringen af færgerne var tilendebragt, blev bygningen af dem udbudt i licitation. Billigste tilbud kom fra det velanskrevne svenske værft Kockums Mekaniska Werkstad Aktie-Bolag i Malmø. Kontrakten blev underskrevet den 22. september 1881, og for en pris af kr. 565.000 pr. stk. påtog værftet sig at bygge færgerne til levering i driftsklar stand i Nyborg senest den 1. marts 1883. Det skulle vise sig, at denne frist langt fra kunne overholdes, dels fordi statsbanerne i byggeperioden foretog ændringer i færgernes indretning, dels fordi færgerne fra starten blev forfulgt af uheld.

I spidsen for Kockums stod danskeren Balthasar Münter, som var blevet ansat som direktør i 1873. Han var på det tidspunkt 36 år gammel og havde fået en grundig militær-uddannelse inden for søetaten. I forbindelse med bygningen af den første færge til Lillebæltsoverfarten havde De jydsk-fyenske Statsbaner konfereret med ham om tegningerne, således at han var i besiddelse af et godt kendskab til færgedrift, da ordren på Storebæltsfærgerne skulle effektueres.



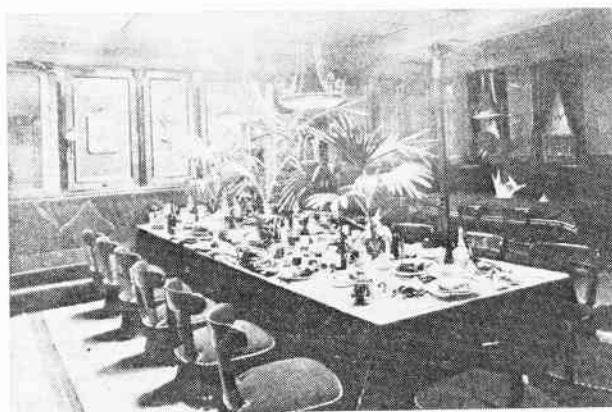
Tværsnit af hjulfærgen »Sjælland«. Målforhold ca. 1:218.  
Tegning: DSB Jernbanemuseum

I sine erindringer fortæller han om de store problemer, han havde med dels at skabe et godt arbejdsklima blandt arbejdere og funktionærer på værkstedet, dels med at tilfredsstille aktionærernes økonomiske interesser. Mens afdelingen for bygning af jernbanemateriel var en god forretning, kneb det med at få skibsværftet til at forrente sig. Man kan ikke frigøre sig fra den fornemmelse, at han for at få ordrene i hus bevidst underbød de konkurrerende værfter med urealistisk lave tilbudspriser. Således var tilbuddet på Storebæltsfærgerne kun to trediedele af den pris, Burmeister & Wain havde forlangt. Det blev senere hævdet, at det svenske værft satte ca. 200.000 kr. til på entreprisen. Selv siger Balthasar Münter, at der på grund af arbejdets natur måtte udføres adskillige ekstraarbejder, og derved blev prisvilkårene alligevel ganske rimelige. Der er ikke megen tvivl om, at det kom den danske stat dyrt at stå, at man i første omgang valgte det billigste tilbud, idet der skulle vise sig adskillige vanskeligheder med færgernes konstruktion.

I slutningen af 1882 beskæftigede værftet over 1.500 mand, men da regnskabet stadig ikke balancerede, blev man enige om, at Balthasar Münter skulle forlade værftet

### Tekniske data for »Korsør« og »Nyborg«

Længde .....	77,4 m
Bredde over hjulkasser .....	17,7 m
Bredde på spant .....	10,4 m
Dybgående, tom .....	2,7 m
Bruttoregistertonnage .....	945 tons
Maks. fart med last .....	12¼ knob
Passagerantal med vogne .....	1.100
Antal kedler .....	4
Antal fyrsteder .....	12
Kedeltryk .....	5,6 kg/cm <sup>2</sup>
Kulbeholdning .....	56 tons
Cylinderdiameter, højtryk .....	2 x 857 mm
Cylinderdiameter, lavtryk .....	2 x 1.607 mm
Slaglængde .....	1.372 mm
Antal omdrejninger pr. minut .....	33
Hestekraft, nominel .....	363 hk
Største hestekraft, indiceret .....	1.200 hk
Hjuldiameter .....	6.020 mm
Antal skovle pr. hjul .....	10



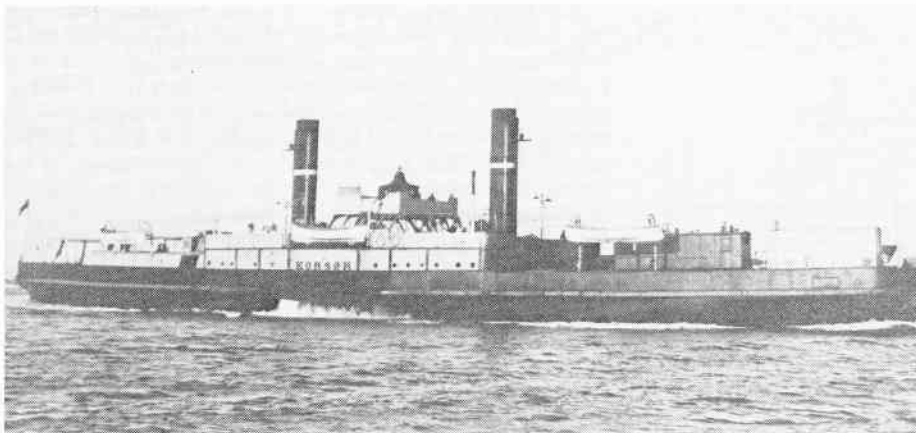
### Illustreret Tidende

Søndag den 1. Juli 1883.

Hele rummet under Dækket, med Undtagelse af den Plads, som optages af Maskinen, er anvendt til de Rejsende, som derved have faaet rigelig Plads, og Kahytterne udmærke sig tillige ved en usædvanlig Højde, der danner en behagelig Modsætning til de ellers almindelige lave Skibsrum. I den ene Ende af Skibet findes den for første og anden Klasse fælles Indretning med en stor, lys og smagfuld Spisesal, endvidere en Kahyt for Herrer og en for Damer, hver med sit Toiletrum og tilhørende Vaske-Apparater af paaskjønnelsesværdig Størrelse og Konstruktion. Tredie Klassenes Kahyt er i Skibets anden Ende og har tillige et separat Rum for Damer. Paa Dækket findes i det ene Hjulhus en stor Rygesalon, endvidere fornødne Lokaler for Posten m.m. Da Skibets Dæk under Overfarten optages af Vogne og saaledes ikke egner sig til Promenade, er Hjulhusets Dæk indrettet hertil og forsynet med Solsejl og Bænke, saaledes at de Passagerer, som foretrækker den friske Luft, ville kunne samles her.

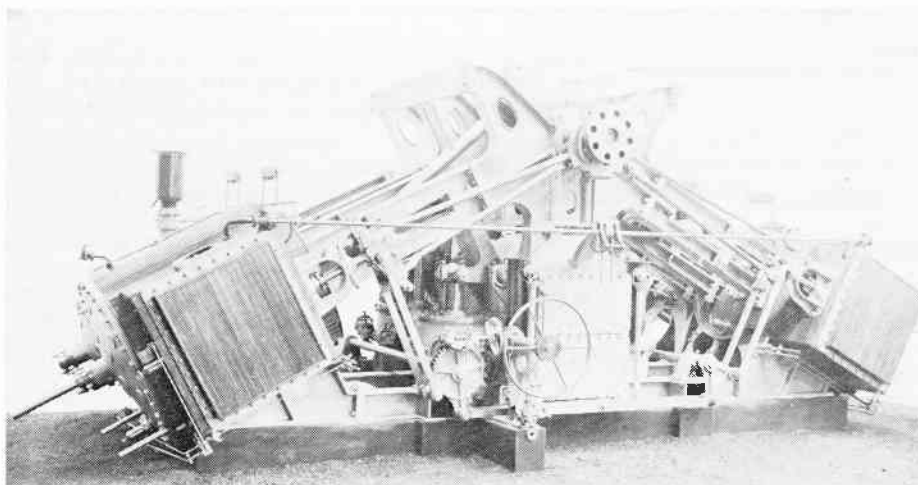
Ved de Rejsendes Ankomst og Afgang ville stærke elektriske Lamber belyse Dækket og Landgangen, saaledes at den ellers uhyggelige Følgen i Mørke efter Billetten undgaaes. Pumpe-Indretninger og Redningsapparater ere ogsaa udført saa fuldstændige som muligt. »Korsør« og »Nyborg« ere herved tillige blevne to store Passager-Dampere, paa hvilke Overfarten over Beltet paa en smuk Dag vil være behagelig.

Der er dækket op til frokost i spisesalen for 1. og 2. classes rejsende. Som man ser, var salonerne på de dyre klasser ganske veludstyrede. Motivet er fra hjulfærgen »Kjøbenhavn«, som var et søsterskib til »Store-Bælt«, og som blev bygget til overfarten mellem Københavns Frihavn og Malmø i 1895. Foto: DSB Jernbanemuseum



Hjulfærgen »Korsør« under indsejling til Korsør. For at forbedre forholdene for passagererne på tredje klasse forsynede man efter århundredskifte færgerne med ekstra læhus i forlængelse af kahytterne over hjulkasserne.

Foto: DSB Jernbanemuseum



Maskineriet i hjulfærgerne var af compoundtypen og bestod af to høj- og lavtryksmaskiner, der trak direkte på den fælles hjulaksel. Billedet viser maskineriet til hjulfærgen »Sjælland«, bygget af Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri i 1887. Foto: DSB Jernbanemuseum

den 1. januar 1884, dog skulle han lede arbejdet med færdiggørelsen af de to dampfærger til Storebælt. Efter den lidt mistrøstige periode på Kockums tilbragte Balthasar Münter mange gode år i Østasien, hvor han bl.a. var rådgiver for både den kinesiske og japanske regering. Han døde i en alder af 95 år som en anset og højt dekoreret herre.

### Prøveture på Øresund

Den 9. december 1882 meddelte Indenrigsministeriet, at de to kommende dampfærger til Storebæltsoverfarten ville blive benævnt henholdsvis »Korsør« og »Nyborg«. Som den første af færgerne blev »Korsør« søsat den 28. december 1882. Forinden havde man måttet adskille den nederste del af den ene hjulkasse samt fjerne et stykke af stenmolen i Malmø havn, for at færgen kunne slippe ud af havnen. Det blev af mange opfattet som et dårligt varsel for færgen.

Først den 25. juni 1883 var færgen klar til at sejle sin første prøvetur, hvorunder der blev konstateret en mindre fejl ved det ene skovlhjul, som blev rettet uden større vanskelighed. Den 7. juli var færgen atter klar til prøve-sejlads, denne gang med indbudte repræsentanter for den danske stat. Sejladsen gik uden problemer, men ved prøveturen den 31. juli, hvor færgen skulle bestå sin endelige prøve, skete et alvorligt uheld. Da farten blev sat op til det maksimale, lød pludselig et vældigt brag fra den ene

hjulkasse. Det viste sig, at to store smedjernsstykker var brudt sammen. Færgen måtte tilbage til Malmø for at få ændret hjulenes konstruktion, hvilket kom til at vare det meste af tre måneder.

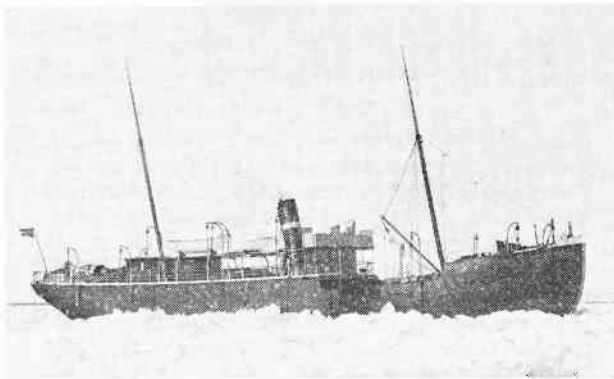
Balthasar Münter var stærkt grebet af uheldet, da han tørnede ind for natten i et lille hotel på Gammelholm. Han begrundede uheldet med, at man for at spare penge havde besluttet at bygge disse vanskelige stykker smedegods selv i stedet for at købe dem færdige i England. Under arbejdet med dem havde tilsynet svigtet på grund af personalerokeringer i værkstedet, og fordi smedemesteren var begyndt »at tage til flasken«!

I slutningen af oktober var man atter klar til at foretage de officielle prøveture i Sundet. Tilsyneladende var vanskelighederne overvundne, idet det viste sig, at kulforbruget lå 20% under det normalt tilladelige, og man opnåede en hastighed på 13,44 knob mod de krævede 13, uden at der af den grund opstod problemer.

### Færgerne på Storebælt

Den 24. oktober 1883 var alle formaliteter endelig overstået, og den følgende morgen kl. 6.00 afgik dampfærgen »Korsør« med kurs mod Nyborg, hvor man med de allerstørste forventninger så frem til at modtage de storslåede dampfærger, som man hidtil kun havde læst om i aviserne.





Samtidig med de to første hjulfærger blev isbryderen »Stærkodder« leveret. Den er her ved at overføre stykgods og passagerer, som bliver sat af ved den faste is nær land.

Foto: Chr. P. Sørensen/DSB Jernbanemuseum

Efter en lang, stormfuld rejse ankom »Korsør« til Nyborg 11½ time senere, hvor en stor skare mennesker havde samlet sig for med egne øjne at opleve vidunderet. Dagen efter, den 26. oktober, foretog »Korsør« sin første sejlads over Storebælt. Ved ankomsten til Korsør havn blev færgeren modtaget med salut fra Lygtebanken, og fra postdampskibene afbrændtes blålys og opsendtes raketter til ære for den med længsel ventede dampfærge. Den 28. oktober begyndte »Korsør« sine første prøvefarter med læssede jernbanevogne.

Nu manglede man blot søsterfærgerne »Nyborg« for at kunne påbegynde den daglige drift. Færgeren var blevet søsat den 10. april 1883 og var i mellemtiden blevet færdig, således at den kunne foretage de første prøveture på Øresund den 28. oktober. I de følgende dage sejlede den adskillige prøveture, hvorunder repræsentanter for regering og rigsdag blev præsenteret for den ny færge. Prøvesejladserne forløb uden uheld, og den 7. november afsejlede færgeren til Nyborg, hvortil den ankom klokken tre om natten og ankrede op i Nyborg fjord. Den sidste prøvesejlad blev afholdt den 9. november, og ved denne lejlighed blev begge færgerne officielt afleveret til kontrahenten De jydsk-fyenske Statsbaner.

Nu skulle man for så vidt være parat til at påbegynde den regelmæssige trafik. Men svaghederne ved færgerne var endnu ikke helt overvundne, så resten af måneden blev benyttet til at afprøve færgerne og indøve mandskabet. Og det skulle vise sig, at »Korsør« stadig blev hjemsogt af problemer. Den 8. november sprang et dæksel til den ene cylinder, hvilket medførte en lille måneds værftsophold i København. Den 17. november er det »Nyborg«s tur, idet den under manøvrering bøjer en lavtryks-gliderstang, som sætter færgeren ud af drift i ca. tre uger.

Færgerne er altså i et vist omfang i fart i november måned, men en egentlig sejlplan bliver først officielt bekendtgjort med gyldighed fra og med onsdag den 28. november 1883. Denne dato må altså betragtes som færgeoverfartens virkelige fødselsdag. Traditionen for at udnevne den 1. december til jubilæumsdag skyldes altså en fejltagelse, som formentlig er lige så gammel som færgeoverfarten selv, idet De sjællandske Statsbaners driftsberetning fra driftsåret 1883/84 selv anfører den 1. december som første driftsdag. Hvorom alting er, var det en be-

skeden start, og fartplanen blev da også betegnet som midlertidig med henvisning til den ugunstige årstid for færgerens indsættelse. Man skulle ikke have noget af at omtale deres gebrækkeligheder for offentligheden! Der fandt ingen særlig markering af dagen sted bortset fra, at avisen den 29. november meddelte, at »Dampfærgeforbindelsen i Storebælt etableredes igaar Middags, foreløbig med en Tur daglig.« Endvidere kunne man meddele, at »Korsør« fremtidig ville blive benævnt »Dampfærgeren Nr. 1« og »Nyborg« »Dampfærgeren Nr. 2« »for en Letheds Skyld og for at undgaa Forvekslinger.« Færgeren afgik fra Korsør kl. ca. 12.00 og returnerede igen fra Nyborg kl. ca. 14.30, overfartstid ca. fem kvarter. Der kunne dog afsendes ekstrafærger, hvis der var behov for det.

## Nyborg Dagblad

Fredag den 26. Oktober 1883.

Endelig igaar Aftes Kl. 5½ kom en af de længe ventede og saa meget omtalte ny Dampfærger hertil, nemlig »Korsør«, hvis Ankomst hertil jo har været bebudet siden i Mandags.

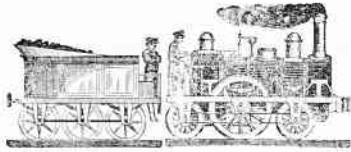
Da det første Glimt af Færgeren var opdaget – i det Øjeblik denne nærmede sig Slipshavn – lød det fra Mund til Mund »Nu kommer Færgeren«, og som en Elektricitet foer dette Udbrud gennem Folk. Enhver maatte jo afsted ned til Havnen for at se om det var Alvor, og for at overvære den store Begivenhed, – og forinden »Korsør« naaede Havnen havde der allerede samlet sig en betydelig Mængde Mennesker.

Færgeren førtes hertil af Kaptajn Weidemann, og Indsejlingen i den ny Havn foregik smukt og uden Ulemper. Et Øjeblik efter Ankomsten tilstedede Kaptajnen godhedsfuldt Adgang om Bord paa Færgeren for Størstedelen af det forsamlede Publikum, som selvfølgelig ikke lode sig dette sige to Gange.

»Korsør« er bekvemt indrettet for Passagererne, efter Nutidens Fordringer, er udstyret indvendig med storartet Elegance, og er meget større end de nye Færger i Lillebælt.

## Fra postrute til statsbane

Indsættelsen af færgerne markerede afslutningen på Storebæltsoverfartens overgang fra postdampskibsrute til færgeoverfart. Fra gammel tid var der tradition for, at de vigtigste skibsruter mellem landsdelene blev drevet af postvæsenet. Men ved overgang til færgedrift, hvor ruterne både trafikalt og økonomisk blev integreret i jernbanenettet, var det naturligt, at driften blev overdraget statsbanerne. Da færgerne efter de oprindelige planer skulle have været klar i marts 1883, valgte man den 1. april 1883 – starten på et driftsår – som skæringsdag. Ifølge Indenrigsministeriets ordre af 27. marts 1883 blev ledelsen og driften af dampskibs- og dampfærgeforbindelserne mellem Korsør og Nyborg (inklusive istransporten over Storebælt), mellem Masned Sund og Orehoved samt dampskibsoverfarten mellem Korsør og Kiel overført fra Post- og Telegrafvæsenets Overbestyrelse til Directionen for de sjællandske Statsbaner.



## Sjællandske Statsbaner.

I Forbindelse med Directionens Befjendelse af 27de f. M. angaaende Dampfærgeforbindelsen over Storebælt befjendtes herved, at de af Indenrigsministeriet approberede og under 24de Maa d. M. udfærdigede Tarifbestemmelser og Tarifer for directe Befordring af Gods m. v. mellem sjællandske og jydsk-sjænske Stationer med tilhørende Tillægsbestemmelser, dog herfra foreløbig: indtaget Tillæg I til Tarifbestemmelserne angaaende directe Befordring til og fra Volland-falsteriske Stationer, træde i Kraft fra og med den 1ste Januar 1884, og vil Gods m. m. saaledes fra denne Tid kunne befordres over Helvet i hele Voqutabninger.

Grenplarer af Tariferne kunne erholdes paa alle Statsbanernes Stationer for 40 Ore pr. Stk.

Dampfærgerne vilke indtil videre, ligesom hidtil gaar i regelmæssig Forbindelse imellem Toqene 5 paa Sjælland og Toq 7 paa Fyen samt imellem Toq 6 paa Fyen og Toq 10 paa Sjælland, hvorhos der saa ofte det er fornødent for at befordre Voqne, der skulle overføres, og forsaavidt Forholdene tillade det, vil blive gjort Grtratreure.

Directionen for de sjællandske Statsbaner, den 20de December 1883.

Trykt hos J. F. Giese & Komp. i Kjøbenhavn.

## Nyborg Dagblad

Mandag den 12. November 1883

Dampfærgerne pege efter vor Formening hen til, at man om kortere eller længere Tid maa indrette gennemgaaende Iltog med Sovevaggoner, hvori de Rejsende gaa til Hvile og blive liggende rolig under Overfarterne over Belterne, og ogsaa da vil en Forøgelse af Materiellet være uafviselig. I det hele taget maa man stille sig for Øje, hvorledes Sjælland og Kjøbenhavn ved Dampfærgeforbindelsen med et bliver draget ind i hele det evropæiske Jernbanenet paa en hel anden Maade end det hidtil har været gennem Dampskibene. Paa Kjøbenhavns Banegaard vil vi nu faa at se Vaggoner fra det indre af Evropa, nye Omsætningsmaader ville udvikle sig. Hovedstaden og de sjællandske Jernbaner ville faa ny Opgaver at løse, og, vi gjentage det, de maa løses med det for Øje, at Dampfærgeforbindelsen med Sverrig, den blive nu over Kjøbenhavn-Malmö eller over Helsingør-Helsingborg, kun er et Tidsspørgsmaal.

Overgangen var af rent administrativ art, idet driften fortsatte uændret med de samme postskibe. Som en ydre markering af systemskiftet, blev det i henhold til kongelig resolution af 26. april 1883 bestemt, at »alt under de sjællandske Statsbaner hørende Skibsmateriel føre Splitflag, i hvis ene Hjørne anbringes en Krone, hvorunder et D.S.B., og derunder atter med en Streg imellem et S.«

Den 1. april 1883 blev De sjællandske Statsbaner ejer af en større flåde af dampskibe på Storebælt, nemlig hjulskibene:

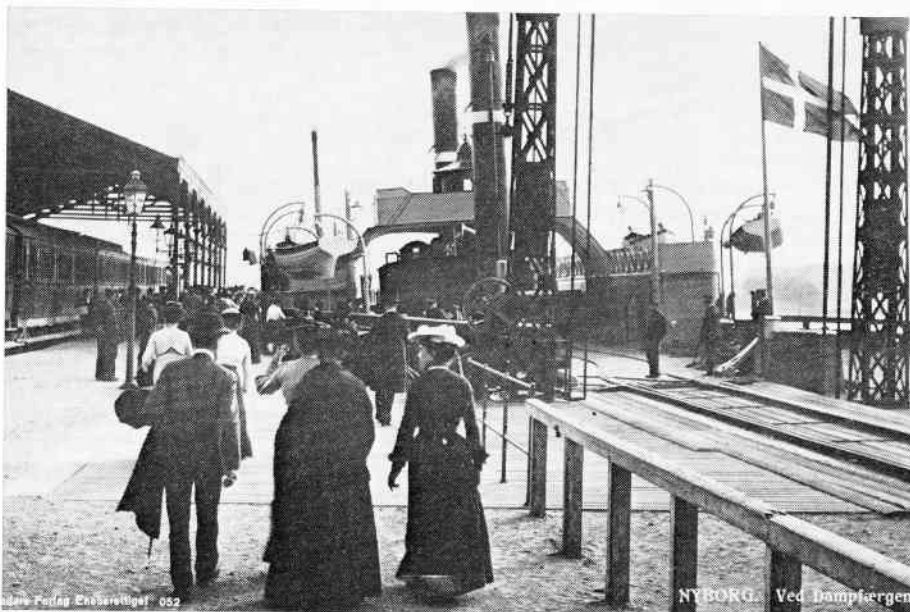
- »Jylland« fra 1851
- »Freyr« fra 1853

- »Freyr« fra 1863
  - »Hermod« fra 1864
  - »Sophus Dannekjold-Samsøe« fra 1876
  - »Skirner« fra 1879
- samt skrueskibet:

»Fyen« fra 1867

Dertil kom hjuldampskibet »Ægir« i juli 1883. »Jylland« var på det tidspunkt så affældigt, at det blev solgt allerede i 1884. Isbryderen, som var anført i loven om Storebæltsoverfarten, blev leveret af Burmeister & Wain og fik navnet »Stærkodder«. Den blev modtaget i København den 16. oktober 1883 og afgik derefter til Korsør, hvor den blev oplagt.

Fortsættes



På dette herlige rejselivsbillede fra Stenders postkortforlag er toget rangeret ned til færgehallen i Nyborg, og de rejsende er ved at tage plads. I leje nr. 1 ligger en af de ældste hjulfærger.

Foto: DSB Jernbanemuseum

# Hundrede år siden Randers-Hadsund Jernbane blev indviet

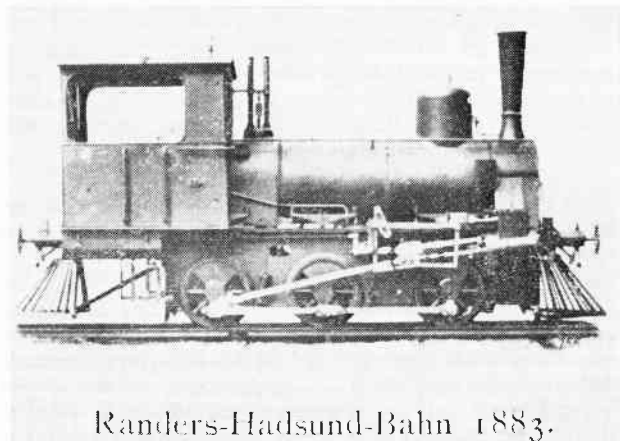
Af Asger Christiansen

Randers-Hadsund Jernbane blev indviet tirsdag den 9. oktober 1883, og for at markere denne 100-årsdag skal der her gives en kort skildring af banens indvielse.

Bygningen af den 40,7 km lange jernbane blev overdraget vognfabrikken »Scandia« i Randers, således at anlægsarbejdet foregik i samarbejde med entreprenør Andersen, Søholm. Arbejdet blev påbegyndt i februar 1882, og allerede 19 måneder senere var arbejdet så vidt fremskredent, at banen kunne gennemkøres for første gang i hele sin længde den 20. september 1883. Denne prøvefart blev foretaget med den ene af de to Rowan-dampvogne RHJ A 1-2, der netop var leveret fra »Scandia«. Rowan selv var kommet hertil fra sin bopæl i Hamburg for at deltage i turen. En anden deltager var statens tilsynsførende ingeniør ved banens anlæg, ingeniør Bayer, tidl. driftsbestyrer ved ØJJ. Herudover deltog flere af anlæggets og driftens funktionærer, og dampvognen førtes af RHJs nyudnævnte driftsbestyrer, ingeniør Brehm. Ved prøvefartens slutning kunne Brehm meddele, at man nu ville ansøge om Indenrigsministeriets tilladelse til at åbne banen for trafik den 10. oktober.

Indenrigsministeriets tilladelse indløb i første uge af oktober, men hverken »Scandia« eller de tyske hovedaktionærer (mere om dem senere) ønskede dog at afholde nogen festligheder ved banens åbning. Måske fordi anlægsentreprisen havde påført »Scandia« et tab på 70.000 kr. Lokale kræfter fik dog alligevel gennemført, at banen skulle festligt indvies den 9. oktober. På denne dag afgik derfor et tog kl. 10 fra RHJs station i Randers, og undervejs mod Hadsund steg de indbudte gæster fra landkommunerne på toget.

RHJ nr. 3 var jernbanens eneste damplokomotiv og trak formodentlig indvielsestoget den 9. oktober 1883. Foto: Arkiv Asger Christiansen



**Randers-Hadsund Jernbane.**  
Med Indenrigsministeriets forventede Tilladelse åbnes Randers-Hadsund Jernbane for den offentlige Færdsel Onsdagen den 10de Oktober d. A.  
Randers, den 4de Oktober 1883.  
Bestyrelsen.

Announce i Randers Amtsavis den 5. oktober 1883.

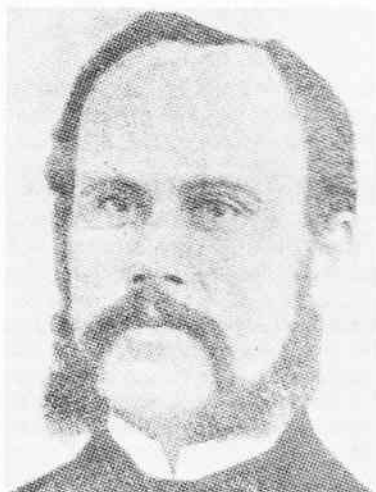
Toget var festligt pyntet med dannebrogssflag og grønt, men af de forskellige skildringer af indvielsen fremgår det ikke helt klart, hvorledes toget var oprangeret. Noget tyder dog på, at trækraften var banens eneste damplokomotiv, RHJ no. 3. Sikkert er det i hvert fald, at indvielsestoget førtes af driftsbestyrer Brehm, og at der umiddelbart efter toget – i synsafstand – fulgte en af dampvognene.

Turen til Hadsund varede godt to timer, og undervejs klarede vejret op, således at Hadsund station (på sydsiden af fjorden) blev nået i den herligste efterårssol. Vel ankommet hertil samledes de ca. 130 indbudte gæster til en stående frokost i stationens pakhus. Imedens blev der rangeret på stationsterrænet, og herunder fik flere nysgerrige Hadsund-borgere deres livs første køretur med et tog. Blandt de heldige var flere af de håndværkere, der havde arbejdet ved opførelsen af stationsbygningen og remisen i Hadsund. En af håndværkerne havde taget sin lille søn med op i en af vognene, men da toget satte sig i bevægelse, blev knægten så chokeret, at han sprang af i farten. Heldigvis slap han med nogle få knubs.

Under frokosten i pakhuset fik gæsterne nu ikke megen spisero, thi allerede her holdtes den første i dagens endeløse række af taler. Taleren var pastor Königsfeldt fra Falslev ved Norup. Pastor Königsfeldt nævnte først, at han som repræsentant for en afsides liggende egn var glad for at kunne hilse dette nye jernbaneanlæg velkommen, som han ønskede både velsignelse og held. Pastoren sluttede derefter sin tale med en længere, beåndet svada om jernets betydning for menneskeheden: Lægerne ordnede jo jern til vort pulsåresystem, når blodet var for tyndt, men også her ved Hadsundbanen var der anvendt jern for at få livet til at pulsere hurtigere. Han håbede derfor, at dette jernbaneanlæg mellem hjertet Randers og blodkarnettet Hadsund måtte krones med held (!).

Efter denne »prædiken« kunne frokosten fortsættes, og kl. 13.15 kunne festtoget da endelig afgå mod Randers, og undervejs gjordes holdt ved landstationerne i Havndal, Dalbyover, Øster Tørslev, Gjerlev, Hald og Spentrup. Alle steder havde beboerne givet talrigt møde, og de små, beskedne stationsbygninger var pyntet med flag og grønt. Under opholdene på stationerne blev der naturligvis holdt tale for den nye bane, dens lykkelige fremtid, og for at banen måtte fremme forbindelsen mellem land og by. En tale for Konge og Fædreland manglede da heller ikke.

Talerne blev holdt af egnens initiativrige og indflydelsesrige personligheder. F.eks. talte proprietær Jørgensen, Fuglsø, på Havndal station. Proprietær Jørgensen var i 1877 medstifter af egnens landboforening og blev året efter foreningens formand. På Jørgensens initiativ havde landboforeningen udfoldet stor aktivitet for at sikre RHJs økonomiske grundlag ved at opfordre til tegning af aktier. – På Dalbyover station var taleren proprietær Søren Olsen, Demstrup. Også han havde været aktiv i landboforeningen, særlig da foreningen i 1880 nedsatte et kommunikationsudvalg. Ved anlæggelsen af Dalbyover station havde Søren Olsen ydermere stillet det fornødne jordareal til rådighed.



RHJs første driftsbestyrer, den tyskfødte ingeniør Brehm. Han var kun konstitueret i stillingen, som han i øvrigt måtte forlade allerede i sommeren 1884 på grund af sygdom. Foto: Arkiv Asger Christiansen

På en enkelt station, nemlig Øster Tørslev, blev der overhovedet ikke talt for den nye bane. Måske skal årsagen søges i den kendsgerning, at Øster Tørslev sogneråd og adskillige af byens borgere var overmåde utilfredse med, at stationen var blevet placeret næsten 1,5 km fra Øster Tørslev by. Sognerådet havde flere gange påpeget, at dets tilskud til banens bygning var ydet i den tro, at stationen skulle placeres nærmere byen. – Terrænforholdene umuliggjorde dog, at linieforingen ved Øster Tørslev kunne være blevet meget anderledes.

Festtoget ankom til Randers lidt før kl. 16, og på stationen blev det modtaget af musik og en større menneskemasse. De indbudte gæster begav sig herefter den korte vej til klubben »Harmonien«. Klubben lå i Østergade og ejedes

af Randers Teaterforening, der drev både teater og restaurant i lokalerne, og det var her, at festmåltidet skulle indtages. Blandt de 150 indbudte sås bl.a. medlemmer af Randers byråd, delegerede fra landkommunerne, ingeniør William R. Rowan, etatsråd C. F. Tietgen, selskabet »Scandia«s repræsentanter og regeringens kontrollerende ingeniør foruden statsbanedirektør Niels H. Holst. Festmåltidet varede fra kl. 17 til kl. 22, og i løbet af aftenen blev der holdt ikke mindre end 26 taler! Det vil naturligvis være umuligt – og uinteressant – at referere alle disse taler, og kun et par stykker skal derfor omtales her.

Aftenens hovedtale holdtes af amtsrådsmedlem Frants Hvass. Sammen med borgmester Fischer, Randers, og to medlemmer af Randers byråd dannede Hvass i 1881 et snævert udvalg for banens anlæg, og Hvass valgtes til næstformand i udvalget. Det var derfor naturligt, at Hvass' tale her ved festen formede sig som en lang redegørelse for RHJs forhistorie. I sin redegørelse fortalte Hvass om de bestræbelser, der siden 1874 havde været udfoldet for at få anlagt banen. Alle forsøg mislykkedes dog, især fordi staten nægtede økonomisk støtte til projektet. Men til sidst meldte der sig en redningsmand, nemlig ingeniør William R. Rowan fra »Scandia«. Rowan tilbød at indskyde for 700.000 kr. præferenceaktier i banen, at tage banens anlæg i entreprise for 1,25 mill. kr. og endelig at drive banen i 10 år mod en vis forpagtningsafgift. Rowans tilbud blev modtaget, og banens bygning blev overdraget til »Scandia«. Forpagtningen af banens drift lod Rowan også overdrage til andre, idet et tysk selskab ved navn »Localeisenbahnen – Betriebs – Gesellschaft« i Hamburg ville forestå forpagtningen. I øvrigt var det også dette tyske selskab, der havde indskudt de 700.000 kr. som præferenceaktier.

Hvass udbragte naturligvis derfor et leve for Rowan, men undlod dog ikke følgende bemærkninger: »Det er med hr. Rowan, at anlægsudvalget har forhandlet. Undertiden har der været friktion, men friktion fremkalder varme, og det har ikke til nogen skade.« Hvass' bemærkninger var i virkeligheden en underdrivelse, for uenigheden havde været endog meget stor, især da man forhandlede om valg af rullende materiel og sportype. Rowan holdt naturligvis hårdt på sit dampvognssystem og broskinnespor, medens anlægsudvalget og statens kontrollerende ingeniør, hr. Bayer fra ØJJ, snarere mente, at RHJ burde udstyres som Vemb-Lemvig Jernbane. Når forhandlingerne så flere gange gik i hårdknude, skar Rowan altid igennem og gjorde opmærksom på, at den tyske præferencekapital var tegnet under forbehold af, at der indsattes dampvogne osv. Så var den diskussion afgjort, og Rowan fik sine ønsker gennemført! Til sidst blev Rowan dog så træt af disse menings-sammenstød, at han ikke ville forhandle overhovedet med anlægsudvalget. I stedet ønskede han kun at forhandle med RHJs bestyrelse.

Efter Frants Hvass' tale måtte Rowan holde takketale, og da han beherskede både det engelske, tyske og danske sprog, talte han her ved festen på dansk. Rowan kommenterede nu slet ikke bemærkningerne fra Hvass, og talte i øvrigt næsten ikke om RHJ. Kun nævnte Rowan, at det havde glædet ham at se den modtagelse, som egnen i dag havde givet den nye jernbane. Herefter kastede Rowan sig ud i en længere, rosende omtale af det danske ingeniørkorps og af direktøren for De jydsk-fyenske Statsbaner, etatsråd N. H. Holst, der som nævnt også var



Facaden af RHJs station i Randers, både den og banens andre stationer var alle tegnet af arkitekt Arboe, Århus. Tegning: Asger Christiansen

tilstede her ved RHJs indvielse. Rowan og Holst var i øvrigt gamle bekendte, idet de som unge ingeniører havde haft tilknytning til anlægget af den første jernbane i Jylland, Århus–Randers, 1859–1862.

Festens deltagere fik nu en pause i talerækken, og i stedet afsang man en omdelt sang på syv vers, hvoraf der her skal bringes tre:

Den Bane voldte dog Besvær  
 før den kom i Balance.  
 Hver Aktieholder, ordinær,  
 som dem med Præference,  
 og Scandia, og Komite,  
 og Udvalg, og Bestyrelse  
 de råbte, de råbte:  
 Nu vi le! Nu vi le! Det var en Lettelse!

Den Dampmaskine gjorde Støj  
 da Toget holdt for Døren.  
 Den mættet var med Damp og Røg.  
 Da råbte Konduktøren:  
 »Den hele Rejse gjælder kun  
 fra Randers By og til Hadsund«  
 han råbte, han råbte:  
 »Vil Du med! Vil Du med! Vil Du med til Hadsund!«

Ved hver Station man kommer til  
 står Folk med spændte Miner,  
 de alle gjerne syne vil  
 de Rowanske Maskiner,  
 så råbte alle, hver og en,  
 og strakte Hals og strakte Ben,  
 de råbte, de råbte:  
 »Sikken én! Sikken én! Sikken løjerlig én!«

En af de sidste, der tog ordet under festmåltidet, var ingen ringere end landets finans- og børs-konge, C. F. Tietgen. Tietgen var både aktionær og bestyrelsesmedlem i det tyske selskab, der havde forpagtet driften af RHJ, og han havde således økonomisk interesse i RHJs frem-

tid. I sin tale påpegede Tietgen, at RHJ var en billigt anlagt lokalbane, der måtte ses som et første forsøg på at føre jernbanen ud til hver mands dør. Dette mål ville i fremtiden komme endnu nærmere ved hjælp af dampsporveje, og Tietgen var overbevist om, at RHJ ville finde talrige efterligninger. – Som vi ved, gik Tietgens drøm ikke i opfyldelse.

Ved 22-tiden var festen i »Harmonien« slut, og de indbudte fra landkommunerne begav sig straks til stationen i Fischersgade for at lade sig befordre hjem af et særtog. Også her ved afgang fra Randers var der naturligvis et par herrer, der absolut måtte holde tale for banen, og idet toget gled ud fra perronen, udbragte en begejstret tilskuer et kraftigt besvaret leve for Randers–Hadsund-banen. – Hermed var en lang dag til ende, og RHJ var blevet indviet med manér.

Dagen efter, altså 10. oktober 1883, indledtes den ordinære trafik. Banens første køreplan havde to tog dagligt i hver retning, og rejsetiden for de 40,7 km var 2 timer 10 min.! Året efter blev togangen dog udvidet til tre daglige tog i hver retning.

### RHJs 100-årsdag markeres

Som bekendt blev RHJ nedlagt den 31. marts 1969, og i løbet af sommeren og efteråret 1969 blev sporet taget op. Randers kommune overtog sporet fra Randers havn og ud til »Scandia« og »Dronningborg Maskinfabrik« – 4,0 km fra statsbanestationen. Formålet var naturligvis at sikre fortsat transportmulighed for disse to store virksomheder, og Randers kommune traf en aftale med DSB om daglig kørsel på dette sidespor.

Det er altså stadig muligt at køre på »rigtige« RHJ-skiner, omend sporet er delvis omlagt over Randers havn. Vi var derfor et par jernbaneentusiaster, der ønskede at foretage en lille køretur på 100-årsdagen for starten på RHJs ordinære trafik. Ved stor velvilje fra driftsområde Randers var vi derfor med på rangertrækket den 10. ok-

tober 1983. Som det ses på hosstående foto, var MH 323 behørigt pyntet i dagens anledning.

Også i RHJs tidligere opland blev 100-årsdagen markeret. I Havndal regner man banens åbning for byens »fødselsdato«. Den 10. oktober 1983 blev der derfor flaget i byens gader, og om aftenen havde Havndal Borgerforening inviteret til foredrag under titlen: »Havndal by fylder 100 år den 10. oktober 1983«. Foredraget afholdtes i Borgerforeningens lokaler – med det pompøse navn »Estraden« – og foredragsholderen var lærer Heino Wessel Hansen, Randers.

I sit foredrag, der samlede 75 tilhørere, forsøgte Wessel Hansen at give baggrunden for, at stationsbyen Havndal opstod så at sige med anlægget af RHJ. I banens åbningsår var der åbnet 3 købmandsgårde på den magre hedejord omkring den nye station – den sidste åbnede sammen med banen. Wessel Hansen skildrede, hvorledes landbrugets udvikling og tilstedeværelsen af initiativrige personer fik de eksisterende handelsmuligheder til at føles utilstrækkelige. Mariager var stagneret, bl.a. på grund af dårlige havneforhold, og Udbyhøjs havnebro var også i en elendig forfatning. Det nye transportmiddel, jernbanen, udløste derfor straks initiativer til at få oprettet et nyt handelscenter. Det var landboerne, som købmandsgårdene og gæstgivergården i Havndal skulle betjene. Først i de følgende år kom håndværkerne til for at udnytte de nye muligheder. Wessel Hansen sluttede sit foredrag med at omtale nogle af de personer, der kom til at præge Havndals udvikling i årene 1883–1906.

I Spentrup var det den nuværende kroej, der fejrede RHJs 100-årsdag. I efteråret 1883 fik den første kroej, P. Nielsen fra Gassum, bevilling til at åbne »En Forretning og Gæstgiveri med Rejsestald, samt indkøb af alle Landmands-Produkter«. Kroen blev opført lige overfor Spentrup station, og kroen blev hurtigt et populært samlingssted for egnens beboere og de rejsende. Men den kom til at føre en omskiftelig tilværelse med 14 ejere frem til 1938.



Rangértræk ved Dronningborg Maskinfabrik den 10. oktober 1983. MH 323 er udsmykket for tydeligt at markere hundredårsdagen for trafik på RHJ.  
Foto: Asger Christiansen

I en periode skrantede kroens økonomi, og i 1912 blev den overtaget af Spentrup Afholdsförening, der drev kroen i 6 år.

Den nuværende ejer, Carl Ole Hegelund, overtog kroen i 1966, og har siden gennemmoderneret bygningerne. Da RHJ blev nedlagt i 1969, købte Hegelund stationsbygningen, der siden har været benyttet som motel! Jubilæet på Spentrup Kro blev fejret den 30. oktober d.å. med reception og festmiddag, og i dagens anledning havde Hegelund ladet kroen udsmykke med gamle fotografier fra Spentrup by og RHJ, foruden en del af banens gamle køreplaner. Kroens forhal blev prydet af det gamle stations-skilt fra Spentrup station.

Joh, mindet om RHJ lever stadig i egnen mellem Randers og Hadsund.



RHJ damplokomotiv nr. 2 fra 1898 afgår med et godstog fra Spentrup station, ca. 1905.  
Foto: Arkiv Asger Christiansen

## DSB og Danmarks privatbaner

køber materiel hos

# Scandia A/S i Randers

Af Ole-Chr. M. Plum

Siden 1861 har Scandia A/S i Randers leveret jernbanemateriel til DSB og de danske privatbaner. Desuden har man fra Scandia også eksporteret meget jernbanemateriel til udlandet gennem årene.

I dag fremtræder Scandia som en moderne virksomhed med traditioner. Hele tiden udvikles der nye produkter, og der tages nye utraditionelle arbejdsmetoder i brug for at virksomheden til stadighed kan være med i den konkurrence, det er at være leverandør til bl.a. DSB.

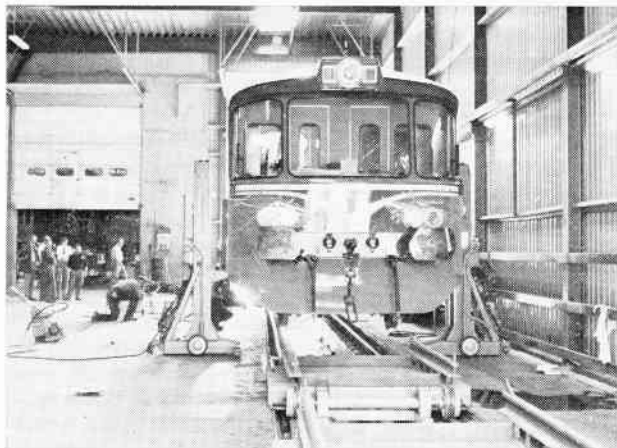
Scandia er den største virksomhed i Randers-området, og placeringen af fabrikken på Udbyhøjvej indledtes for århundredskiftet. Siden da har det været muligt at udvide virksomheden dér. Seneste udvidelse blev iværksat i 1980, og i 1982 kunne et nyt fabriksanlæg på 10 000 m<sup>2</sup> tages i brug på den søndre side af RHJs tidligere spor, der fortsat eksisterer ud til Dronningborg Maskinfabrik. Det nye fabriksanlæg, der kostede omkring 40 mill. kr., består af tre haller, og kun i den midterste hal findes der ét enkelt spor. Alt rullende materiel, der bygges eller sendes til reparation i det nye anlæg, passerer altså dette spor. Den midterste hal fungerer som en slags »skydebro«, men altså uden andre spor end det nævnte. Jernbanemateriellet

løftes gennem montagehallerne på luftpuder. Dette indebærer en væsentlig større fleksibilitet, og i de nye haller er der altså på nær det ene spor helt plane gulve af hensyn til transporten af op til 80 t tunge vogne ved hjælp af specielt fremstillede arbejdsbukke. Arbejdsbukkene placeres parvis under en vogn, og der indpumpes luft i den nederste del, således at arbejdsbukkene kommer til at svæve på en få millimeter tyk luftpude. Herefter kan man håndtere vognene ganske let, og to mand kan let flytte rundt med en vogn.

I forbindelse med leveringen af det andet nye Y-tog (Ym 57 – Ys 257) til OHJ og HTJ den 1. september 1983, var jeg på Scandia, og her fik vi anlægget med luftpuder demonstreret, da styrevognen Ys 81 til Vestbanens første togsæt skulle vendes for at kunne blive sammenkoblet med motorvognen Ym 71. Selve drejningen af vognen tog ca. fem minutter. Tidligere, når man skulle have drejet materiel på Scandia, måtte man køre ind til drejeskiven på Randers station, en proces, der var tidskrævende og som krævede, at DSB skulle indblandes i hver enkelt drejning, der jo også krævede rangering frem og tilbage til stationen fra Scandia.

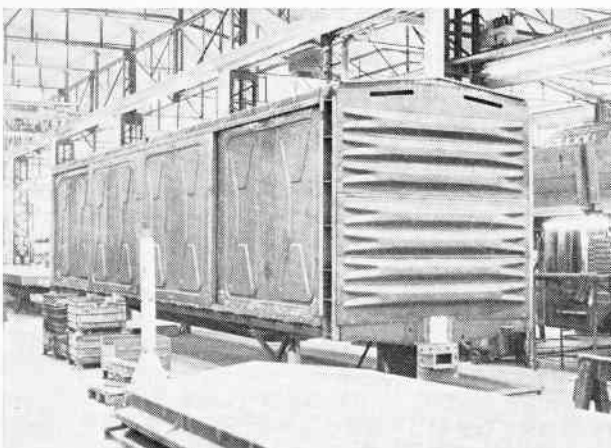
VNJ Ys 81 er løftet på donkræfte, så luftpudeplatforme kan bringes på plads, og den interne flytning kan foregå. 31. august 1983.

Foto: Ole-Chr. Munk Plum



Den færdige, prøvemonterede vognkasse til den type godsvogne, som Scandia A/S leverer til Tanzania for DANIDA. 31. august 1983.

Foto: Ole-Chr. Munk Plum





VNJ Ys 81 bliver vendt ved hjælp af luftpudeplatforme under monteringsarbejdet den 31. august 1983. Stregerne på gulvet er synlige tegn på, at hallerne bruges til firmasport udenfor arbejdstiden.  
Foto: Ole-Chr. M. Plum

I de ældre fabriksbygninger var man i færd med at bygge de sidste MRD-vogne til DSB i denne omgang. Produktionen af den nye serie MR-vogne til DSB havde taget sin begyndelse, og det tredje MR-togsæt var ved at tage form i pladeværkstedet. Sideløbende med bygningen af MRD/MR-tog til DSB og Y-tog til privatbanerne var man i gang med et DANIDA-projekt bestående af bygning af 40 lukkede godsvogne til jernbanerne i Tanzania med en sporvidde på 1000 mm. Den første vognkasse var netop samlet, og delene til de øvrige vognkasser var under produktion. Efter planen skal vognene, der skal bruges til cementtransporter, leveres til Tanzania i samlesæt. Den første vogn er samlet på Scandia for at folk fra Tanzania kan komme her til Danmark og se, hvorledes vognene samles, og siden skal de altså under vejledning af danske ingeniører samle vognene i Tanzania.

For DSB er man også begyndt istandsættelse og ombygning af en del af de postvogne, som DSB i 1982 købte i Vesttyskland. Foruden ændring af indretningen i vognene foretages der en hel del pladearbejde m.m. på vognkasserne.

I det nye værksted var man i færd med renovering af DSB personvogne af bl.a. litra A og B. I den ene halvdel foretages selve vognkassereparationen, der ser ud til at være ret så omfattende på grund af kraftige tæringer. Herfra flyttes vognene til montagehallen, hvor vognenes indre atter monteres efter reparationer m.v.

Leveringen af Y-tog til de danske privatbaner i samarbejde med vognfabrikken »Duewag« i Uerdingen blev – som nævnt i »jernbanen« nr. 4/1983, side 98 – påbegyndt i april måned 1983. Den 1. september 1983 var man på Scandia beskæftiget med de to togsæt til Vestbanen, hvoraf det ene næsten var helt færdigt, og de tre togsæt til Vemb-

Lemvig-Thyborøn Jernbane. Vestbanens tog bliver leveret i mørkerød farve med en bred gul stribe, hvor med sort står skrevet »Vestbanen«, og den gule farve fortsættes i bemalningen på fronten.

Materiellet til VLTJ bliver malet i omtrent de samme farver, som VLTJ har anvendt på det svenske skinnermateriel, nemlig hovedsagelig orange forneden, creme foroven, og gråt tag samt »skørt«. De første to tog var allerede malet, mens det tredje togsæt til VLTJ endnu holdt uden for på fabrikens område i grundfarven, som de ankommer med fra Tyskland. Det første VLTJ-togsæt var i montagehallen, hvor man var i færd med at lægge gulv, montere skillevægge og væg- og loftsbeklædning i øvrigt.

På stationen i Randers holdt togsættet til Hads Ning Herreders Jernbane, der leveres i november måned.

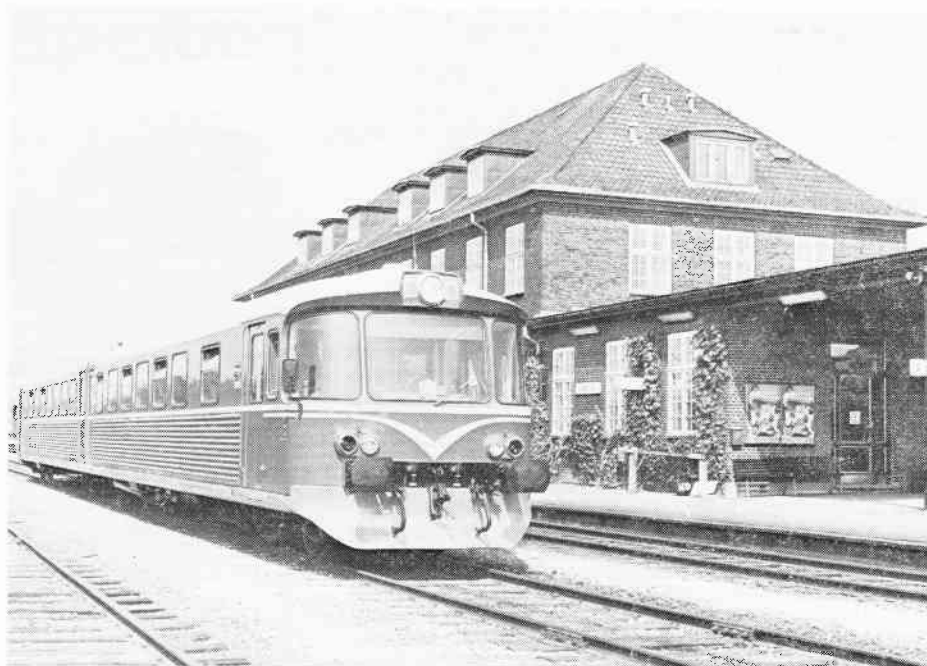
Disse indtryk skulle gerne give et billede af Scandia A/S som leverandør af jernbanemateriel til de danske baner i 1983. En aktiv virksomhed, der i disse krisetider gør sit til at holde beskæftigelsen i gang takket være behovet for nyt materiel til de danske jernbaner.

De nye Y-tog, der leveres til de danske privatbaner, må af hensyn til told- og momsbestemmelser m.m. ikke leveres direkte fra Scandia A/S i Randers, der jo kun er underleverandør, til de enkelte baner. For at alt kan gå rigtigt til, kører alle togene fra Scandia i Randers en tur syd for grænsen til Flensburg (Flensburg Weiche), hvor der udstedes de endelige told- og indførselspapirer, inden man så kan fortsætte til det endelige bestemmelsessted. Sådanne sager kan altså ikke blot ordnes på et kontor, og det skal man måske egentlig være glad for, da man jo ellers ikke ville få sådan en dejlig – omend lidt lang – tur ud af leveringen af de enkelte tog, som tilfældet er.



OHJ/HTJ Ym 57 - Ys 257 i Padborg den 1. september efter veloverstået »smuttur« syd for grænsen.

Foto: Ole-Chr. M. Plum



Den 1. september kørte OHJ-HTJ Ym 57 - Ys 257 fra Randers omkring kl. 8.00 og ca. 21.30 ankom toget til Holbæk efter først at have været en tur i Flensburg via Padborg og senere tilbage over Fyn til Slagelse for derfra at køre ad HTJ til Tølløse/Holbæk. Turen forløb uden nævne-

værdige problemer og forsinkelser, og dermed kan man sige, at »den af toldvæsenet dekretede prøvetur« forløb godt. En uge tidligere havde OHJ-HTJ Ym 56 - Ys 256 været ude på samme tur med lige så godt held, og begge tog er sat i drift ved banerne til stor glæde for både passagerer og personale.

## Jernbanenyt - kort fortalt



### Privatbanerne

#### Høng-Tølløse Jernbane

I november måned ophuggedes skinnebusstyrevoغن HTJ Cs 37. Vognen indkøbtes i 1980 fra SJ, og siden den blev sat i drift ved OHJ og HTJ, har vognen faktisk ikke været benyttet på HTJ. Derimod har HTJ Cs 37 ved spidsbelastninger været benyttet på OHJ.

Til brug for baneafdelingen har HTJ af DSB indkøbt to lukkede godsvogne af litra Gs, og de er sat i drift som tjenestevogne med de anførte numre:

Gs 01 86 12 02 606-4, Scandia 1961: HTJ Tjenestevogn 1.

Gs 01 86 12 02 710-4, Scandia 1961: HTJ Tjenestevogn 2.

#### Odsherreds Jernbane

I november måned ophuggedes følgende vogne: Skinnebusstyrevoغن OHJ Cs 228, personvognene OHJ CII 237 og CI 238, postvoغن OHJ Ph 247 samt godsvognene QT 337, GIm 352, QH 357 (ex KRB GM 41), Elo 471, IB 371-374 og rejsegodsvoغن OHJ E 245.

Endvidere ophugges følgende OHJ-godsvogn, der aldrig er omlitret ved OHJ: ex DSB 20 86 081 5 905-8 (ex DDSF ZB 99705).

Som jernbaneentusiast kan man måske føle en smule vemod ved tanken om alle de vogne, der i 1983 er blevet ophugget ved OHJ og HTJ, men det er dog skønt at se, hvorledes der nu er blevet ryddet op på diverse sidespor m.m., og det ville jo have været urealistisk at have ønsket alle disse vogne bevaret for eftertiden. Den »oprindelige« godsvognssamling ved OHJ er nu faktisk væk, men heldigvis er der dog bevaret repræsentanter for vogntyperne ved de forskellige jernbaneklubber.

Til brug for baneafdelingen og værkstedet har OHJ fra DSB indkøbt nedenstående fire godsvogne, og de er sat i drift som tjenestevogne med de anførte numre:

Gs 01 86 12 02 100-8, Scandia 1960: OHJ Tjenestevogn 3.

Gs 01 86 12 02 687-4, Scandia 1961: OHJ Tjenestevogn 4.

Gs 01 86 12 02 770-8, Scandia 1961: OHJ Tjenestevogn 5.

Gs 01 86 12 02 466-3, Scandia 1960: OHJ Tjenestevogn 6.



På Randers station mødes »rå« lynetogsæt til VLTJ og MO-vogne på vej til ophugning i Bjerringbro. Under transporten til Scandia er kun frontruderne monteret på lynetterne.  
Foto: Jan Forslund

Fra DSB har Odsherreds Jernbane lejet – med forkøbsret – to personvogne: DSB Bhs 29 27 823-7 og 29 27 824-5, der er bygget i 1952. Vognene er ved OHJ omlitret til OHJ Bhs 290 og 291. Endvidere har man på lignende måde lejet postvognen DSB Pbh 90 68 107-9. Denne vogn har ved OHJ fået indbygget slutlys, og den er omlitret til OHJ Pbh 249. Pbh 249 var rødmalet ved »overtagelsen« fra DSB, og fremtræder derfor nu i rigtigt OHJ-design.

★

Diesellokomotivet OHJ 45 har været på centralværkstedet i København i september/oktober, hvor lokomotivets hjul har fået påsat nye hjulbandager.

Diesellokomotivet OHJ 24 er p.t. til revision på banernes værksted i Holbæk, og samtidig forsynes lokomotivet med »triangellys«. Når det ved nytårstid atter sættes i drift, vil det fremtræde i samme stand som diesellokomotivet OHJ 39, der blev revideret i foråret 1983.

## Vemb-Lemvig-Thyborøn Jernbane

Driftsresultater	1981	1982
Antal rejsende: .....	425.619	495.073
Indtægt af personbef.: .....	3.224.540	4.568.958
Vægt af bef. gods: .....	39.946	29.065
Indtægt af bef. gods: .....	2.782.144	2.190.408
Samlet indtægt: .....	8.225.326	8.835.847
Samlet udgift <sup>1)</sup> : .....	12.406.707	13.892.242
Endeligt resultat: .....	÷4.181.381	÷5.056.395

<sup>1)</sup> Excl. pensionsudgifter.

★

Den omfattende spormodernisering på VLTJ kan forhåbentlig fuldendes i 1984, idet man har søgt om modernisering i form af sporfornyelse af den resterende del af banen, strækningen Sinkbæk-Vemb. Dermed vil VLTJ have et meget fint strækningsspor, der forhåbentlig kan holde mange år.

Den 6., 13. og 27. oktober fik VLTJ leveret sine tre Y-tog fra Scandia i Randers, og dermed er en ny epoke begyndt for VLTJ, idet banens persontrafik for første gang i mange år næsten fuldstændig kan bestrides af helt nye tog. Y-togene til Lemvigbanen er leveret med normalt træktoj og puffere – i lighed med Y-togs materiellet på de øvrige jyske privatbaner.

Fra banens side har man gjort store anstrengelser for at få præsenteret de nye tog for personale og publikum. Således kan det nævnes, at banen benyttede lejligheden til at invitere ansatte og pensionisterne ved banen på en præsentationstur.

VLTJs nye tog er leveret omtrent i samme bemaling som det svenske skinnebusmateriel har været bemalet ved VLTJ, nemlig med vognsiderne malet orange fornedet og creme foroven.

De nye Y-tog er litreret VLTJ Ym 12-14 og Ys 12-14.

★

Det er DSBs hensigt at indføre stiv køreplan på den vestjyske længdebane i 1984, og VLTJ vil i forbindelse hermed også indføre stiv køreplan. En sådan køreplan på VLTJ vil blive baseret på to togsæt i drift samtidig og med køretid på de to strækninger på hver 30 minutter.

★

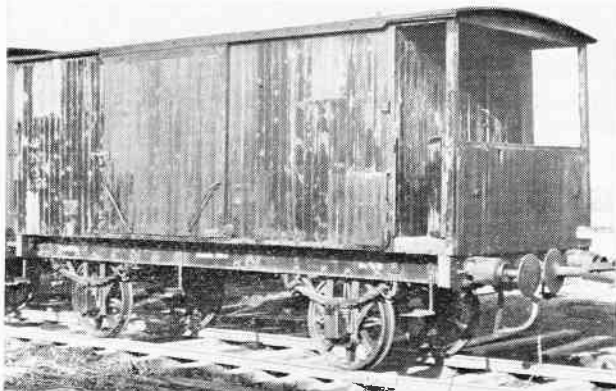
De gamle remiser og værkstedsbygninger i østenden af Lemvig station er nedrevet, og man er nu i færd med at anlægge busholdepladser, således at Lemvig station bliver både bus- og jernbanestation med let omstigningsmulighed for de rejsende. Dette indebærer en afkortning af perronsporene ved stationsbygningens østende, og dette medfører ganske naturligt en ændring af stationens sporplan, hvor også havnebanens indføring på stationen ændres.

★

»Privatbanerne« redigeres af Ole-Chr. M. Plum. Visse informationer skyldes Kjeld Christensen.

# Det sorte spøgelse

Af Carsten Buhl



»Det sorte spøgelse« hensat i Maribo, 1983.

Foto: Sten Carlsen

Hvis titlen skulle forlede nogle af læserne til at tro, at det følgende er en spændingsnovelle, som »jernbanen«s redaktion bringer for at forhøje bladets underholdningsværdi, så er det en vildfarelse. Det er historien om en gammel godsvogn, som er døbt af jernbaneviddet på grund af sin sorte farve. Den er bygget i København i 1858, og har således nået den ganske betragtelige alder af 125 år. Det er vel anledning nok til at gøre en særlig notits.

Da vognen blev bygget, var der kun én jernbane i kongeriget Danmark, nemlig strækningen fra København til Korsør (København-Roskilde åbnet 1847, Roskilde-Korsør åbnet 1856). Den blev drevet af det privatejede Sjællandske Jernbaneselskab (SJS).

## Godsvogn

Fra starten havde jernbaneselskabet kun åbne godsvogne, og med disse blev al slags gods transporteret, selv heste og kreaturer. I 1856 fik man også lukkede godsvogne med en lasteevne på 150 centner (7.500 kg). De første lukkede godsvogne blev bygget i Hamborg af Lauenstein og Co. I de følgende år blev godsvognsparken udvidet dels med vogne fra udenlandske fabrikker, dels med vogne bygget af jernbaneværkstedet i København. Helt frem til statsovertagelsen i 1880 byggede SJS selv serier af godsvogne – ofte 10–20 stykker om året.

Blandt de sidstnævnte finder vi således en vogn fra 1858. Den er helt igennem bygget af træ. Kun hjul, beslag og træktøj (kæder!) er lavet af jern. Den havde ingen puffere. I stedet var vognens længdedragere forlænget ud over enderne og beklædt med læder med polstring af krølhår. Man kan forestille sig en skramlen og bumpen, når et tog satte sig i bevægelse.

Der foreligger kun en sparsom beskrivelse af denne gamle godsvogn. I en driftsmaterieltegnelse fra 1871 (året efter Sydbanen fra Roskilde til Masnedsund blev åbnet) hedder det således, at »Disse Vogne have i den ene Ende en bedækket Perron med et 2' 10" højt Brystværn. Indgangen til Perronen, som tjener til Opholdssted for Bremsere og Conducteurer, er fra begge Vognens Længdesider ved en Dør i Brystværnet... Vognene have kun eet Rum til Optagelse af Gods... Adgangen til dette Rum er gennem en Skydedør paa hver Længdeside, en dobbelt Fløidør i Vognens ene Endevæg samt en lille Dør ud til Perronen. Vognene ere forsynede med Ringe til Opbinding af Heste og større Kreaturer.«

Man kan undre sig over, at Jc 888 (som vognen nu var litreret) fik en åben endeperron, for i modsætning til de tyskbyggede vogne af samme litra blev de danskbyggede vogne ikke forsynet med skruebremse. I det hele taget synes de danskbyggede vogne at være en forenklet udgave, og de blev heller ikke benyttet nær så meget som de tyske vogne. Indtil 1870 kørte Jc 888 således knap 14.000 km om året i gennemsnit.

## Levnedsløb

År	litra		bemærkninger
1858	SJS	322	Bygget på jernbanens værksteder, København
1871	SJS Jc	888	Omlitreret. Vogne uden skruebremse fik lige numre
ca. 1881	SJS Jd	888	Omlitreret
1892	DSB Jc	4038	Omlitreret
før 1898			Ombygget. Gavldøre fjernet
1914	DSB	Telegrafvogn 7	
1937	DSB	Telegrafvogn 44	
1949	DSB	Værkstedsvogn for Signaltjenesten	Hjemsted: Nykøbing F
1954			Udrangeret og overdraget Jernbanemuseet
1966	DSB Id	876	Solgt til Dansk Jernbane-Klub

Kilde: Dansk Jernbanearkiv, Sakskøbing.

Nærmere oplysninger som tegninger, fotografier eller oplysninger om bemaling af den oprindelige udgave af vognen kendes ikke. Først efter statsovertagelsen dukker der en tegning op i statsbanernes materieloversigt fra 1890. I løbet af 1890-erne ombygges vognen, idet begge gavldøre fjernes. Samtidig nedsættes lasteevnen til 6.000 kg – det var jo blevet en ældre vogn.

## Specialvogn

Jc 888 blev anvendt som godsvogn i 56 år, før den blev taget ud af driften. I 1914 blev den indrettet som telegrafvogn (værkstedsvogn for signaltjenesten). I den egenskab har den sikkert holdt på mange sidespor, når telegraf- og telefonanlæggene skulle vedligeholdes. I 1954 blev den overladt til Jernbanemuseet.

## Museumsvogn

Nu stod den i flere år i Østerport remise (i dag kan det godt være svært at forestille sig det store remiseanlæg nord for Frihavnsbroen). Her fik Dansk Jernbane-Klubs arbejdsbold øje for den, og da Jernbanemuseet fik en endnu ældre godsvogn, købte DJK telegrafvognen i 1966.

Året efter blev den istandsat af et arbejdsbold i Fredensborg og sendt til Museumsbanen i Maribo. Her har den ikke kørt ret meget. Alderen har trods alt sat sine spor og givet vognen forskellige svagheder. Den blev dog benyttet som telegrafvogn, mens Bandholmbanen endnu havde en stangrække.

Alt i alt har Jc 888 en lang livshistorie. Det kunne være spændende, om nogen af læserne kan belyse den yderligere. Alle oplysninger modtages med den største interesse.

# LÆSERNE SKRIVER

## K 564

Under min ferie i den sydlige del af riget var jeg så heldig at kunne deltage i præsentationsturen med den nyrevi-derede K-maskine.

Det var en dejlig oplevelse at se så fint udført arbejde, idet maskinen faktisk så ud som fabriksny. Det er et meget stort arbejde, som Esbjergfolkene her har udført, men jeg vil dog tillade mig at komme med en korrektion til omtalen af arbejdet i »jernbanen« nr. 3/1983 samt i den lokale presse. Heri hedder det, at damplokomotivet efter 4.000 timers arbejde er komplet adskilt, renoveret og samlet.

Med hensyn til det første punkt, adskillelsen, har man åbenbart helt glemt, at denne opgave ikke er udført i Esbjerg, men i Amagerbanens remise på Amagerbro i årene 1972–74. Her samledes et arbejdsbold hver torsdag aften under ledelse af Preben Clausen. Man nåede at afmontere det meste, inden arbejdet desværre gik i stå grundet bortrejse/forflyttelse af arbejdslederen.

Kun de som selv har prøvet at skille et damplokomotiv ad, som har været hensat i så mange år, ved, hvilket knokkelarbejde det er, og hvor beskidt man bliver. Jeg mener derfor, at denne del af arbejdet bør tilskrives de rette folk.

Det må være en stor glæde for alle, som var med på Amagerbroholdet, at arbejdet ikke blev gjort forgæves, som det en overgang så ud til.

F. Ylander,  
Godthåb.

## Tyverier

Følgende er udfærdiget efter en samtale med produkt- handler Orla Rasmussen, Bjerringbro, som udtrykte sin harme over jernbaneentusiaster. Han havde netop modtaget til ophugning 5 stk. MO, som forinden havde været hensat i de gamle brunkulslejer ved FASTERHOLT, og som ved ankomsten til Bjerringbro viste sig at være systematisk »stovsugede« for nobdbremser, skilte m.m.

Både Rasmussen og hans kollega Henriksen kan berette om adskillige tyverier fra hensat jernbanemateriel udenfor arbejdstiden. Endvidere var der en dag modt et par entusiaster op i Bjerringbro, som åbenlyst havde berettet om, hvordan det »desværre« kun var lykkedes dem at få pillet den ene nobdbremse ud af en DSB-personvogn, som var hensat i Langå.

Jeg vil nødigt tro, at gerningsmændene er medlemmer af DJK. Ihvertfald skal det være op til den enkeltes samvittighed, om vedkommende vil give sig af med simpelt tyveri, men det kan i værste fald medføre adgangsforbud til ophugspladserne for os andre, som pænt møder op i arbejdstiden, fotograferer – efter indhentet tilladelse – og måske køber diverse ting og sager.

Endelig ville det være nærliggende at tro, at folk, der engagerer sig så meget i deres hobby, også er villige til at betale for den. Dette skal derfor ses som en kraftig opfordring til alle om at leve op til de afsluttende ord på bagsiden af vort medlemskort – »Hjælp foreningen at bevare den good-will, vi hidtil har nydt hos både DSB og privatbanerne.« – og produkthandlerne!

Steen L. Petersen,  
Nørresundby.

## Silkeborg rundt på apostlenes heste

Fra Frank Nielsen i Brønshøj har vi modtaget denne situationsrapport fra de nedlagte baner i Silkeborg og nærmeste omegn.

I fordums tid var Silkeborg et større jernbaneknudepunkt. Ikke mindre end 5 jernbaner udgik derfra – samt en sjette, som drejede fra i Funder. Nu er den tidligere så driftige banegård »degraderet« til noget nær en almindelig mellemstation på strækningen mellem Skanderborg og Herning med direkte tog til Århus og Skjern.

For dyrkere af »på-sporet-af-nedlagte-baner-sporten« og vandresporten er Silkeborg nu gået hen og er blevet et besøg værd. Dog, Silkeborg har nu altid været et besøg værd med Gudenåen osv... Men altså, der var engang da Silkeborg også havde bane til Bryrup-Horsens, Rødkærsbro og Laurbjerg.

På Geodætisk Institut forsynede jeg mig med et 2-cm-kort (1:50.000) over området, og jeg kunne da se, at der var anlagt indtil flere stier eller cykelveje på de gamle traceer. Fint! tænkte jeg, du laver en éndagstur.

Efter ankomsten til Silkeborg, hvor jeg tog nogle billeder af banegården, bevægede jeg mig i vestlig retning og fik et glimrende indtryk af de mange baner ved Vester Brogade, der førte ind under tre broer. En til hver bane. På nordsiden af sporene sås SKRJs remise og værksted, og der hvor der før arbejdedes med kul og olie, arbejdes der nu med elektroniske franske kartofler.

Kort efter svingede HBS mod syd ind under Søndre Ringvej, og ved broen over Gjessovej lå der engang et trinbræt, som hed Ørnso.

Så gik det gennem Lysbro Skov til silkeborgforstaden Lysbro, der havde sin egen station på Rødkærsbrobanen. Den var der endnu med pakhuis og det hele. Hvor der førhen var overskæring, viste mit kort, at der på den anden side af Herningvej skulle være anlagt en cykelsti på den gamle bane, men det eneste, man kunne få øje på mellem buskene, var en smal ridesti, der snoede sig og blev væk.

Det var dog tydeligt, at her havde banen gået, så jeg trådte ud i det uvisse. Og godt for det, for midt inde i moradset gik jeg med ét på en viadukt over en smalsporet teglbane fra Lysbro Teglværk. Spor og alting var der endnu, men elektriske hegn og »organiske efterladenskaber« tilkendegav, at trafikken under viadukten nu mestendels bestod af køer.

Pludselig veg beplantningen tilbage for en afgrund, der viste sig at være Vestre Ringvej (omfartsvejen), og midt foran mig lå en bro, der blev bygget til Rødkærsbrobanen ved anlægget af omfartsvejen midt i 50-erne.

Lidt efter frokost gik jeg nu mod øst fra Silkeborg station. Cykelstien, som skulle have været der, var der ikke, og cykelstien, som **ikke** skulle være der, den var der. Det



Lysbro station, nu kaldet Perronteatret. En amatorteaterforening har fået til huse i den gamle bygning. Foto: Frank Nielsen

sagde mit kort ikke noget om, men det var dog stensikkert, at der var anlagt en cykelsti, som fortsatte ud over Gudenåen på den ene af jernbanebroerne.

Jeg skyndte mig derudad og fik et par af Silkeborgs attraktioner med på et billede. For enden af cykelstien, som trods alt ikke var længere end et par kilometer, blev jeg meget overrasket, for alle Laurbjergbanens skærver lå der endnu. Kun sveller og skinner var fjernet.

Min vandretur sluttede ved omfartsvejens østlige ende, hvor den blev ført over den nedlagte skæve bane. Der skulle ikke megen fantasi til at forestille sig en MO komme futtende med et par CP'er på slæb.

Frank Nielsen,  
Brønshøj.

Tog fra Skanderborg passerer Gudenåen på den sydlige bro. På den nordlige gik tidligere banen til Laurbjerg. Foto: Frank Nielsen



# Svenska Järnvägsklubben og dens bøger

## Af Birger Wilcke

Vor broder- eller søsterforening – som man nu foretrækker det – SJK, Svenska Järnvägsklubben – har haft 25 års jubilæum og har i denne anledning udsendt et pompøst jubilæumsskrift på ikke mindre end 192 dobbeltspaltede sider, ligesom foreningen også i øvrigt i de sidste år har forøget sin bogudgivelse stærkt.

SJK er altså et par år ældre end DJK og var på mange måder et forbillede for vor forening. I de første år, medens Gunnar Österberg og Urban Thiel var formænd, havde vi et ret nært samarbejde, medens vi i de senere år har haft noget mindre kontakt, hvilket måske til dels hænger sammen med en paladsrevolution i den svenske forening i 1976, dels med at de to foreninger har udviklet sig efter ret forskellige retningslinier. Den svenske forening startede med arbejdet omkring Östra Södermanlands Järnväg, men denne blev senere udskilt, således at foreningen intet har haft med museumsbanedrift at gøre de sidste 20 år, ligesom man opgav at have en særlig normalsporet togstamme bestående af ældre materiel og overlod dette til andre svenske jernbaneforeninger, medens DJK som bekendt fortsat driver tre museumsbaner og har lagt stor vægt på kørslen på statsbanerne med foreningens eget materiel. Om det er svenskerne eller os, der har valgt den rette vej, kan jo diskuteres, men forskelligheden kan jo tildels hænge sammen med de afvigende historiske og geografiske forudsætninger i de to lande.

SJK har i de senere år koncentreret sig om det jernbanehistoriske arbejde, dels gennem foreningens fremragende blad »Tåg«, dels gennem en række bogudgivelser og endelig gennem møder og udflugter. Foreningen har gennem dette arbejde opnået et medlemstal på godt 4.000, svarende til at der i Danmark var godt 2.000. DJK har kun knapt 1.700 medlemmer, og det må altså siges at være et meget fornemt resultat, svenskerne har opnået, en kendsgerning, der måske i nogen grad hænger sammen med, at jernbanerne har betydet adskilligt mere for det svenske samfund end for det danske, og at de har været adskilligt mere forskelligartede og derfor set fra en jernbaneentusiasts synspunkt mere interessante. Tænk blot på de mange sporvidder og de mange helt private selskaber.

Vi har al mulig grund til at ønske vore svenske kolleger til lykke med det opnåede resultat og alt mulig held i fremtiden.

Ser vi på deres organisation og deres blad er vi imponerede, men ser vi på bøgerne, er jeg knapt så begejstret. Der er gennem de 25 år udgivet ialt 35 bøger, hvoraf kun nogle ganske få vedrører de enkelte svenske statsbanestrækninger, medens man for privatbanernes vedkom-

mende har holdt sig til at skildre nogle for en dels vedkommende temmelig ligegyldige sidebaner.

Er skildringen af de enkelte banelinier således temmelig stedmoderligt behandlet, har man derimod udgivet en række fortrinlige oversigter over banernes driftsmateriel, et punkt, hvor DJK står langt tilbage, hvilket dog til dels har sin årsag i, at William Bay og Per Topp Nielsen her har gjort et stort arbejde uden for DJKs rammer.

Ser vi bort fra materielfortegnelserne handler SJKs sidste bøger dels om en nordsvensk privatbane, dels om jernbane-data og dels om foreningens egne første 25 år.



E. Bertil Perssons bog om Gammelstad-Karlsvikshyttans Järnväg, som næppe mange i Danmark ved hvor ligger, har jeg ikke meget at sige om. Det er en nydelig bog på 96 sider om et lille nordsvensk industrispor, der gennem hele sin levetid har været trafikeret af SJ, og der er formentlig i bogen sagt alt det, der kan siges om denne banes lidet ophidsende historie, selv om jeg må erkende, at jeg er så primitiv, at jeg savner blot et enkelt billede af et tog på banen, men det findes måske ikke. Bogen er god nok, men jeg tror ikke, den har interesse for ret mange her i landet og tvivler på, om det er et større antal svenskere, den henvender sig til.



Kjell Nordlings bog: »Järnvägsdata« henvender sig til et langt større publikum og udfylder utvivlsomt et stort savn ved at give en oversigt over Sveriges temmelig uoverskuelige jernbanevæsen. Bogen er en fotokopi af forfatterens maskinskrevne manuskript og forsynet med temmelig mange og uoverskuelige tilføjelser.

Hovedafsnittet omhandler de svenske privatbaner, side 27–159. Man får her en række facts om koncession, anlæg, åbning m.v., hvor man oplyser måned og år, men ikke dato for de forskellige begivenheder, medens man i et supplement på 74 sider får nogenlunde de samme oplysninger, men denne gang med fuld dato. Oplysningerne i disse afsnit er ikke altid fuldt sammenfaldende, og det synes aldeles overflødig at dele stoffet op på denne måde, hvilket både gør bogen mere uoverskuelig og dyrere. En lang kronologisk oversigt synes også at indeholde oplysninger af så forskelligartet værdi, at den heller ikke er helt ukritisabel. At der ikke er noget kort i bogen øger naturligvis forvirringen. Ærlig talt synes jeg sammenfattende at måtte

sige, at man havde gjort både læserne og forfatteren en større tjeneste ved at udskyde udgivelsen, til man havde et fuldt gennearbejdet værk, end ved at udgive disse fragmenter nu. Forfatteren har gjort et enormt arbejde, der er af stor værdi for alle, der er interesserede i svenske jernbaner, men det er synd, at resultatet ikke er blevet bedre.



Endelig har vi jubilæumsskriftet. Det er en meget smuk bog med nogle dejlige billeder, og der er fortrinlige skildringer i den, men også her synes jeg nok, at man savner en gennearbejdet redaktion af stoffet. Man har valgt den vej at lade 42 forskellige forfattere skildre de enkelte dele af foreningens virksomhed, hvilket gør stoffet fornøjeligere og mere levende, end hvis en enkelt havde skrevet det hele, men man savner til gengæld en overskuelig skildring af foreningens udvikling, og der er alt for stor forskel på værdien af de enkelte artikler. Nogle er udmærkede, medens andre er temmelig ligegyldige, og det

er ligesom stoffet er disponeret forkert. Enkelte afsnit om vigtige sider af foreningens virksomhed er særdeles kortfattede og koncise, medens andre afsnit om mindre vigtige sider af arbejdet er brede og ordrige. Jeg tror for så vidt man ved gennemlæsningen af alle afsnit får oplysning om det meste, der er værd at vide, men jeg ville have foretrukket, om man havde haft et hovedafsnit, der skildrede foreningens udvikling suppleret med en halv snes mindre artikler om de enkelte grene af virksomheden. 5 artikler om foreningens blad og 5 artikler om udflugterne, det er for meget, og der bliver alt for mange gentagelser.

Skal vi til at skrive en bog om DJKs første 25 år, tror jeg vi vil få vanskeligt ved at lave en så smuk bog, og jeg tror, der er afsnit i den svenske bog, som ingen i vor forening vil være i stand til at skrive så godt, som det her er tilfældet, men vi kan nok lære en del af svenskernes bog både med hensyn til, hvad vi bør se at få med og med hensyn til, hvad vi bør undgå.

## BOGANMELDELSER

**Wilhelm Reuter og Claus Bock: Eleganz auf Schienen Die Enzyklopädie der Atlantic. Zürich 1982, Orell Füssli Verlag. 307 s. 24 farvelagte tegninger, hver rækkende over to sider, ca. 600 fotos. 33 x 26½ cm. Indbundet. Pris ca. 1.000 kr.**

Forfatteren vil med denne bog bøde noget på den omstændighed, at mange bøger fra de senere år handler om moderne damplokomotiver. Han mener, at ældre og mindst lige så interessante typer herved bliver overset af de jernbaneinteresserede.

Det er et synspunkt, som indebærer, at mange trin i lokomotivhistorien kan blive trukket frem i de jernbaneinteresseredes bevidsthed i stedet for at blive glemt. Når valget af emne så i dette tilfælde er faldet på ekspres- og hurtigtogslokomotiverne med akselrækkefølge 2B1, burde mulighederne for at skabe en større interesse for tilbagelagte udviklingstrin være til stede.

Atlantic-typens fremkomst omkring århundredskiftet var et resultat af stigende hastigheder og stigende togvægt i forbindelse med større og mere veludstyrede tog. Disse krav kunne ikke opfyldes af de indtil da så dominerende 2B-typer. Årene omkring 1900 var også rige på tekniske fremskridt og forsøg på videreudvikling af damplokomotivet mod større effektivitet, f.eks. overhedning af dampen, brug af rundglidere og forskellige nye typer styringer. Atlantic-lokomotiverne tildelte alle disse nyskabelser, fordi de var beregnede på at fremføre de hurtigste og sværeste persontog. På den anden side var udviklingen ikke gået bort fra den udformning af lokomotivet med hensyn til form, detaljering og maling, som havde sine rødder i forrige århundrede, og derved blev Atlantic-typen på mange måder en blanding af gammelt og nyt. Endelig ville skæbnen, at heller ikke 2B1-lokomotiverne kunne opfylde de stigende krav til præstationsniveauet, og allerede i årene omkring den første verdenskrig måtte de se sig tilsidesat af kraftigere typer, særlig Pacific-lokomotiver.

Forfatteren beretter om typens repræsentanter, land for land og kronologisk bane for bane fra det første eksemplar til **Atlantic Coast Line** i USA. Dette land opnåede også med over 2.100 styk at have broderparten af de 3.544 Atlantics, som byggedes. Trods bogens størrelse har stoffets mængde alligevel pålagt begrænsninger, som har påvirket det færdige resultat. Således er bogens virkelige tyngdepunkt de talrige, udmærkede fotografier, mens teksten i nogen grad er hæmmet af pladsmangel, så læseren kun bliver gjort bekendt med lokomotivernes historie i en knap form, og man leder forgæves efter detaljerede tekniske oplysninger, oplysninger om prøve kørsler og redegørelser om lokomotivernes præstationer i den daglige drift, bortset fra sporadiske oplysninger. De farvelagte tegninger er ganske imponerende og er beregnet på at bibringe beskueren et endnu klarere blik for typens elegance. På en dansker virker det i den forbindelse uheldigt, at P-maskinen er kommet til at fremtræde i en græsgrøn nuance, bortset fra skorstensbåndet. Det skal dog ikke tilsløre den kendsgerning, at bogen indeholder en stor mængde kendsgerninger og oplysninger om en væsentlig lokomotivtype.

jens koefoed



**Rolf Löttgers: Privatbahnen in Deutschland: Die Deutsche Eisenbahn-Gesellschaft 1960-1969. Stuttgart 1983, Franckh'sche Verlagshandlung. 144 s. 140 fot. 27 strækningkort. Pris ca. 125 kr.**

**Hans-Wolfgang Scharf/Friedhelm Ernst: Vom Fernschnellzug zum Intercity. Die Geschichte des deutschen Schienenschnellverkehrs. Freiburg 1983, Eisenbahn-Kurier Verlag. 881 s. 580 fotos. 100 materielrids og skematiske rutekort. Ib. Pris kr. 504,75.**

At disse to nye, tyske bøger her anmeldes samlet, skyldes udelukkende, at de begge ved deres emneafgrænsning umiddelbart slog anmelderen med undren. Ellers er der såvel omfangsmæssigt, som indholdsmæssigt tale om to vidt forskellige bøger. Det der umiddelbart undrer er, at den traditionelle form for emneafgrænsning for jernbanebøger – en enkelt bane gennem hele dens »liv« (geografisk afgrænsning) eller et bestemt fænomen – typisk en materiel-type (objekt-mæssig afgrænsning) slet ikke gælder hér. Löttgers' bog behandler således alle privatbaner inden for Deutsche Eisenbahn Gesellschaft i **et bestemt tiår**. Og Scharf/Ernst's bog behandler historisk udvikling, struktur og materielbenyttelse i persontrafikken i Tyskland frem til idag – men kun hvad angår **de hurtige forbindelser!**

I Löttgers' bog gennemføres afgrænsningen ikke 100% konsekvent, for meget må af gode grunde forklares i lyset af historien. Bogens hovedsigte er at skildre de sidste år med »rigtig« privatbanedrift i Forbundsrepublikken, og det gøres godt, med masser af – til tider lidt tørre – facts. Billedvalget er godt, med blik for fotos, der fanger privatbanens særlige stemninger. Det eneste anmelderen savnede lidt, var et par køreplansseksempler, som ville have gjort billedet af driften lidt mere levende.

Den store, 881 sider tykke bog handler i virkeligheden om udviklingen af den tyske fjerntrafik – principielt inden for landets grænser. Behandlingen bliver – i kraft af afgrænsningen – dog først rigtig grundig for så vidt angår perioden efter 1. verdenskrig, hvor fjerntogene når op på rejsehastigheder, som gør dem »værdige« til behandling. Men så er den til gengæld også grundig, med et væld af oplysninger, valgte illustrationer, køreplans-eksempler m.v. Og frem for alt gives her også en af de mest kvalificerede, samlede fremstillinger af udviklingen af fjerntrafik-materiellet i Tyskland, såvel hvad angår lokomotiver, hurtigmotorvogne som vogne. Bagest i bogen findes

ikke mindre end 141 sider tabeller, først og fremmest opgørelser over togene/strækningernes køretider/rejsehastigheder m.v. år for år. – Et kolossalt statistik-arbejde, som i sin grundighed grænser til det formålsløse.

Anmelderen skal ikke gøre sig til ekspert på området, men i relation til Danmark er der et par udeladelser/småfejl i bogen: Danmarks-ekspressen, som i årene 1907–09 var hurtigste forbindelse København–Berlin og eneste luksustog nord for Berlin (se »Sove- og spisevogne i Danmark«, s. 14ff.) er slet ikke nævnt. »Københavnsekspres«, kørt af DB VT 08 i 1950'erne og i 1960'erne, og »Neptun«s forhistorie er stedmoderligt behandlet.

Trykket og gengivelsen af de næsten 600 billeder er i absolut topkvalitet, og den smukke bog vil utvivlsomt – med tiden – blive en »klassiker« inden for tysk jernbanehistorie.

John Poulsen



## FORENINGS-NYT

### Ordinær generalforsamling

**Søndag den 18. marts 1984 kl. 10.00** afholdes ordinær generalforsamling i Englesalen, Niels Steensens Gymnasium, Jagtvej 183 B, 2100 København Ø.

#### Dagsorden

1. Valg af dirigent.
2. Beretning om foreningens virksomhed i det forløbne år og oplysning om planerne for det kommende år.
3. Godkendelse af det reviderede regnskab, der medfølger »jernbanen« nr. 1/1984 som bilag eller udsendes separat.
4. Fastsættelse af kontingent og optagelsesgebyr for året 1985.
5. Valg af medlemmer til bestyrelsen m.v.  
Følgende medlemmer til bestyrelsen m.v. er på valg:  
Birger Wilcke (formand)

Preben Clausen (næstformand)  
Bent Nathansen  
Oscar G. E. Meyer  
Bent Jacobsen (suppleant)  
Gunnar W. Christensen (revisor)  
Jacob Stilling (revisorsuppleant)

6. Indkomne forslag.
7. Eventuelt.

Opmærksomheden henledes på, at forslag til valg af bestyrelsesmedlemmer m.v. og til punkt 6 på dagsordenen skal være formanden i hænde senest 6 uger før generalforsamlingen, dvs. senest søndag den 5. februar 1984.

Gyldigt medlemskort skal forevises ved indgangen til generalforsamlingslokalet.

København i november 1983

**Bestyrelsen**



## Kommende udflugter

**Søndag den 15. januar 1984 kl. 10.00:** Rundvisning på depotværksted Helgoland samt besigtigelse af motorvogn litra MQ, prototype-lyntog samt lyntog litra MA. Rundvisningen forventes at slutte ca. kl. 13.00.

Mødested: Depotværksted Helgoland, Strandvænget 22, 2100 København Ø. Begrænset deltagerantal (100 personer).

Vi regner med at få lejlighed til at se et ommalet og nyindrettet MA-lyntog, som det kommer til at tage sig ud i sølvfarve og bl.a. med salon på 1. klasse og udvidet plads til gods og cykler.

**Tilmelding** sker ved **senest lørdag den 31. december 1983** at indbetale kr. 10,00 pr. person (uanset alder) på **postgiro-konto 8 11 10 06, Dansk Jernbane-Klub, Udflugtsafdelingen, Hovedvejen 108, 2., 2600 Glostrup.**

Ved mere end 100 tilmeldte vil de senest tilmeldte inden 14. januar få beløbet tilbagesendt samt besked om ikke at møde op.

Udflugtsafdelingen

## Kommende møder

**Onsdag den 18. januar 1984 kl. 19.30: Filmaften.** Englesalen, Niels Steensens Gymnasium, Jagtvej 183 B, 2100 København Ø.

Børge Chorfitzen viser film fra en af sine mange rejser med tog gennem det skønne Schweiz. Glæd Dem til endnu en dejlig filmaften, hvor Børge Chorfitzen deler nogle af sine oplevelser ved de schweiziske jernbaner med os.

★

**Onsdag den 15. februar 1984 kl. 19.30: Lollandsbanen.** Englesalen, Niels Steensens Gymnasium, Jagtvej 183 B, 2100 København Ø.

Lollandsbanen – et vigtigt led i den kollektive trafik på Lolland og Falster. Direktør S. D. Brandt fortæller om Lollandsbanen og dens fremtid samt om dens centrale placering i det kollektive trafiksselskab STS.

★

**Onsdag den 4. april 1984 kl. 19.30** i Englesalen, Niels Steensens Gymnasium, Jagtvej 183 B, 2100 København Ø.

Medlemsmøde. Programmet annonceres i »jernbanen« nr. 1/1984.

OCMP

## Nyt fra lokalafdelingerne

### Nordjysk afdeling

**Onsdag den 18. januar, onsdag den 15. februar og onsdag den 21. marts 1984 kl. 19.30** i lokalerne på Forchhammersvej 7, Aalborg.

Afdelingen afholder filmaftener med medlemmers beretninger om rejser i Rusland og Indien.

E. Hedetoft

## Fyn/Syddjylland afdeling

**Tirsdag den 31. januar 1984 kl. 19.30: Medlemsmøde.** DSBs mødelokale i den gamle toldbygning (hjørnet af Østre Stationsvej/Rugårdsvej).

Driftsområdechef Gert Larsen kommer og holder foredrag om SFJ. Derefter vil der blive lejlighed til at fortælle om sommerens oplevelser eller tidligere oplevelser vedr. jernbaner. Medbring gerne dine papir- eller lysbilleder, eller måske film (husk evt. fremviser). I øvrigt er der frit slag denne aften, så hvis du har blade, bøger eller andre effekter (dog naturligvis fortrinsvis vedr. jernbaner), du vil vise eller måske bytte/sælge, er det denne aften det foregår. Har du ideer til moderne fremover, eller måske noget du selv vil vise/fortælle, er der også her mulighed for at komme frem med dine ønsker.

Der vil i sædvanligt omfang kunne købes kage, kaffe, øl og vand. Meld gerne dit indlæg i forvejen.

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

**MHVJ** MARIAGER-HANDEST  
VETERANJERNBANE

## Udtrækning af andelsbeviser i MHVJs byggefond

Remisen i Mariager er nu opført. Derfor har MHVJs driftsudvalg besluttet at indløse samtlige andelsbeviser i MHVJs byggefond pr. 1.3.1984.

Andelsbeviserne bedes sendt til Mariager-Handest Veteranjernbane, Ny Havnevej 2, 9550 Mariager, med angivelse af købsdato, hvorefter beløbet med renter vil blive fremsendt efter 1.3.1984. Andelsbeviser, som ønskes udbetalt, må være MHVJ i hænde senest den 31.8.1984. Efter denne dato tilfalder ikke indløste andelsbeviser MHVJ.

Såfremt indehavere af andelsbeviser ønsker at støtte MHVJ ved ikke at lade beviserne indløse, kan der i stedet udstedes kvitteringer for bidrag, som kan fratrækkes i den skattepligtige indkomst efter gældende regler.

Fradrag kan opnås i 1983-indkomsten, hvis andelsbeviserne fremsendes, så de er MHVJ i hænde senest den 31.12.1983.

H. J. Fredberg  
driftsbestyrer

## Bidrag til DJK

Opmærksomheden henledes på, at bidrag til Dansk Jernbane-Klub er omfattet af ligningslovens § 8a, således at De er berettiget til at foretage fradrag i selvangivelsen for kalenderåret 1983 for betalte bidrag til DJK og andre »skatteanerkendte foreninger«.

De enkelte fradragsberettigede bidrag skal være på mindst kr. 50,00 og fradragsretten gælder beløb, hvormed årets bidragssum overstiger kr. 300,00. Maksimalfradraget er på kr. 1.000,00, og det opnås ved bidrag på i alt kr. 1.300,00.

For bidrag indbetalt senest den 31. december 1983 på kr. 50,00 og derover, vil De senest den 1. februar 1984 modtage kvittering, som skal vedlægges selvangivelsen.

## Girokortet

Med dette nummer af »jernbanen« udsendes giroindbetalingskortet til brug ved indbetaling af kontingent for 1984.

Kontingentet udgør kr. 125,00 for ordinære medlemmer, dog kun kr. 85,00 for medlemmer under 18 år den 1. januar 1984. For medlemmer, der er fyldt 67 år den 1. januar 1984, kan der opnås berettigelse til fortsat medlemskab for juniorkontingent ved henvendelse til sekretæren.

Girokortet bedes benyttet til indbetaling på et posthus eller via egen postgirokonto. Husk at anføre Deres medlemsnummer samt øvrige relevante oplysninger, det sparer både foreningens kasserer og sekretær for meget arbejde.

## Overgang til EDB-adressering af »jernbanen«

Postvæsenet vil i nær fremtid gå over til at adressere »jernbanen« ved hjælp af EDB-udstyr. Det medfører, at alle modtagere af bladet vil få tildelt et abonnentnummer.

Som noget nyt muliggør systemet en opdeling af medlemmerne i grupper f.eks. efter bopæl, lokalafdeling og abonnementsforhold.

For at systemet skal kunne fungere perfekt, må medlemsregistret så vidt muligt indeholde følgende oplysninger om hver abonnent: alder (for juniormedlemmer), evt. stillingsbetegnelse, korrekt navn og adresse, evt. telefonnummer, medlemsnummer samt evt. tilknytning til bane, gruppe eller afdeling.

Bemærk: Deres nummer af »jernbanen« vil kun få påtrykt talkode, navn og adresse.

Da DJK vil have gavn af det nye system, f.eks. ved udsendelse af information til mindre grupper af medlemmer, er det vigtigt, at oplysningerne påføres girokortet så fuldstændigt som muligt.

Oscar G. E. Meyer

## Salgsafdelingen

### Nyheder

**Nye postkort.** Naturligvis har vi benyttet lejligheden til at lave postkort med damplokomotivet DSB K 564, der blev sat i drift 1. oktober 1983 i Esbjerg.

5128: Damplokomotivet DSB K 564 i Bramming.

5129: Det nyistandsatte damplokomotiv K 564 med tog i Bramming, 1.10.1983.

Postkortene koster kr. 2,00 pr. stk. + 3 kr. i porto (ved køb af flere end 6 kort beregnes ingen porto).



Benyt lejligheden til at få suppleret Deres postkortsamling eller »kassen med kort til fødselsdagshilsener m.m.«. I januar måned 1984 giver DJKs Salgsafdeling rabat ved køb af 25 stk. farvepostkort, idet prisen da nedsættes fra kr. 50,00 til kr. 40,00 (incl. forsendelse).



**Dansk Jernbanearkiv, driftsmateriellet, bladsæt 19.** Så udkommer det næste bladsæt i Dansk Jernbanearkivs »gigantværk« ultimo december 1983. Prisen for bladsættet bliver som for de hidtidige kr. 35,00 + 5,00 (i porto).



**Danske Jernbaners driftsmateriel, 1982.** Primo januar 1984 udgiver Dansk Jernbanearkiv endnu et hæfte i denne serie med oplysninger om, hvad der skete i materielmæssig henseende ved de danske jernbaner i 1982. Prisen bliver kr. 30,00 (incl. forsendelse).

Det er fortsat muligt at købe hæfterne for årene 1977, 1979, 1980 og 1981. Prisen er kr. 25,00 pr. hæfte for årene 1977, 1979 og 1980, mens hæfter for 1981 koster kr. 30,00.



**Genoptryk af »Driftsmateriellet 1941«.** Forlaget »banebøger« har taget initiativet til at udgive fortegnelsen fra 1941 for DSBs driftsmateriel, der omfatter lokomotiver, motor-, person-, post- og rejsegodsvogne. Dette omtryk omfatter fortegnelsens oprindelige sider samt de væsentligste rettelserblade, herunder bl.a. også de privatbanevogne fra SFJ og KSB, som DSB overtog i årene efter krigen. I alt ca. 320 sider i format 20 x 25,5 cm med ca. 400 tegninger. Pris: 160,00 kr. (inkl. forsendelse).



**Storebæltsoverfarten i 100 år** af Paul Bell og Mogens Nørgaard Olesen. På Herluf Stokholms Forlag udkommer omkring 1. december denne store og meget pragtfulde bog om Storebæltsoverfarten gennem 100 år. Glæd Dem til dette storværk på 192 sider med ca. 200 ill., hvoraf flere er i farver. Endvidere leveres der med bogen 35 plancher med færgetegninger. Tegningerne leveres i en mappe, og mappe og bog er i en smuk kassette i blåt karton. Selv om prisen for dette storværk kan synes høj, må De ikke snyde Dem for at købe denne dejlige bog fra Herluf Stokholms Forlag, der jo i øvrigt er kendt for kvalitet ved tidligere bogudgivelser om bl.a. danske jernbaner. Pris: 464,00 kr. (inkl. forsendelse).

Ovennævnte varer kan bestilles ved at indsætte beløbet på **postkonto 3 17 91 76, Dansk Jernbane-Klub, Salgsafdelingen, Holmevej 8, 4340 Tølløse.** Husk at anføre bestillingen på talon til modtageren!

Leveringstiden er normalt ca. 14 dage. I perioden 1. februar – 20. februar 1984 leveres varer dog kun lejlighedsvis på grund af ferie.

OCMP



# 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. 10,00 i frimærker.



### Medlemskontingent for året 1984:

Ordinære medlemmer .....	kr. 125,00
Juniormedlemmer (under 18 år 1.1.1984) .....	kr. 85,00
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:

Rejsebureauleder Ole Jensen,  
Skovvænget 4, 4900 Nakskov.



### Foreningens baner og tog:

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

#### Museumsbanen Maribo-Bandholm:

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

#### Mariager-Handest Veteranjernbane:

Bankfuldmægtig Hans Jørn Fredberg,  
Teglgade 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, Konservessporet:

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



## KALENDERE OG NYE BØGER

**STOREBÆLTSSOVERFARTEN I 100 ÅR** af P. Bell & M. N. Olesen. 192 s. Ca. 225 fot. & ill. i farver og sort/hvidt. 29x24 cm ib. Kr. 464,00.

**MO-MOTORVOGNE** af Jens Bruun-Petersen. 38 s. 31 fot. 15 vognrids. A5. Kr. 28,50.

**THE GLACIER-EXPRESS** af Paul Caminada. Togets rute ad smalsporsbanerne fra Zermatt til St. Moritz, de fire baner danner tilsammen Europas største smalsporsnet med ca. 500 km. 196 s. 60 farvefot. 23 farveill. 97 fot. 8 ill. 7 kort. 26x21 cm ib. Kr. 315,00.

**ELEKTRONISCHER BLOCKSTELLENCOMPUTER** af G. Ebinger. Blokanlæg til jævnstrøm. 112 s. 75 strøm-skemaer. Kr. 54,25.

**MODELLING THE GWR** af Chris Ellis. En indgang til emnet. 56 s. A4. 116 fot. 2 tegn. 5 sporplanforslag. Kr. 59,75.

**DEUTSCHE BAHNHÖFE**. 500 ansigtskorten von 1900 bis 1945 af Alfred Gottwaldt. 278 s. 31 farvegengivelser. 478 postkortill. 25x26 cm ib. Kr. 432,50.

**LONDON MIDLAND & SCOTTISH RAILWAY** af Brian Haresnape. LMS farver og skiltning. 56 s. 8 farveill. 101 fot. 24x18 cm. Kr. 70,50.

**TØRVEGRAVNING I DANMARK**. Fra håndgravning til moseindustri. Udvikling og vilkår af Th. Th. Hove. Hovedsagelig redskaber og teknik, meget sparsomt om banerne. 203 s. Over 220 fot. & ill. Ib. Kr. 195,00.

**STOOMTRACTIE BIJ DE NEDERLANDSE SPOORWEGEN 1944-1958** af H. van Poll. Dampdriftens svanesang ved NS med mange pudsige, sammenbragte lok. 244 s. 344 fot. 8 kortskitser. 28½x22½ cm ib. Kr. 391,50.

Dieter Riemann: **KLEINBAHNEN IN DIESEN TAGEN**. Bind 1: **Nord- und Westdeutschland**. Fotoalbum. 224 s. 393 fot. Ib. Kr. 258,50.

Bind 2: **Süddeutschland**. Fotoalbum. 224 s. 400 fot. Ib. Kr. 258,50.

**VENICE SIMPLON ORIENT-EXPRESS**. The Return of the World's most celebrated Train af S. Sherwood. Virkelig flot bog om genskabelsesarbejdet og om materiellet. 160 s. 81 farvefot. 28 farveill. 47 fot. 10 ill. 2 rutekort. 23x26½ cm ib. Kr. 239,25.

**FOTOALBUM EISENBAHN**. Meine schönsten Erinnerungen aus vielen Jahrzehnten af W. Tausche. Spænder fra Kanalkysten til Ungarn, fra Berlin til Fortezza. 176 s. 191 fot. Kr. 154,00.

**LORD CARLISLE'S RAILWAY** af B. Webb & D. A. Gordon. Kulbanerne omkring Brampton. 143 s. 43 fot. Tvl. m/41 rids & kort. Kr. 72,00.

**DIE LOKOMOTIVEN DER BR 44**. Ihr Weg durch sechs Jahrzehnte af M. Weisbrod & W. Brozeit. 272 s. 19 farvefot. 153 fot. 20 rids. 27½x24 cm ib. Kr. 188,00.

**BENELUX RAIL 2** af Marcel Vleugels m.fl. Ny udgave med fotos fra Benelux-jernbaner. 112 s. 220 fot. 24x18 cm ib. Kr. 119,50.

**SVENSKA LOK- OCH MOTORVAGNAR 1983** af Ulf Diehl m.fl. Ca. 200 s. m/175 fot. Plastbind A6. Ca. kr. 120.

Et udvalg af vægkalendere:

**EISENBAHN + LANDSCHAFT 1984**. 13 farvefot. i format 30x40 cm. Ca. kr. 60,00.

**DAS GROSSE EISENBAHNKALENDER 1984**. 13 farvefot. Format 29x45 cm. Kr. 98,25.

**FRANCKH'S LOK-KALENDER IN FARBE 1984**. 13 farvefot. Format 32x28½ cm. Kr. 81,75.

**KOHLHAMMER'S EISENBAHN KALENDER 1984**. 13 farvefot. Format 34x30½ cm. Kr. 107,50.

**LOK MAGAZIN KALENDER 1984**. 175 ill. A5. Kr. 92,75.

**SPORVEJSKALENDEREN 1984**. 1 farvefot. + 12 fot. Format A4. Kr. 39,00.



**ROSENKILDE OG BAGGER A/S**

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