



# jernbanen

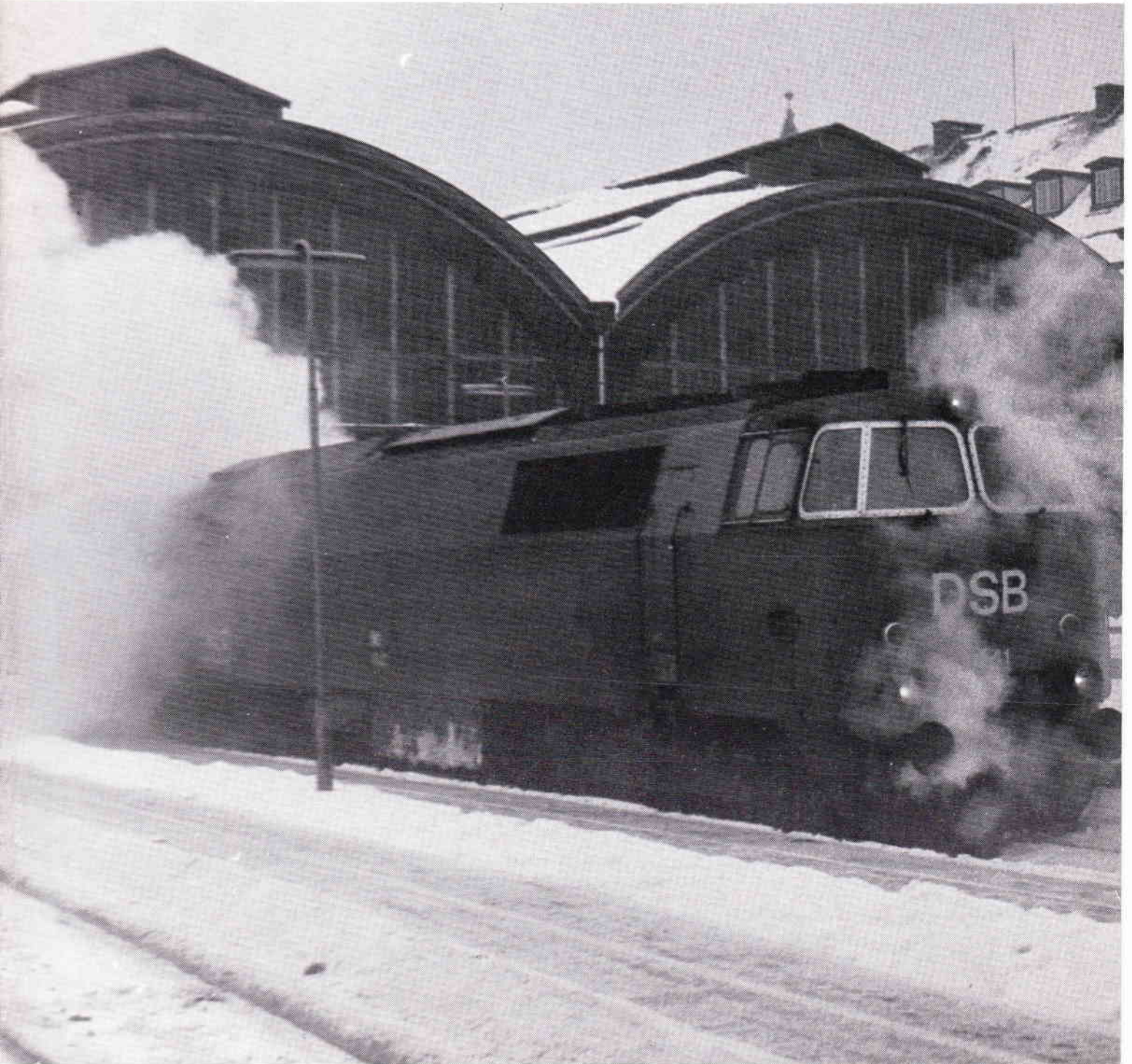
6

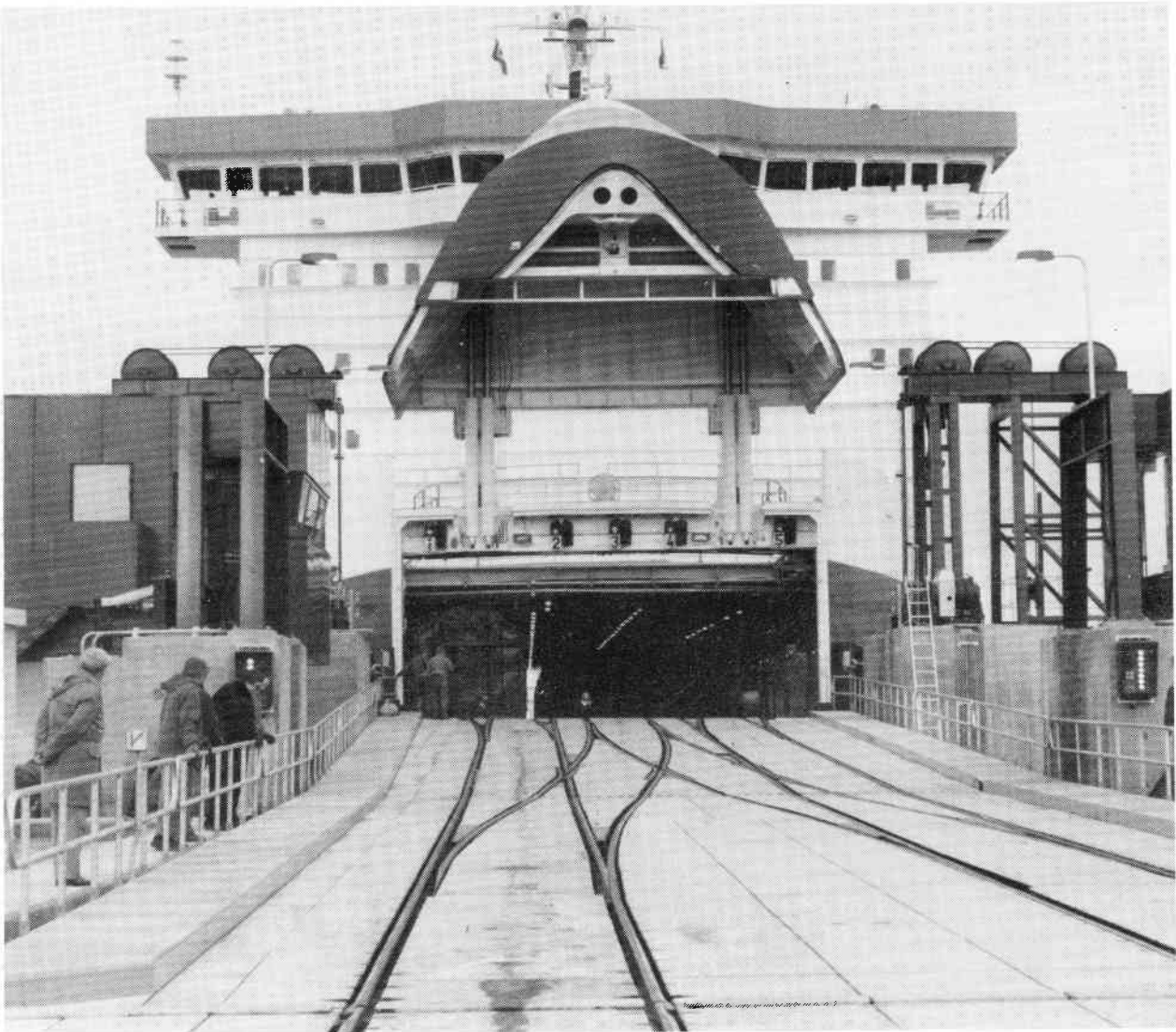
DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

26. ÅRGANG

DECEMBER 1986

KR. 25,00





**DanLink** er indviet. Det blev markeret med diverse festligheder - presse - honoratiorens - nysgerrige og demonstranter. Sjældent har en trafikals nyskabelse fået så meget omtale, og sjældent er der gået så kort tid fra de første spæde tanker til den egentlige gennemførelse. Billedet er fra selve indvielsesdagen, hvor »Øresund« for anden gang bringer 52 godsvogne i sikker havn. To minutter efter trækker en MX og en MZ maskine stammerne i land. Her bruger vi ikke »simple« rangermaskiner. Se endvidere Færgenyt side 147.

#### **Forsiden**

Hovedbanegården har i denne måned rundet de 75 år. Et folkekært bygningsværk står i centrum for festlighederne - en banegård hvor der hver dag foretages 85.000 rejser ud ad det velordnede skinnedelta - et sted der ulmer af liv i alle dets afskygninger....

Læs videre om Hovedbanegården inde i bladet, hvor to DSB medarbejdere, der har deres daglige gang på »boigen«, fortæller om Hovedbanegården som arbejdsplads.

*Fotos: Jan Forslund*

#### **Distribution**

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

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

#### **Indsendelse af stof**

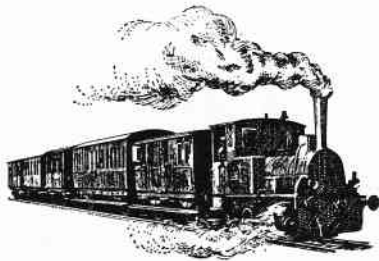
Manuskripter til artikler, læserbreve o.a. bør såvidt muligt være maskinskrevne. Illustrationer returneres kun såfremt indsenderen anmoder herom. I modsat fald indgår billederne i DJKs arkiv.

#### **Tidsfrister**

Sidste frist for stof til nr. 1/1987: 10. januar 1987.

Sidste frist for stof til nr. 2/1987: 1. marts 1987

Dette nummer af »jernbanen« er afleveret til Avispostkontoret den 12. december 1986.



# jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

26. årgang nr. 6, december 1986

## Jernbanen

Vasevej 19 A  
2840 Holte  
02 42 04 52

## Hovedredaktion

Jan Forslund  
ansvarshavende  
02 42 04 52

## Medredaktion

Anders Riis  
Skt. Pauls Kirkeplads 16,3. tv.  
8000 Århus C.  
06 13 33 17

Erik B. Jonsen (DSB)  
Esthersvej 19  
2900 Hellerup

Ole-Chr. M. Plum (Privatbanerne)  
Holmevej 8  
4340 Tølløse

Jacob Stilling (Udland)  
Blegdamsvej 72 A, 1.  
2100 København Ø.

Bent Jacobsen (Foreningsnyt)  
Maj Allé 62  
2730 Herlev

## Blad- og annoncerekspedition

Dansk Jernbane-Klub  
Holløselund Strandvej 9  
3220 Tisvildeleje  
Tlf. 02 30 82 22  
Postgirokonto 6 39 68 79

Oplag: 2.600 eksemplarer

Tryk: Mega Tryk, Greve Strand

ISSN 0107-3702

## Indhold

Hovedbanegård gennem 75 år .....	124
En Sveriges-tur til lands og til vands .....	128
Amtsbanerne på Als: 2 .....	132
Banebørster i Blovstrød .....	140
Jernbanenyt DSB .....	142
Sporhunden .....	146
Færgenyt .....	147
Veteranbanerne .....	148
Udland .....	151
Foreningsnyt .....	152

## Hjulegaver

- nej... sætternissen har ikke været på spil, ej heller er redaktionen gået fra sans og samling... Vi er blot kommet i rigtig god julestemning over at have indhentet forsinkelsen af dette års udgivelser af vort blad - det er vores julegave til jer.

Af DSB har vi i år fået ganske mange gaver - nogle af dem på hjul. Tænk blot på den hjælp, vi fik ved jubilæumsarrangementet i Odense. Eller på de mange rundvisninger og besøg i DSB regi, senest på Centralværkstedet -og S-togsdepotet i Tåstrup, hvor vi bl.a. fik en herlig prøvetur med de netop nyleverede S-tog... en rigtig hjulegave. Billedet fra den 2. november er af FC 6020 - sidste vogn af denne tredje generations S-tog.



Vi ønsker hermed alle bladets læsere en rigtig god jul og et godt nytår. På gensyn ultimo februar.

*p.r.v. Jan Forslund*

# Hovedbanegård gennem 75 år

*En hyldest til en folkekær, trofast ven, som trods sin høje alder holder sig levende og ung. -*

## Et ganske almindeligt døgn på Hovedbanegården.

### Af Ulla Christoffersen og Preben Foged, Københavns Hovedbanegård.

#### Kl. 04.45

■ I kommandoposterne og på rangerterrænet begynder personalet at ånde lettet op, selv om det stadig varer ca. en time, inden morgenvagterne indfinder sig.

Natrangeringen og togrengøringen er ved at nærme sig sin afslutning. Postvognene fra Jyllandstogene rangeres til Postbanegården, for postvæsenet venter med utålmodighed, især på brevposten, der skal nå morgenombæringen i hele Storkøbenhavn.

Inden morgentoggangen begynder, frigiver banetjenesten og køreledningstjenesten de spor, der har været spærret for vedligeholdelsesarbejder.

De første S-tog og regionaltog kører til perronen.

Morgenvagten i billetkontoret møder. Banegårdshallen er stadig aflåst, og der står altid flere små grupper og enkeltpersoner udenfor de aflåste døre. Navnlig lørdag og søndag morgen trænger restauranternes sidste gæster sig på og vil med ind, men nej - de må vente til portieren åbner Hovedbanegården.

Kort efter siver mennesker ind i hallen. Én skal have oplysninger og en anden billetter, men begge funktioner bestrides af billetsalget så tidligt om morgenen.

På dette tidspunkt fremstår Københavns Hovedbanegård som den pæneste og reneste banegård, man kan forestille sig. Hallens klinkegulv er endnu vådt efter nattens rengøring. Her er køligt og friskt, men desværre varer det ikke længe, så endnu en gang bør DSBs nye slogan: **REN REJSE** fremhæves.

#### Kl. 06.00

■ Trafikken er under optrapning. De første IC-tog til Fyn og Jylland afgår, og myldretidstogene indsættes.

Bagageekspeditionen åbner, men aktiviteterne er egentlig begyndt før, for Dragerforeningen, der omlader gods m.m. på Hovedbanegården, arbejder næsten i døgn drift.

#### Kl. 06.30

■ Nu begynder der at møde flere medarbejdere, og banegårdens rejsebureau åbner. Der møder altid 2 m/k i rejsebureauet, men skulle det gå galt, findes de nødvendige tariffer og de nødvendige billetter i billetkontoret, så personalet her i givet fald kan træde til.

#### Kl. 06.45

■ På de forskellige arbejdssteder er mange af pladserne nu betjent og klar til dagens myldretid. Nattogene fra Fyn og Jylland og fra udlandet nærmer sig Hovedbanegården. Der gøres klar til at åbne Informationen, og pladsbestillingens telefonekspedition begynder dagens dont.

#### Kl. 07.00

■ Informationen åbner for publikum. Her gives mange informationer, men forespørgsler om lokale udenlandske togtider henvises til rejsebureauet. Ud over at give oplysninger sælges abonnementskort, HT-klippekort og Copenhagen Cards, og også skolefrikort klares her.

I PLINT (Pladsbestilling internationale tog) er der direkte forbindelse til de store europæiske pladsreserveringsanlæg SNAP og EPA i henholdsvis Stockholm og Mainz, så næsten alle opgaver kan klares herfra.

Den største del af de mangeartede opgaver i dette kontor er reserveringer for grupper og for individuelle rejsende i udlandet. Man har en god og tæt kontakt til de private rejsebureauer, ligesom der ydes service til mange DSB ekspeditionssteder.

Inspektionskontoret, »Hovedbanegårdens alt-muligmænd m/k«. Morgenvagten og nattevagten mødes i døren og giver en hurtig, mundtlig overlevering.

Inspektionskontoret er døgnbetjent og skal klare alle problemer, andre kontorer ikke kan klare, ligesom problemer, som er svære at placere, henvises til Inspektionskontoret.

Her afregner togpersonalet også deres solgte billetter, og her fordeles intern og ekstern post til hele Hovedbanegården og til den tilhørende administration. Ellers er det publikum i nød, der er den største arbejdsopgave. Endvidere tager man sig her af glemte/fundne sager, og



der er ikke grænser for, hvad der glemmes i togene. For nylig stod der en rullestol i nogle dage, så måske skulle vi lave et nyt slogan: Rejs og bliv rask.

Desværre glemmer mennesker også andre mennesker. Særlig slemt er det fredage og søndage, og det kan medføre en del problemer med efterlysninger, telefonopringninger og bekymringer, at få disse ulykkelige bragt på rette rejsevej igen.

Også 01 14 17 01, der er DSBs telefoninformation, har travlt nu. Folk ringer fra hele landet, selv om kontoret er beliggende på Hovedbanegården. Telefoninformationen er udstyret med en hel del tekniske hjælpemidler, der kan fortælle om den øjeblikkelige trafiksituation, og henvendelser besvares døgnet rundt. I telefoninformationen findes endvidere et bibliotek med svar på de mest utrolige spørgsmål, så der er sjældent spørgsmål vedrørende DSB, der ikke kan besvares.

#### Kl. 07.45

■ Myldretiden er på sit højeste. I kommandoposterne og på rangerterrænet er der travlhed. S-togene ankommer og afgår fra Hovedbanegården med to minutters mellemrum i både syd- og nordgående retning.

I fjerntrafikken blandes regionaltog fra syd, vest og nord med IC-tog, lyntog og internationale tog.

Selv om sporbenyttelsen er nøje fastlagt, kan få minutters forsinkelse nødvendiggøre sporændringer, når en gli-dende trafikafvikling skal opretholdes.

Højtalerunderretninger foretages og implicerede personalegrupper underrettes, for passagererne skal nå at komme rettidigt til deres arbejde.

Også bilpladsbestillingen er nu i fuld gang. Det er Danmarks absolut største reserveringssted, hvor også forudreserveringer for biler, busser o.a. pr. brev ekspederes.

Medarbejderne myldrer nu ind på alle ekspeditionssteder. Både skranke- og telefonpersonale gør klar til at tage imod kunderne.

#### Kl. 08.00

■ Stort set alle ekspeditionspladser er besat.

#### Kl. 09.30

■ Myldretiden er overstået. De tidlige morgenvagter får nu en velfortjent pause; kaffekopperne kommer nu frem, og aviser gennemses.

#### kl. 11.45

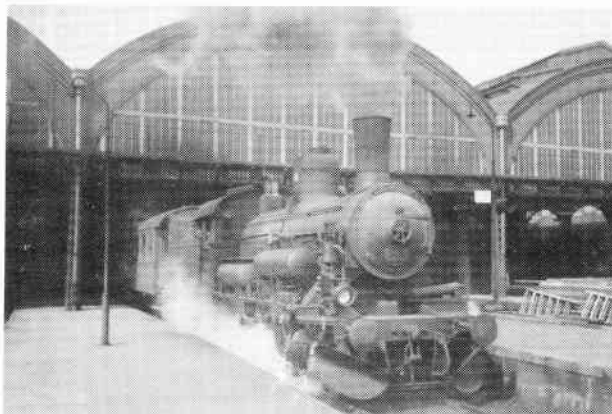
■ Frokostpauserne begynder rundt omkring. Morgenræset er forbi, og for de tidlige morgenvagter er det bestemt nødvendigt med en en rugbrødklemme nu.

#### Kl. 12.00

■ Eftermiddagsholdet møder i kommandoposterne. Der er endnu to-tre timer til dagens anden myldretid. Dette pusterum bruges til at få noget papirarbejde fra hånden.

#### Kl. 13.30

■ De sidste frokostpauser slutter, og en del vagtskifter finder sted. Ledige stunder benyttes til statistikopgaver og andre opgaver, der ikke er tidsbestemte.



Sådan husker mange Hovedbanegården. Sorte dampheste, røg og sod. Sommeren 1956  
Foto: Mogens Bruun



Og sådan er det i dag 30 år efter. EA 3006 summer ind på perronen. Den 21. oktober 1986.  
Foto: Jan Forslund

#### Kl. 15.00

■ Eftermiddagsmyldretiden begynder. Det gælder om, at have togene parate, når de fleste af passagerne i løbet af de næste timer skal hjem til kødgryderne.

Inspektionskontoret - igen et vagtskifte. Det skal gå hurtigt, og man stoler på hinanden. Kassen er stemt af, og der er ikke tid til at få den helt store sludder, for kunder og togpersonale presser sig på.

#### Kl. 15.30

■ Myldretiden sætter ind - alle må rubbe neglene

#### Kl. 16.30

Myldretiden er på sit højeste. Nu gælder det om at få passagererne ud af byen. Højttalere fortæller om sporspæringer, forsinkelser og lignende. »Tog til tiden« er målet.

#### Kl. 18.00

■ Myldretiden er ved at være overstået, og en del aftenvagter møder. Det bliver forhåbentlig en rolig aften. Nattevagten fra forrige nat sidder endnu i kroppen.



Gamle hvælvninger og facadevinduer - 75 år - jøvel, men stadig ung, smuk og livskraftig. Oktober 1986. Foto: Jan Forslund

#### Kl. 21.00

■ Information og al form for pladsreservation lukker. Der gøres kasse op, der ryddes op på kontorerne, og nu vil vi alle gerne hjem. Det kan trække ud, hvis køen er stor inden lukketid, for alle, der er kommet før kl. 21.00, skal ekspederes.

#### Kl. 22.00

■ Aftenlederen fra Vestre Billetkontor skal også hjem men sørger for, at personalet er velforsynet med byttepenge og rabatkort og ønsker dem selvfølgelig fortsat en god vagt.

#### Kl. 23.00

■ Nattevagten på Inspektionskontoret møder. Kun få kontorer i hallen er døgnbetjent: omstilling, telefoninformation og Inspektionskontoret. Desuden en nattevagt og en portier samt rengøringspersonale og politi.

#### Kl. 24.00

■ I kommandoposterne er aftenvagterne ved at gå hjem, og nattevagten, der normalt møder efter fridag, sætter sig ind i den kommende nats arbejde.

De sidste personførende tog ankommer, og det gælder om at opretholde forbindelse mellem fjerntrafik og nærtrafik, således at det sidste S-tog ikke afgår, inden IC-toget fra Fyn og Jylland er ankommet.

Bagageekspeditionen lukker. Hovedregnskabet på Inspektionskontoret begynder.

#### Kl. 01.00

■ Sidste S-tog og regionaltog ankommer til Hovedbanegården. Togene skal tages ud, omrangeres og rengøres, inden de igen kan indsættes næste morgen.

Posttog til Jylland og Lolland/Falster, Korsør og Kalundborg afsendes fra Postbanegården.

Nattens vedligeholdelses- og anlægsarbejder, sporarbejder og køreledningsarbejder påbegyndes. Det haster, for der er kun fire timer til rådighed, inden morgentoggangen påny lægger beslag på sporene.

#### Kl. 01.30

■ Vestre Billetkontor lukker, og Københavns Hovedbanegård ekspederer ikke flere kunder.

En del af natpersonalet mødes i omstillingen til en kort snak og en kop varm cacao.

Nattevagten og portier tømmer hallen og lukker Københavns Hovedbanegård. Godnat - vi ses i morgen tidlig - og så rykker rengøringsholdet ind.

#### Kl. 02.00

■ Selv om Hovedbanegården er lukket for passagerer, rangeres der stadig, og der arbejdes på højtryk med at afvikle rangerarbejdet på trods af, at vedligeholdelsesopgaver lægger beslag på en stor del af sporene. Otte-ti arbejdsredskøretøjer på samme tid er ikke ualmindeligt, og tiden flyver afsted. Det er ikke altid, der er tid til at læse de friske morgenaviser, for banegården skal jo være klar til at begynde morgendagen med: Tog til tiden. □

# Københavns Hovedbanegård som arbejdsplads

Af Ulla Christoffersen,  
Københavns Hovedbanegård

## Alt under én hat

- Er et velkendt slogan for et indkøbscenter, men det passer også godt på min arbejdsplads, Københavns Hovedbanegård.

Her findes alle personalegrupper, som dagligt må samarbejde for at holde den store banegård i gang. En uhyre spændende atmosfære findes netop her, og går man igennem den store hal, kan man mærke rejseglæde, se fremmede folkeslag og fornemme en ulmende aktivitet.

Professor H. Wenck byggede disse stolte og smukke bygninger i 1911, og vi kan derfor i år fejre Hovedbanegårdens 75 års jubilæum. I den anledning vil jeg gerne beskrive denne særegne arbejdsplads.

Jeg er antaget den 1. oktober 1975 på Hvidovre station, men jeg var så heldig, at jeg efter ansøgning blev forflyttet til Hovedbanegården to år senere. Fra ansættelsens første dag var det egentlig min mening at kvalificere mig til den sikkerhedsfaglige assistentuddannelse, for det stod for mig som det mest tiltalende at blive trafikalkolmedarbejder. Men Hovedbanegården ændrede min opfattelse radikalt, nu var passagerområdet lige pludselig det mest saliggørende. Så jeg besluttede mig til en uddannelse inden for dette felt. Søgte - og bestod passageruddannelsen i 1979.

Hovedbanegården har altid øvet en kraftig indflydelse på min hverdag. Ikke nok med at det er min arbejdsplads, men den optræder også i min fritid. Når jeg skal ud at rejse, kommer jeg næsten altid igennem denne banegård, og på en fridag kan jeg en sjælden gang finde på at tage min datter med ind for at besøge kollegerne og for at kigge på tog, og endelig i sene natøtter, når jeg har været i byen med vennerne, ja - så går vi også gennem hallen, som på dette tidspunkt næsten er mennesketom.

Efter forflyttelsen huserede jeg tre et halvt år i bagageekspeditionen samtidig med afløsning i personalefunktionen. Siden har jeg været igennem indøvelse i Vestre Billetkontor, i Østre Billetkontor og endelig i Inspektionskontoret, som er Hovedbanegårdens navle.

Disse tre kontorer på Hovedbanegården er faktisk mine nuværende arbejdspladser: når jeg har flere, skyldes det, at jeg er ansat som afløserassistent, og at jeg afløser på lederpladserne.

Gennemsnitligt har jeg tre disp-dage pr. måned, og på disse dage kan jeg også indkaldes til kontorassistentsture. Det skaber som regel stor morskab hos kollegerne, som spørger, om jeg nu er blevet »kuli« igen. Det er helt klart en stor omvæltning, når det sker, men det er sundt at vedligeholde sin viden om andre arbejdsfelter.

Flere assistenter på Hovedbanegården er afløsere som jeg. D.v.s. at jeg én gang om måneden får udleveret mine ture, og så kan jeg begynde at planlægge mine private aktiviteter derefter.

Her skal tilføjes en stor og varm hyldest til verdens bedste tjenestefordeler og hans afløsere. Vi har altid lov til at ønske morgen/aften og ØF-dage, altså ønskefridage, inden for rimelighedens grænser, og hvis man forstår, at man engang imellem kan blive afvist, selv om der har været lagt et arbejde i at skaffe en fridag, kan man sagtens få et samarbejde op at stå. I øvrigt må det være et kæmpe puslespil at få til at gå op hver dag - en arbejdsplads med godt 500 medarbejdere og knapt 200 ture, der skal besættes. Her er ikke altid nok medarbejdere til alle vagter, og så må der løftes i samlet flok, samtidig med at overarbejde naturligvis skal begrænses mest muligt, for overarbejde er et minus, som Hovedbanegården, som så mange andre arbejdspladser, også lider under.

Når man møder nye mennesker, er det faste spørgsmål næsten altid: »Nå - hvad laver du så?« Og så må jeg indrømme, at jeg er holdt op med at sige, at jeg arbejder for DSB. Nej, jeg siger, at jeg arbejder på Københavns Hovedbanegård, hvorefter jeg altid må uddybe, hvad det egentlig er, jeg foretager mig på mine mangearterede og meget afvekslende arbejdsdage.

»Nej, hvor det lyder spændende,« replicerer de fleste. Det er da klart, for holder man af sin arbejdsplads, er det jo heller ikke så svært at fortælle positivt om den. □



# En Sveriges-tur til lands og til vands

*Dansk Jernbane Klubs efterårstur til Sverige blev noget af et tilløbsstykke, og denne levende rejsekildring giver sikkert endnu flere appetit på denne side af klubbens virke.*

## Af Bent Jacobsen

Hvad kan få til daglig ellers normalt fungerende mænd (og enkelte kvinder) til at stå op en lørdag morgen ved solopgang for at tilbringe de næste halvandet døgn under transport med tog, færger, sporvogne, flere tog og et enkelt skib, der synes at bevæge sig lige så godt lodret som vandret?

Svaret er: »Dansk Jernbane-Klubs program for Sverigesudflugten den 30. og 31. august 1986.«

For mit vedkommende var sagen den, at jeg en måned forinden under familieferien, som gik med bil via Göteborg, Trollhättan, Häverud, Munkedal (med en afstikker til Sarpsborg i Norge) havde gjort mig bekendt med nogle af de attraktioner, som denne dejlige del af Sverige har at byde på. Og som navnlig har interesse for jernbaneinteresserede.

Hjemkommet fra ferieturen krævede det således ikke megen overvejelse, førend jeg - lidt sent ganske vist - meldte mig til DJKs tur, hvor jeg ville få lejlighed til at gense det smukke Dalsland fra tog og skib plus meget mere.

Lørdag den 30. august oprandt, og afsted gik det med tog til Helsingør og videre med færgen til Hälsingborg. På færgen når man lige at få en kop kaffe og et rundstykke og at opleve de lange køer af tobakshungrende folkepensionister og andet godtfolk ved færgekioskerne samt den sædvanlige gigantiske »morgenbrandert« med knuste flasker og uarticuleret, højkrøstet tale. Det må ikke altid være sjovt at være restaurationspersonale her.

I Hälsingborg venter ekspressen med reserveret vogn for DJK. Da der er ca. 65 rejsende med DJK, kræver det en del af SJs pladsreservation, og det er da også nødvendigt at anbringe enkelte deltagere på 1. klasse.

Fantastisk som det går. Inden 3 timer nærmer vi os allerede Göteborg. Selskabet, hvoraf mange selvfølgelig hører til de kendte ansigter i DJKs trofaste medlemsskare, men hvor der også er mange helt nye ansigter imellem, er allerede blevet rystet godt sammen. Snakken går livligt mellem deltagerne, der aldersmæssigt spænder fra 10-11 år og op til 81.

Vel ankommet til Göteborg begiver vi os ud på det store torv foran banegården, hvor vi møder jyske venner - 12 ialt - der er ankommet med færgen fra Frederikshavn. Udover dette venter os en yderligere overraskelse, nemlig

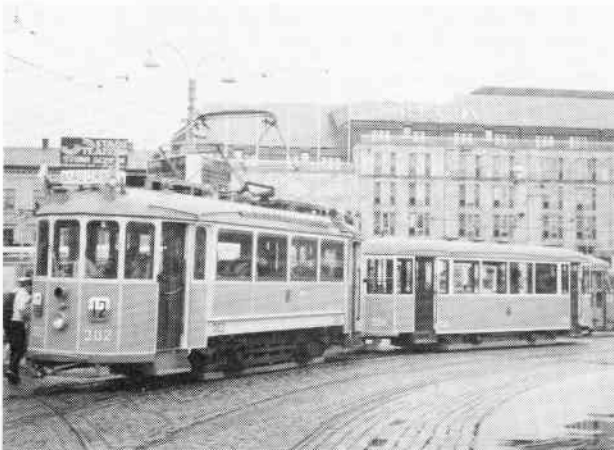
en fin, gammel sporvogn fra 1923, som tilhører sporvejsforeningen Ringlinien.

Med denne sporvogn skal vi gøre en liden rundtur i Göteborg. Afgang lyder, ikke med klokkeklemt, men med en for en dampentusiast herligt vellydende fløjte. At vognen er udstyret med fløjte som signalapparat skyldes nemlig, at den i sin tid var beregnet til kørsel på Långe-draglinien, der - bygget på jernbanekoncession - går uden om den egentlige by, og vognen har derfor været betragtet som et jernbanekøretøj. Vognen er da også bredere end de almindelige bysporvogne og har sædearrangement 2 + 2, mod normalt 2 + 1.

Göteborg er en ganske flot by med store pompøse bygninger og boulevarder, som vi ikke er rigtig vant til herhjemme.

Efter en halv times kørsel er vi tilbage ved banegården, hvor det vrimler med sporvogne af alle mulige slags. Som gammel københavnerdreng kan man næsten føle sig henvist til Kongens Nytorv eller Rådhuspladsen for 20 år siden bare ved at lukke øjnene og holde ørene åbne.

Vi skifter nu atter befordringsmiddel og entrer denne gang en splinterny sporvogn af ledvognstypen M 21, som endnu ikke er sat i ordinær drift. Med denne vogn kører vi ud ad resterne af den gamle Vestgötabane, der er ombygget til normalspor og trafikeres med sporvogne ca. 14 km ud til en ny forstad, Angered.



Ringlinjens motorvogn 302 og bivogn 336 på banegårdspladsen i Göteborg. Den »egentlige« del af DJK turen kunne tage sin begyndelse... Den 30. august 1986.

Foto: Mogens Bruun



Vogner er behagelig at køre i, men sæderne og inventaret er plast og stål og virker lidet charmerende i forhold til de tidligere KS-ledvogne i København. Göteborg sporveje har bestilt yderligere 29 vogne af den nye type til levering gennem 1986-88.

Fra Angered går det videre med to busser fra Vänersborg Linje Trafikk til Anten, hvor vi skifter til et rigtigt gammelt damptog med 891 mm sporvidde. Lokomotivet er bygget i 1920 hos Henschel og har oprindeligt kørt på Byvalla-Långhyttan Järnväg.

Anten er udgangsstation for museumsforeningen Anten-Gräfsnäs Järnväg, der kører tog på ca. 11 km af den nedlagte Vestgötabane.

Turen går gennem et meget smukt og afvekslende dalstrøg langs vestsiden af den store Anten-sø. Vi gør et par fotostop undervejs til stor undren for et selskab af svenske pensionister, der er på udflugt med samme tog.

Tilbage i Anten lykkes det lige at plyndre kiosken for de sidste postkort og jernbanebøger, før vi atter med bus fortsætter mod Trollhättan. Vi er lidt forsinkede men får dog tid til en rundtur gennem byen op over Strömsberg og over broen ved Hojum kraftstation, den ene af byens to store vandkraftstationer, hvorfra der er glimrende udsigt mod vandfaldene. Desværre er der ingen vand i faldene. Dette betagende naturfænomen kan kun opleves

onsdage og søndage i turistsæsonen, hvor der åbnes for sluserne til vandfaldene i 10 minutter. Jo, sig ikke, at svenskerne ikke sparer på vandet!

På Trollhättan station tager vi afsked med de få af deltagerne, der må tilbage til København samme dag. De øvrige går omborg i et trevogns skinnebustog (daddelæsker) tilhørende Bergslagarnas Järnvägssällskap. Vi kører over Götakanalen på en gammel svingbro og når snart op til Mellerud, hvor vi forlader den elektrificerede hovedlinie og ruller videre ad en sidebane og gennem et meget skovrigt landskab. Det er banen til Bengtsfors, en lille by i Dalsland, hvor vi skal nå frem til, inden det mørkner. Banen løber gennem dybe skove, snart langs brusende elve eller stille kanaler, snart langs store søer. Ind imellem passerer vi mærkværdige brokonstruktioner, både sving- og klapbroer, der hvor banen skærer Dalsland kanalen. Der bliver lige tid til et par fotostop i de sidste solstråler, inden vi henad kl. 20 når frem til Bengtsfors. Her ender banen. D.v.s. sporet fortsætter nord på men trafikeres ikke mere. Også persontrafikken til Bengtsfors skal indstilles den 31. august 1986, så det er faktisk en »begravelsestur«, vi er med til. Det forlyder dog, at persontrafikken fra Mellerud til Bengtsfors vil blive genoptaget i sommermånederne på grund af banens turistmæssige betydning sammen med turistsejladsen på kanalen.



I Anten kunne én af de rigtige, gamle svenske skinnebusser beskues. AGJ 102. Foto: Jan Forslund

I Bengtsfors indkvarteres vi efter nogen tid på det luksuriøse hotel Dalia, og deltagerne sidder snart efter bænket ved lange borde, hvor vi, godt trætte efter dagens mange indtryk og stabadser, indtager en solid middag. Hvor utroligt det end lyder, er der efter middagen stadig mange, der har kræfter til at overvære et foredrag med lysbilleder af Morgan Claesson »Bergslagarnas« udmærkede repræsentant og turleder, der fortæller dels om Sjs nye hurtigtog, som vil blive sat i drift om nogle år, dels om udflugter med store, dejlige damplokomotiver gennem Sverige.

★

Søndag morgen står vi op, før en vis mand får sko på. D.v.s. nogle af deltagerne, nemlig de der vil sejle helt fra Bengtsfors til Häverud med M/S Storholmen.

De andre syvsovere (incl. jeg selv) tager den med ro en tre kvarters tid længere og begiver sig op til byens højt beliggende station, hvor skinnebustoget holder og varmer motorerne op. Det er meningen, at vi skal køre med toget til Långbron, en klapbro over kanalen, hvor vi skal afvente M/S Storholmens ankomst og derfra sejle samlet videre.

Vi når frem til Långbron efter et par gode fotostop og får også fotograferet broen, som brovagten lader gå op og ned til ære for os.

Men hvor bliver det gode skib af?

Medens vi venter på skibet, kan jeg fortælle læserne, at M/S Storholmen er et jernskib, bygget i 1896 som dampskib. Det har i sin tid sejlet på Furesøen og Vejle sø hjemme i Danmark, men kom siden til at sejle i saltvand

under svensk flag. Siden 1934 har det sejlet på Dalsland kanal med turister. I 1952 blev Storholmen købt af de nuværende ejere og forsynet med dieselmotor, og i 1968 blev skibet skåret midt over, og med en ny midtersektion blev det 3,25 meter længere, så det optimalt udnytter slusekamrenes længde, der er på 22,75 meter. Skibet drives af et familieføretagende, og der er bl.a. restaurations ombord med plads til ca. 40 gæster i salonen under dæk.

Selve Dalsland kanal er et ca. 250 km langt vandvejsystem, hvoraf kun ca. 10 km er gravet kanal. Resten er naturlige søer og vandløb. Kanalsystemet er anlagt i 1864-68 og indbefatter 17 slusestationer med ialt 31 slusekamre. Fra Väneren, der ligger 49 m over havet, løftes man op til en højde af 110 m over havet i systemets øverste ende.

Endelig efter 1 times venten ser vi skibet komme sejrende mod os på søen. Vi kommer omsider ombord og passerer broerne og sluserne. Forsinkelsen skyldes, at en klæpbro længere oppe ved Billingsfors ikke kunne lukkes igen, efter at skibet havde passeret. Skibet havde derfor måttet afvente hjælp til at få broen i orden. Desuden må besætningen selv betjene sluseportene om søndagen, hvor slusevagterne har fri. Alt dette tager sin tid, og vi kunne derfor ikke indvinde den opståede forsinkelse.

Halvdelen af passagererne bliver straks beordret under dæk af skibets myndige hovmester, gamle fru Andersson. Nu skal der skaffes. Vi nyder en fortræffelig middag bestående af: en sildeanretning, kød, kartofler, salat og til sidst en god kop kaffe. Så er det med at komme op på dækket og give plads i salonen for afrydning. Oppe på fordækket er der trængsel i det pragtfulde solskin. M/S Storholmen pløjer med sin skarpskårne jernstævn de klare bølger på søerne. Vi passerer endnu et par sluser, og det går stærkt. Det er lige, at skibet kan være i slusekam-



Kort efter trinbrættet »20 sluse« passeres svingbroen over Dalsland kanal af vores trevognstog. Den 30. august 1986. Foto: Christian Bruun

rene. Bare fem centimeter mere over fenderne, og der ville ikke en gang have været plads til at presse en fugtighedsserviet ind imellem skib og slusevæg.

Undervejs møder vi vort skinnebustog, som efter rejselederens ønske holder »skibshastighed«, på banen langs søbredden. Der bliver dermed mulighed for at snuppe et



Udflugtstoget i naturskønne omgivelser ved Tisselskog. Den 30. august 1986. Foto: Ernst M. Rasmussen

par usædvanlige billeder af toget, idet M/S Storeholmen sejler i bekvem fotoafstand, noget tættere ved bredden end normalt.

På grund af forsinkelsen besluttes det at afbryde sejladsen ved Buterud sluse lidt før Håverud og skifte til skinnebefordring igen. Vi gør et alt for kort ophold på broen over akvædukten, så man må vælge, om man vil have et billede af toget på broen, taget fra broens østlige eller vestlige side. Et af turen højdepunkter bliver således lidt af en fuser, men vi har trods alt oplevet mange smukke og spændende scenerier indtil nu.

Jeg må lige indskyde, at den berømte akvædukt er bygget i Göteborg i 1868 af jernplader og dragere og lagt på plads af en større arbejdsstyrke og 100 heste. Den er 33 m lang og er nittet sammen af 33.000 nitter. Alle dele er de originale, så det er godt kram, den er lavet af. Ved indvielsen i sin tid deltog bl.a. kronprins Frederik, senere Frederik den VIII af Danmark, der var forlovet med svenske prinsesse Lovisa.

I eksprestogsfart går det mod Mellerud, hvor vi skal være præcist for ikke at forsinke det tredjesidste ordinære tog fra Mellerud til Bengtsfors i år (i dagens anledning oprangeret af seks skinnebusmotorvogne). Sikke et syn da samtlige seks dieselmotorer går op i omdrejninger. Hele stationen sløres i en fed dieselos.

Efter at have fyldt olie på kører vort særtog videre over Uddevalla til Munkedal, en lille by på Bohusbanen. Her venter os turens sidste store oplevelse, en tur med den godt 2 km lange Bohusläns Museumsjærnväg. Banen er oprindeligt anlagt med 600 mm sporvidde som forbindelse fra fabrikker ved Munkedal ned til en havn ved Saltkällan.

Omkring 1950 blev banen ombygget til normalspor, men benyttelsen af banen ophørte i 1970'erne. Banen trafikeres nu på sommersøndage som museumsbane med 600 mm materiel, idet man har indlagt en tredieskinne i normalsporet. Banen er dog ikke længere farbar for normalsporet materiel. Materiellet består af et damplokomotiv, indkøbt fra Polen, en rangertraktor og et par delvist åbne personvogne samt et par åbne godsvogne, som en del af rejsedeltagerne benyttede, da personvognene kun rummede 56 personer.

Vi kører en tur med banen ned til fjorden og tilbage igen og når lige at få brændt de sidste film af. Det er en meget stejl tur op til Munkedal, så det lille toakslede lokomotiv får lov til at vise, hvad det duer til.

Fra banens lille station spadserer vi ind til SJ-stationen længere inde i byen, medens vor bagage og de ældste turdeltagere bliver kørt til stationen af vore flinke, svenske veteranbanekolleger i deres privatbiler.

Hjemrejsen forløber uden problemer. Der er reserveret en hel vogn til os i toget til Göteborg. Her tager vi afsked med vore jyske rejsefæller og skifter til ekspresen, der kommer fra Oslo, og som har gennemgående, reserveret vogn til København.

Klokken ca. 23.00 står vi så atter på Københavns Hovedbanegård, lidt trætte javel, men med hovedet fuldt af dejlige jernbaneoplevelser.

Jo - Sverige er et dejligt jernbaneland, som en af turdeltagerne så rigtigt sagde til mig. Til Sverige tager vi gerne med DJK en anden gang. □



M/S Storholmen ved den problematiske vejbro i Billingsfors den 31. august 1986.  
Foto: Christian Bruun

# Amtsbanerne på Als: 2

*I den første artikel om Alsbanerne førte Birger Wilcke os fra Sønderborg til Nordby. Nu er turen kommet til Mommark - og Skovbybanerne, og i næste nummer følger en beskrivelse af det rullende materiel.*

## Tekst og fotoarkiv: Birger Wilcke

Mommark- og Skovbybanen drejede fra Nordbybanen i Vollerup og gik ligeud i østlig retning gennem en nedskæring ved Havlækkegård og tværs over Mommarkvejen til Hørup station beliggende umiddelbart syd for vejen, 7,4 km fra Sønderborg.

Var der vanskeligheder med at få en agent andre steder, var dette ikke tilfældet i Hørup, hvor der nærmest var slagsmål om, hvem der skulle have stationen. Striden begyndte med en skrivelse fra L. G. Hvid, der havde et gæstgiveri i nabolaget og var villig til at opføre en stationskro på kredsens grund, hvis han fik koncession. Inden spørgsmålet var afklaret, indkom der imidlertid også en antragende fra den tysksindede sognerådsformand Christian Nissen Kock, der imidlertid allerede fra starten bad om, at man ville tage hensyn til hans trykkede pekuniære forhold, hvilket jo ikke var den bedste garanti for, at det hele ville spænde alt for godt af, hvis han fik stationen. Han var imidlertid villig til enten at bygge stationen selv eller forpagte den, som tilfældet var i Augustenborg, og han fik opbakning fra direktør Kuhrt, der mente, at man burde støtte ham på grund af hans vanskelige situation. Med hensyn til den anden ansøger kunne Kuhrt oplyse noget særdeles graverende: »Hvid dagegen ist ein gewandter Däne, der hier sein guter Auskommen gefunden hat.«

Efter at der var kommet flere nye ansøgere, blev situationen endnu mere speget. På den ene side ville man nødt til overlade stationen til en dansker, men på den anden side havde denne dog pengene, medens den tyske ansøger var ludfattig. I sin kvide besluttede kredsen selv at

bygge stationen, der udførtes efter tegning af Næwe for godt 16.000 mk, og trods det at en ny ansøger oplyste, at han var medlem af den tyske forening for Nordslesvig og Krigerforeningen for Augustenborg og Omegn og derfor ikke i sin egenskab af mejerist kunne få arbejde ved nogen af de stedlige mejerier, da ledelsen var dansk, valgte man alligevel til sidst at overdrage forpagtningen til en helt ny ansøger med det gode danske navn Andersen, som herefter beholdt stationen i mange år. Senere købte denne stationen og gjorde sig kun uheldigt bemærket ved at plante en række lindetræer 2,10 m fra sporet, hvilket Lenz forgæves søgte at få fjernet.

Inden man havde nået at bygge stationen, måtte man i de første år nøjes med et af de sædvanlige bølgebliskskure. Da dette blev overflødig ved opførelsen af stationsbygningen, solgte man det til forpagteren for den temmeligt pebrede pris af 880 mk, medens forpagteren for egen regning lod opføre en kvægfold. Stationsbygningen lignede meget Næwes station i Havnbjerg men havde udover hovedbygningen med enderisalit en lang 7 fags længe langs perronen.

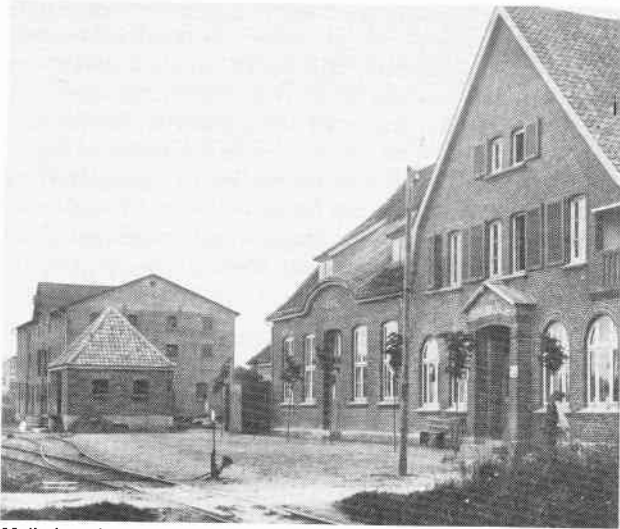
Spornettet bestod af et omløbsspor udfor stationsbygningen, og stationen hørte til de bedste på sydstrækningen med ca. 27.000 rejsende og 600 t gods i 1927/28.

Da jeg sidst besøgte Als, var der endnu kro i den bygning, der også i statsbanetiden fungerede som station.

Fra Hørup fortsatte banen mod øst i det samme tracé som den senere statsbane til Majbøl, 9,1 km fra Sønderborg. Ved banens åbning fandtes der ved banen en kro noget vest for den lille landsby. Af hensyn til gæstgiver Mathiesen, der var villig til at overtage baneagenturet, anlagdes banegården på dette sted, hvor Mathiesen også tilbød at bygge en ny kro. Da dette imidlertid blev ham for dyrt, anbragte man i stedet et af de sædvanlige bølgebliskskure på stedet og solgte i starten billetter i toget. Da hans kro lå lidt fra perronen, fik han ikke meget ud af banen, og han bestemte sig derfor i 1905 påny at søge om tilladelse til at opføre en kro ved selve holdepladsen. Efter megen snak, hvori de interesserede sogneråd tog ivrigt del, solgte Mathiesen sine rettigheder til gårdejer J.C. Nielsen, hvem man formåede at få med til at opføre den nye station 350 m mod øst, nærmere landsbyen.



Hørup Station

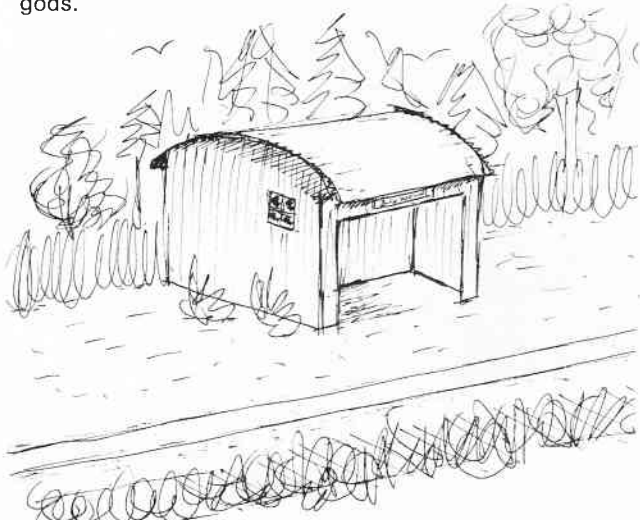


Majbøl station 1910

Lenz betalte de, med flytningen af banegården til dette sted, forbundne omkostninger godt 10.000 mk, som man dog senere fik refunderet af kredsen. Naewe havde tegnet en af sine sædvanlige, sobre bygninger, men den nye ejer var langt fra tilfreds hermed og opførte i stedet en imponant rødstensbygning i ægte nypreussisk stil à la banegårdene på den vestlige del af Haderslev amtsbaner med svungne gavle, balkoner, ægte tyrolerskodder, og hvad der nu ellers hørte til stilen. Mærkeligt nok var bygningen alligevel temmelig tiltalende. Ved omløbsspor, der lå vest for hovedbygningen, indrettedes et muret varehus med højt teltag. Vest for denne bygning opførtes et meget stort pakhhus til korn- og foderstoffer.

Ved statsbanernes overtagelse af banen gjorde man ikke længere brug af stationsbygningen, og der opførtes i stedet et træskur som ventehal. Kroen blev senere nedlagt, og bygningen anvendt til mange forskellige formål bl.a. til anbringelse af tyske flygtninge og senere til biograf. Den kom efterhånden i en miserabel forfatning og er for nogle år siden nedrevet.

I 1927/28 var der kun godt 8.000 rejsende og 800 t gods.



Bjørnemosegård Holdeplads

Tegning: BW

Banen fortsatte fra Majbøl mod øst til den ubetjente Bjørnemosegård holdeplads, 10,4 km fra Sønderborg, beliggende syd for de to gårde Bjørnemosegård og Bjørnemose. Det var oprindeligt ikke tanken at anlægge en holdeplads på dette sted men efter en henvendelse fra en række beboere om et »Bedarfshaltestelle«, besluttede man sig alligevel herfor, idet gårdejer N.J.Nielsen, Bjørnemosegård, selv foretog de fornødne anlægsarbejder, der kun bestod i en jordperron. Efter at den nye station i Majbøl var færdigbygget, sendte driftsbestyreren den åbne ventehals del af bølgeblikskuret herfra til Bjørnemosegård, hvor det opstilledes på perronen, efter at man af driften havde afholdt omkostningerne til anskaffelse af en manglende gavlvæg i den ene ende.

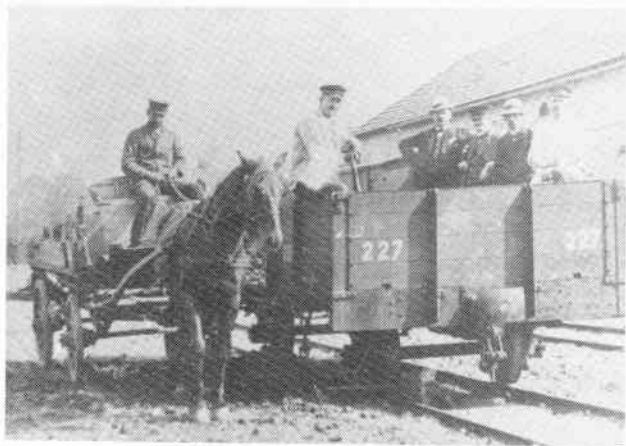
Trafikken var ubetydelig. I 1927/28 var der således kun nogle få hundrede rejsende, og statsbanerne anlagde aldrig trinbræt på stedet.

Fra Bjørnemosegård gik banen stadig i østlig retning nord om Over Tandslet by til Tandslet station, 11,9 km fra Sønderborg.

Efter at der oprindeligt havde været anbragt et af de sædvanlige bølgeblikskure på stedet og var anlagt to omløbsspor, et på hver side af hovedsporet, indgik man der den 29. maj 1901 en kontrakt med gæstgiver Hans Jacobsen, der hidtil havde varetaget ekspeditionen fra sin kro 200 m syd om banegården, om at denne for 3037 mk afkøbte banen en parcel ved banegården, på hvilken han forpligtede sig til at opføre en godsekspeditionsbygning umiddelbart ved det sydlige omløbsspor (en »abort«) samt en bygning indeholdende to ventesale og iøvrigt overtage de for en baneagent sædvanlige pligter. Stationsbygningen opførtes godt et halvt hundrede meter syd for banen og blev en pyntelig, hvidpudset 9 fags bygning med saddeltag, der udover banelokaler med udskænkning bl.a. indeholdt lokaler for postvæsenet. Den eksisterede indtil for en halv snes år siden og anvendtes som husvildebolig.

Tandslet var sydbanens bedste station med ca. 25.000 rejsende og 2.000 t gods årligt i dansk tid.

Statsbanen forlagdes syd om Tandslet by og fik sin egen, nu også nedlagte, station.



Omladning af gods på Over Tandslet 1912



Neder Tandslet station

Fra Tandslet til Neder Tandslet station var der kun 1,3 km, og det var oprindeligt kun tanken at anlægge et Bedarfshaltestelle samt et omløbsspor på stedet. Gæstgiver Jørgen Jensen, der overtog hvervet som baneagent, opførte dog en mindre ventesal og et varehus samt »abort« ved stationen men bestemte sig, da stationen fik en ikke helt ringe trafik, til at opføre en større krobygning på stedet, således at denne byggedes mellem den gamle ventehal og varehuset, og den mellem disse beliggende »abort« blev revet ned. Nybygningen bestod dels af en bygning med halvvalmet tag med gavlen ud mod peronnen, dels af en sal langs denne og en vognport. Takket være opførelsen i flere tempi fik bygningskomplekset et noget tilfældigt og sammenskrabet udseende men var dog så godt, at bygningerne også i statsbanernes tid anvendtes som station. Jørgen Jensen solgte allerede i 1904 kroen til Jürgen Andresen.

Persontrafikken lå i 1927/28 på ca. 13.000 rejsende og godsmængden var på knap 2.000 t.

Fra Neder Tandslet gik banen i sydøstlig retning gennem kuperet terræn til Lille Mommark (Klein Mummark) station, øde beliggende 14,6 km fra Sønderborg ved vejen fra Neder Tandslet til Skovby. Efter planerne skulle stationen være en art jernbaneknudepunkt, idet der herfra skulle føres et spor til Mommark færge, men da det kun blev befaret med et enkelt tog om dagen, bortset fra sommersøndage, blev der for så vidt ikke tale om overgangstrafik, der krævede noget større personale. Rent faktisk lod man da også Skovbytogene tage den lille omvej til færgen.

Der var oprindeligt hele fire ansøgere, der ønskede at opføre en stationskro på stedet eller overtage en sådan i forpagtning, men da disse blev klar over, at det var hensigten også at anlægge en holdeplads i Sarup mellem stationen og færgen, trak flere af disse sig tilbage og ønskede ikke selv at opføre stationen. I første omgang nøjedes man derfor med at anbringe et af bølgebliskskurene på stedet samt anlægge to omløbsspor. Da der dog alligevel viste sig at blive nogen overgangstrafik besluttede kredsen sig alligevel til at opføre en egentlig stationsbygning med udskænkning. Den kostede 10.700 mk at opføre og indviedes i 1899 og bortforpagtedes til en ny ansøger, H. Paulsen fra Stevning, som borgmester Klinker anså for en udmærket ung mand, hvilket formentlig var ensbetydende med, at han var tysksindet. De ældre ansøgere fik herefter afslag, og Paulsen fik forpagtningen for 1% af opførelsessummen det første år og 5% de følgende år. Forretningen var dog ikke alt for strålende, og Paulsen, der også i et vist omfang skulle varetage holdepladsen i Sarup, bad derfor allerede i 1905 om et vederlag for agenthvervet på 50 mk, hvilket delvist blev imødekommet, idet man mandede sig op til, uanset konsekvenserne, at betale ham 30 mk årligt. Da han i 1915 blev indkaldt til krigstjeneste måtte hans kone passe forretningerne, hvilket hun imidlertid ikke kunne overkomme. Omsætningen i gæstgiveriet, som hun skulle leve af, var under krigen svundet ind til intet. Efter et hjerteskrærende



Lille Mommark station 1941 med tog mod Sønderborg. Bemærk det gamle bølgebliskskur fra tysk tid, og rutebilen til Skovby og Kegnæs. Foto: BW

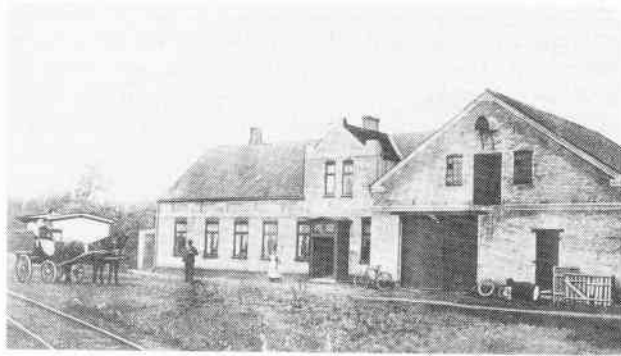
brev til kommissionen fik hun derfor nedsættelse af lejen så længe, krigen varede.

Bygningen, der var opført i gule sten med halvvalmet skifertag og kun var på 60 m<sup>2</sup> samt værelser på første sal i gavlene, havde et mildest talt dystert udseende og var alt for lille til stationens behov, da der også skulle være bolig for baneagenten. Man bibeholdt derfor bølgeblikskuret, ligesom Paulsen senere for egen regning opførte en vognport.

Den lokale trafik var ikke særlig stor, i 1927/28 13.000 rejsende og 500 t gods.

Stationsbygningen er nu forlængst revet ned, og det er vanskeligt at finde spor af det gamle jernbaneknudepunkt i terrænet.

Umiddelbart øst for lille Mommark station drejede hovedlinien mod Skovby af i sydlig retning på dæmninger gennem kuperet terræn, til den efter 2 km (16,6 km fra Sønderborg) nåede Lysabild station, beliggende midt i den store landsby ved vejen til Lysabild skov. Den oprindelige plan var at anlægge et omløbsspor og en perron og anbringe et af bølgeblikskurene med åben ventehal ved stationen, men derimod ikke at bygge nogen stationskro, da gæstgiver Petersen allerede drev en sådan andetsteds i byen. Der var her en lang række ansøgere om baneagenthvervet, idet de fleste dog trak sig tilbage, da de hørte, at der ikke ville blive meddelt koncession på udskænkning af stærke drikke. Medens diskussionen, om hvem der skulle have agenthvervet, stod på, og om hvorledes stationsforholdene skulle ordnes, havde man allerede anbragt blikskuret ved holdepladsen. Da meddelte gæstgiver Petersen, at han ikke alene var interesseret i at overtage stationen men også var villig til at flytte sin kro dertil, hvilket kredsbanekommissionen naturligvis var interesseret i. Selv om der var vanskeligheder med at købe den fornødne grund af en nabo, der selv en overgang havde ønsket at overtage stationen, og det kneb for Petersen med at låne de fornødne penge til byggeriet, endte det hele dog med, at han fik bygget sin kro langs perronen, efter at han først efter kredsens forlangende havde opført en mindre træbygning på stedet. Denne kunne anvendes som provisorisk ventehal og varehus. Der havde en overgang været tale om, at han midlertidigt kunne leje blikskuret til dette formål, men da man forlangte, at han



Fjelby station

skulle købe den for 1.100 mk, foretrak han træskuret, medens blikskuret flyttedes til Havnbjerg, hvor det anvendtes som varehus.

Kroen, der eksisterer endnu, er en enkel 9 fags bygning med frontispice, fladbuede vinduer og skifertag. I den vestlige gavl er tilbygget en massiv vognport og i den østlige en salsbygning med gavlen ud mod perronen.

Persontrafikken var i tysk tid, hvor hovedtrafikken lå på Skovbybanen, ret god, men svandt ind i dansk tid. I 1927/28 var der ca. 13.000 rejsende og 1.300 t gods.

Fra Lysabild drejede banen tilbage i vestlig retning over forholdsvis jævnt terræn til næste station, Fjelby, beliggende kun 400 m fra Lysabild - 17,0 km fra Sønderborg.

Var der problemer med mange af de tidligere omtalte stationer, gjaldt dette i endnu højere grad for Fjelby station. Allerede i maj 1897 meddelte gæstgiver Thomas Jacobsen, der havde et gæstgiveri i Skovby, at han, uanset at Fjelby kun var en lille landsby, var villig til at opføre en stationskro her, hvor han havde den fornødne grund. Kredsen var i tvivl om, hvorvidt det overhovedet var nødvendigt med en holdeplads på stedet, men i hvert fald mente man ikke, at der var brug for noget gæstgiveri. Jacobsen var dog alligevel villig til for en periode af 5 år at overtage holdepladsen uden vederlag og uden koncession. Han kom imidlertid ikke i efteråret 1897 i gang med noget byggeri men meddelte den 6. november, at han var fuldt beskæftiget med byggeri i Skovby for i det mindste at bringe denne hovedstation i orden. At han ikke var begyndt i Fjelby skyldtes, at han ikke kunne få arbejdskraft, da arbejderne tjente mere ved banebyggeri. »Ich werde in nächster Zeit wohl mit bauen in Fjelby anfangen. Sollte aber Winter mit Frost und Schnee eintreffen, wird es wohl mich mit den bauen bis zum Frühjahr warten können, diesen Winter wird wohl doch wenig Bahntrafik von Fjelby nur werden, und wann die Herren dort Station Lysabbel und Schauby haben, können Sie sich wohl so lange begnügen.« Det var jo så sandt, som det var sagt, men det ville kredsen ikke lade sig nøje med. Næve blev sendt til Fjelby og kunne den 27. oplyse, at der skam ikke var nogen, der var begyndt at bygge nogetsomhelst. Jacobsen kunne han ikke træffe, men han kunne dog oplyse, at Jacobsen ville opføre et træskur, der dels indeholdt en åben ventesal, dels et varehus, og så bygge næste år i januar. I 1898 oplystes det, at de midlertidige lokaliteter var i orden, og alt gik vel, indtil Jacobsen i 1901 oplyste,



Lysabild station

at nu havde han solgt Skovby station og gerne ville befries, også for sine pligter i Fjelby, idet han var villig til, vederlagsfrit, at overlade sin bygning til kredsen. Dette tilbud blev modtaget, idet Lenz oplyste, at man udmærket kunne klare sig uden baneagent, idet de få godsforsendelser, der var, let kunne passes af banepersonalet. Dette passede til gengæld ikke beboerne, der i august det følgende år sendte kommissionen en anmodning om, at der ansattes en baneagent i Fjelby: »Es ist in letzter Zeit häufig vorgekommen, dass Landleute, welcher zu Abholung für sie bestimmte Waren nach der Station Fjelby gefahren waren - vergebens manchmal wiederholt an einem Tage - zurückkehren müssten, da niemand zum öffnen des Wagens, resp. zur Entgegennahme etwa abzuliefernde Waren zugegen war«. En af de nærmestboende, gårdejer Jørgen Hansen, var imidlertid villig til, mod et vederlag på 50-60 mk årligt, at påtage sig baneagenthvervet, hvad Lenz fandt, var en udmærket idé, idet man dog kun kunne gå med til et vederlag på 30 mk årligt samt procenter af godsindkomsten.

Da der det foregående år kun havde været 47 t stykgods og 162 t vognladningsgods, var hvervet jo også nok til at overkomme. Ordningen var dog ikke ideel, da der intet lukket venteværelse var, og da den tidligere omtalte gæstgiver Thomas Jacobsen to år efter tilbød at opføre en stationsbygning med venteværelse og vognport mod at få baneagenthvervet, tog man derfor med tak imod tilbudet. Efter at bygningen var opført i sommeren 1904, indrettede han om efteråret også kvægfold, ligesom varehuset flyttedes, idet Jacobsen samtidig fik tilladelse til medbenyttelse af dette. Herefter kom der ro om stationens forhold. I dansk tid var der billetsalg på stationen, medens der kun i perioder synes at have været udskænkning på stedet.

Mellem Fjelby og Skovby (frisk oversat Schaubül), endestationen, 19,0 km fra Sønderborg, gik banen ligeud i sydlig retning over ret jævnt terræn. Der anlagdes her tæt ved vejen fra Sønderborg til Kegnæs, ved en ladevej pa-



Ved togafgang i Skovby 1932. Til højre varehuset med vindfang, hvor der i den sidste tid var en slags ventesal.

rallel med denne, en banegård bestående af to omløbspor og et stikspor fra det ene af disse. Dette grenede sig i to spor til en tosporet langremise med plads til to lokomotiver og overnatningslokale.

Umiddelbart overfor ladevejens udmundning i Kegnæsvejen lå den gamle kro i Skovby, ejet af »vor gamle ven« gæstgiver Thomas Jacobsen. Allerede i maj 1897 meddelte Jacobsen, at han var interesseret i at overtage hvervet som stationsagent i Skovby og ville opføre et tidssvarende gæstgiveri, der kunne fungere som station. Han opførte da også en temmelig massiv murstensbygning ved banegården efter at have indgået aftale med kredsen om at overtage hvervet. Den indeholdt kvægfold og varehus samt et vindfang, der kunne tjene til ventehal, ligesom han opførte en købmandsforretning umiddelbart op til hovedsporets sydlige ende, således at varer kunne omlades umiddelbart fra vogne, der stod på dette spor. Venteværelserne og billetsalget indrettede han derimod i forbindelse med beværtningslokalerne i den gamle



Skovby 1904. Bag en af de oprindelige personvogne ses købmandsforretningen, hvor der under første verdenskrig var billetsalg. Bag denne skimtes kroen, hvor der normalt var ekspedition for banen.



kro, der ombyggedes noget. Allerede et halvt år efter banens åbning overdrog han imidlertid kroen til en enkefru Seehusen men beholdt i første omgang såvel sin købmandsforretning som sit hverv som baneagent, idet kroens lokaler stadig fungerede som ventesale.

Efter at han i 1904 var flyttet til Fjerby, overgik også varetagelsen af stationens forretninger til kroen. I 1908 solgtes købmandsforretningen til købmand Julius Paulsen (far til DJKs mangeårige dirigent ved generalforsamlingerne, herredsdommer Julius Paulsen). Under første verdenskrig, hvor den ældre Paulsen havde været indkaldt til krigstjeneste varetog Julius Paulsen stationsforretningerne en tid men efter krigen, hvor han solgte sin købmandsforretning i 1920 til den nyoprettede brugsforening i Skovby, gik hvervet som stationsagent påny tilbage til kroejeren, der varetog det lige til banens nedlæggelse.

Det lokale antal af rejsende til og fra Skovby var ikke særlig stort og sank i dansk tid efter, at hovedvægten var lagt på toggangen til færgen.

I 1927/28 var der således kun ialt ca. 12.000 ankomende og afgående rejsende, hvorimod stationen dog havde en ikke ubetydelig trafik som overgangsstation til Kegnæs. Samme år var der således ca. 22.000 rejsende i forbindelse med Kegnæs rutebilen. Stationen havde en betydelig godstrafik med sit store opland, i 1927/28 således ialt ca. 5.000 t gods. I tysk tid, hvor der kun var postvognsforbindelse til Kegnæs, var konkurrencen med personfærgen fra Høruphav til Kegnæs følelig.

I dag er som bekendt både banen og færgeforbindelsen faldet som ofre for bilkonkurrencen.

Sidesporet fra Lille Mommark til Mommark færge trafikeredes først fra sommeren 1898 og da i meget indskrænket omfang, idet der i mange år kun var et enkelt tog på søn- og helligdage. På tirsdage og fredage gjorde Skovbytoget en afstikker til Mommark færge med en forsinkelse for de Skovbyrejsende på godt en halv time til følge. Denne pause kunne man bruge til at få en kaffe-punch i gæstgiveriet på Lille Mommark station, en foreteelse, der syntes at have været en livsbetingelse for denne virksomhed. På sidesporet anlagdes en holdeplads ved den ret betydelige landsby, Sarup, der kun lå få hundrede meter syd for banen. 16,2 km fra Sønderborg. Endelig anlagdes en holdeplads ved endestationen i Mommark, 18,0 km fra Sønderborg.

Banen gik gennem ret kuperet terræn i stærkt fald ned mod færgegården, og anlægget krævede ret betydelige jordarbejder. Der var både dæmninger vest og øst for Sarup og længere fremme betydelige udgravninger i bakkedragene vest for færgegården.

Som følge af den indskrænkede trafik på sidesporet til Mommark færgegård, kunne der ikke forventes megen trafik til og fra holdepladsen ved Sarup, idet de fleste rejsende formentlig ville vælge at rejse til og fra Lysabild eller Lille Mommark station. Ejheller godstrafikken havde man under disse forhold megen tiltro til. Der anlagdes derfor kun et kort stikspor beregnet til vognladningsvise forsendelser, medens der derimod intet blev ud af et andragende fra en beboer i den sydfør liggende landsby Ny



Sarup holdeplads

Tegning: BW

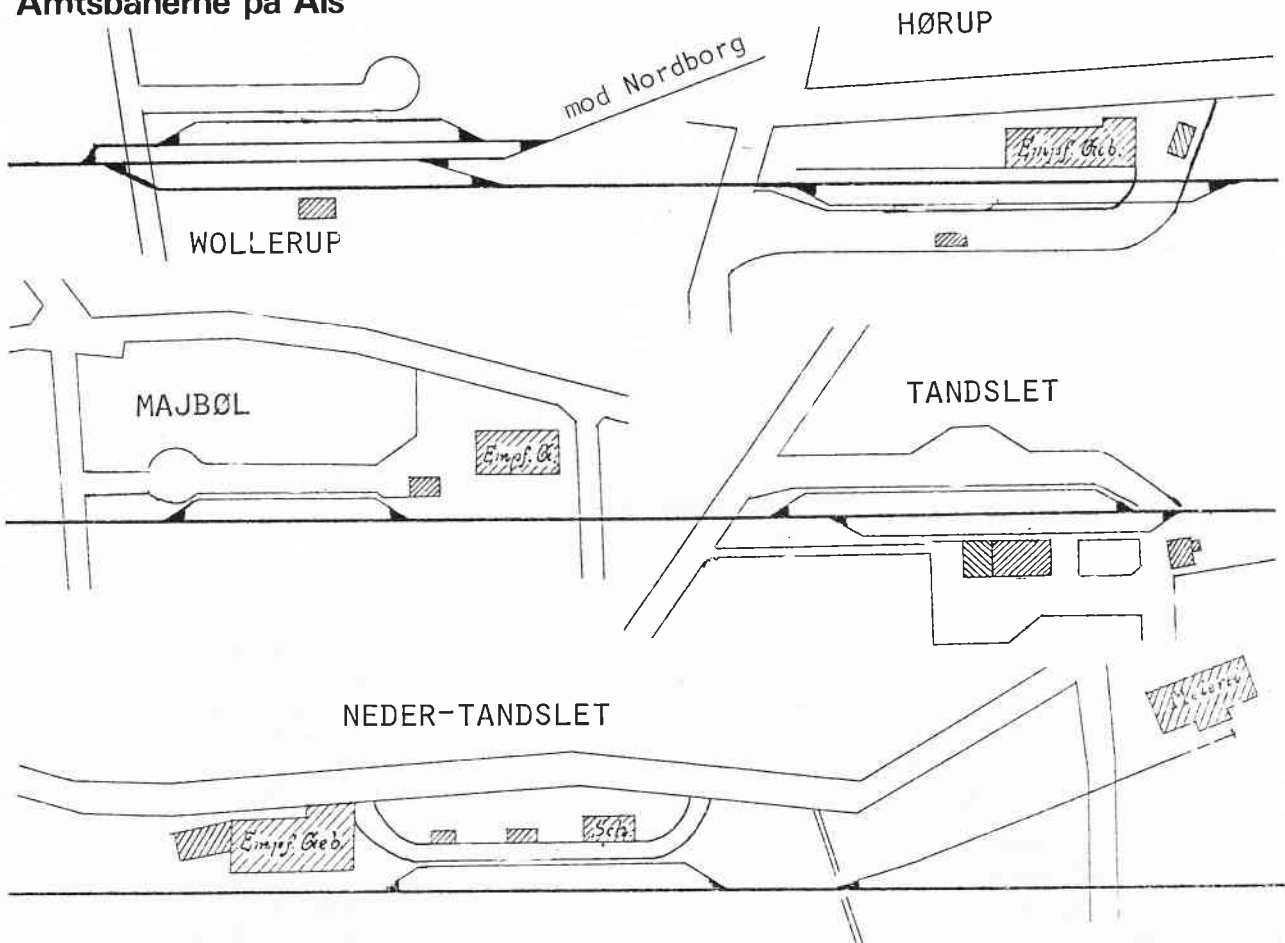
Pøl om at bygge en beboelsesbygning på banens grund mod at få bevilling til at udskænke vin og øl i denne. For dog at yde beboerne nogen service flyttede man for kredsens regning i 1899 et træskur - der havde været anvendt i Augustenborg, inden stationen blev færdig, og senere som materialeskur i Hørup under opførelsen af den daværende stationsbygning - til holdepladsen som ventehal.

I 1907 var denne bygning imidlertid i stærkt forfald, og da der nu udover vognladningsgods også var en del stykgods, anmodede beboerne om en forbedring af forholdene. Driftsbestyrer Jassmann fandt sig imidlertid end ikke foranlediget til at svare på disse henvendelser, da han ikke fandt nogen rimelig begrundelse for dem, og sognerådet måtte derfor i 1908 officielt anmode om, at der nu blev gjort noget, idet man dels ønskede en ny bygning, dels at købmand Hans Andersen måtte blive udnævnt til baneagent. I en udtalelse over sagen oplyste Jassmann, at der i 1908 havde været 27 t stykgods og 392 t vognladningsgods til Sarup. Da næsten alt stykgodset var til købmanden, der selv hentede det ved togene, var der ingen brug for en baneagent. Persontrafikken var der ikke nægen grund til at tage hensyn til, da de fleste rejste fra Lille Mommark, og trafikken mellem Sarup og færgegården var forsvindende og endda for nedadgående. Da der i 1909 indførtes et aftentog til Mommark færge udover

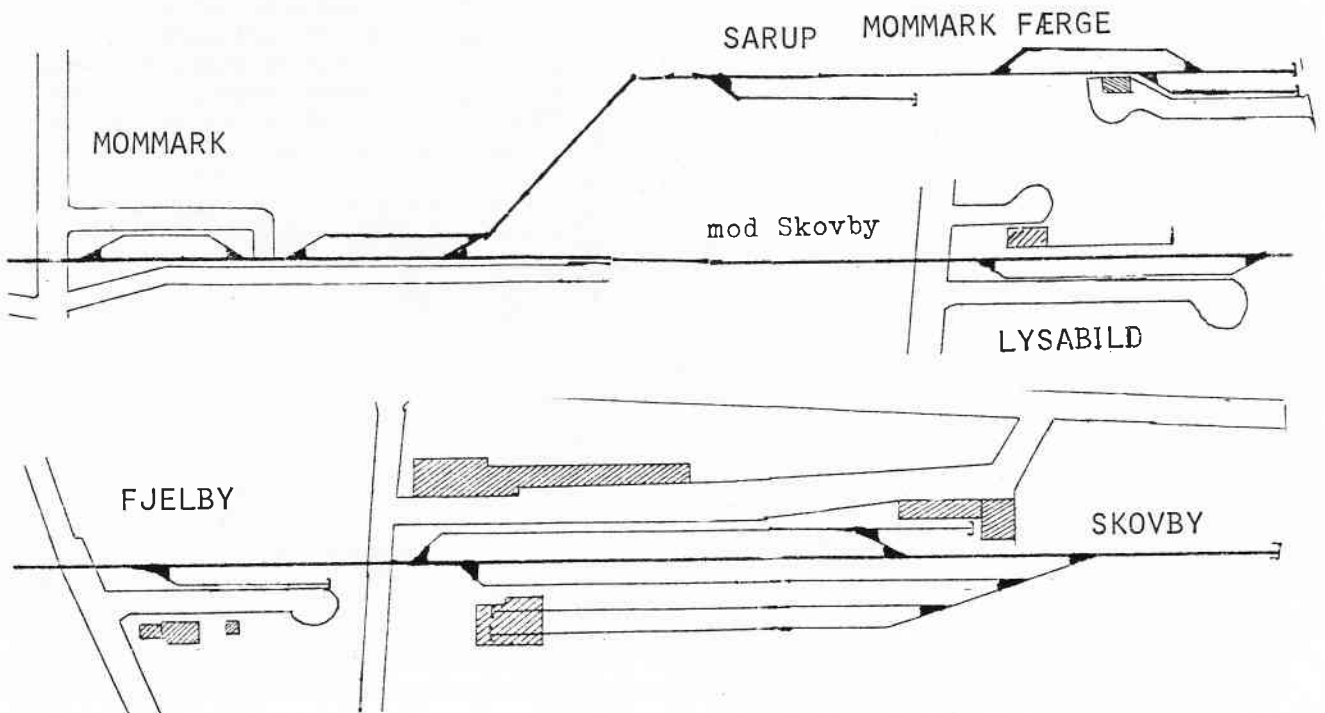


Mommark færgestation sommeren 1941 med persontog til Sønderborg. Lok. litra J.

Sporplaner 3  
Amtsbannerne på Als



o



det sædvanlige tog, og arkitekt Næwe endvidere udtalte, at tilstanden af træskuret nu var yderligere forværret, idet bl.a. paptaget var næsten forsvundet, bestemte kommissionen dog, at den lukkede del af det hidtidige bølgeblikskur fra Majbøl, der var blevet overflødig ved opførelsen af den nye station, på stedet skulle sendes til Sarup, medens Andersen fik overladt et halvt uofficielt billetsalg. I 1912 blev han endelig baneagent mod frikort men uden yderligere vederlag, og samtidig fundamente-rede man soklen til bølgeblikskuret, der nu også var ved at gå i forfald. Efter anlægget af statsbanen anlagdes et nyt trinbræt på stedet men dog uden sidespor. Derimod anbragtes der en åben, nu fjernet, træventehal til brug for de rejsende.

I 1927/28 var der knapt 3.000 rejsende og godt 500 t gods.

Ved Mommark færgegård overtog ejeren af denne, gæstgiver H.H. Bladt, meget naturligt hvervet som bane-agent og opførte et varehus samt en kvægfold og en kulgård ved stationen. Banegården, der lå umiddelbart vest for færgegården, bestod udover omløbsspor af et stikspor langs landevejen. Trafikken i tysk tid bestod hovedsagelig af udflugtsrejsende fra Sønderborg til gæstgivergården og stranden, medens trafikken for den iøvrigt meget ringe bebyggelse, på grund af den indskrænkede toggang, var ubetydelig.

Først efter at det ØK-ejede færageselskab i 1932 havde åbnet jernbanefærgerute til Fåborg med motorfærgeren Mommark, og der for færageselskabets regning var bygget en ny stationsbygning nord for færgegården, øgedes trafikken. Derved blev banen fra Lille Mommark til Mommark, fra at være et sidespor, hovedbanen, medens



Den nye station ved Mommarks færgestation 1926. Til højre biler der venter på færgen.

Skovbystrækningen blev af forholdsvis mindre betydning.

Antallet af lokale rejsende i 1927/28 lå nu på 14.000, hvortil kom ca. 24.000 rejsende i forbindelse med færger og DSB-Sydfynske Jernbane over Fåborg. Godstrafikken lå lokalt på ca. 2.500 t og godstrafikken i forbindelse med færgen på 4.200 t. Det sidste havde forbindelse med, at normalsporede vogne kunne overføres med færgen til en transportørgrube på færgestationen, hvorfra de med overføringsvogne kunne videreføres til Sønderborg amtsbanegård eller banens øvrige stationer.

Træstationsbygningen fra 1923 overgik i statsbanernes besiddelse og anvendtes frem til rutens nedlæggelse som station men er nu nedrevet, efter der er åbnet en marina i den nedlagte færgestation. □

## Tilbud om kursus

Igen i denne vinter afholder foreningens medlem Hans True en foredragsrække over jernbanetekniske emner i Københavns Kommunes Aftenskole. Tidspunkter, indhold og pris fremgår af nedenstående. Tilmelding foregår ved henvendelse i god tid (min. 25 deltagere) til KKA, Maria Kirkeplads 3, 1707 København V. Tlf. 01 21 31 31.

Jernbaner 2, kursus nr. 7278, Jagtvejens skole, filmlokalet, 4 gange, start den 8. januar 1987.

8. januar	2B1 damplokomotivets udvikling I
15. januar	2B1 damplokomotivets udvikling II
22. januar	EA lokomotivet
29. januar	ICE toget

I i foredragsrækken vil vi i to foredrag gennemgå 2B1 damplokomotivets tekniske udvikling. Denne lokomotivtype havde en kort, men betydningsfuld blomstringsperiode omkring århundredskiftet, hvortil DSB bidrog med Busses berømte P-maskine. Som en modsætning hertil vil vi i de sidste to foredrag gennemgå den tekniske udvikling af to hypermoderne tog: DSBs elektriske EA lokomotiv med trefasede asynkronmotorer og det tyske ICE-tog, som rummer en række nye tekniske udviklinger, der peger ind i det næste århundrede.

Kr. 70,00

■ Nedsat pris kr. 50,00

Der vil blive lejlighed til senere at få forevist et EA lokomotiv.

## Rettelse!!

I den første artikel om Als-banerne sneg der sig en enkelt lapsus ind på side 66. Fra amtsbanegården i Sønderborg gik banen ikke **under** Kongevejen - den blev skåret i niveau. Det var Rebslagergade, som banen blev ført under.



## NORSK JERNBANEKLUB

Lokalavdeling ROGALAND

NORSK JERNBANEKLUBB's 1987 kalender er nå ferdig og kan bestilles ved å sende NOK 60,00 til:

**NJK Rogaland,  
Postboks 3007 Mariero,  
N-4000 STAVANGER.**

Kalenderen er i år for første gang i farger, 13 nydelige fotos fra nær fortid og nåtid. Benytt vår postgirokonto 5 46 83 01.

# Banebørster i Blovstrød

*Redaktionen har fået et par af vore helt unge medlemmer (Jørgen og Asger er 14½ år) til at forfatte et par ord om de oplevelser, som livet på vore baner kan give. Vi håber, at andre føler sig fristet og inspireret til at gå i gang med blyanten.*

## Af Jørgen Jørgensen og Asger Dahl.

Første gang, vi kom ud til Blovstrød, var i midten af maj 1984. Vi havde altid ønsket at finde en industribane, og så var Blovstrød selvfølgelig noget for os. Efter at vi havde kigget på bygningerne og sporet, gik vi sammen med Jørgens forældre ud ad strækningen. Det eneste, der var tilbage af den gamle teglværksbane, var nogle gamle sveller med spir i. Interessen var dog vakt.

Næste lørdag var vi oppe at besøge foretagnet, og det varede ikke længe, før der kom nogle flinke mænd og gav os en køretur. Hurtigt fik de øjnene op for vore kvalifikati-

oner, og vi blev hårdt og brutalt sat til at læsse en tipvogn med underlagsplader - ca. 1000 kg. Det er dog ikke alt, der har med jernbane at gøre i Blovstrød. Der støbes også gulv i værkstedet og lægges nyt tag på en del af værkstedet.

### Livet i baneafdelingen.

Den 1. marts 1986 blev det besluttet at anvende en af tørreladerne fra det gamle teglværk til vognhal. Og så gik baneafdelingen i krig. I skrivende stund er sporet ikke helt færdigt, da gruppen er i fuld sving med at understoppe sporet. Her i sommer er der blevet slået ca. 1000 spir i svellerne, hvoraf vi har slået ca. 350 i. Arbejdet blev besværliggjort af, at skinneoverkanten skulle ned i niveau med laden, hvilket betød, at svellerne skulle graves ca. 35 cm ned i det lerstampede gulv med murstensbrokker - dette arbejde krævede to hakkers liv!!

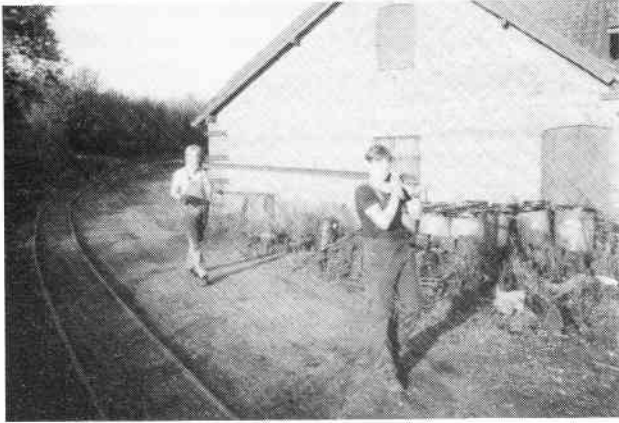
At være banebørste i gamle dage var et hårdt liv. Det fatter man, når man i Blovstrød som frivillig banebørste lægger spor. Det første, vi selvfølgelig gjorde, var at stikke tracéen ud. Der skulle fjernes lidt jord hist og her, men vi var så heldige at få hjælp af den lokale entreprenør og ikke mindst hans gravemaskine. Efter en dags uafbrudt graven lagde vi så slaggen ud med trillebør. Slaggen, som vi bruger til ballast, kommer fra Vestforbrændingen, som kun er glad for at komme af med den.

Efter en uges tid, hvor slaggen skulle have lov til at sætte sig, gik vi i gang med at lægge sveller ud. Derefter var det tid til det sjovere arbejde: at lægge spor. Man starter med at lægge en skinnelængde ud og laske den sammen med den foregående skinne, der er spigret i forvejen. Dernæst lægger vi underlagsplader ind under skinnen. Somme tider kan det blive nødvendigt at løfte svellen med en brækstang, idet tracéen ikke er helt jævn. Inden man kan spigre, er man nødt til at bore for med en boremaskine (kun 2 cm). Inden man propper spiret i svellen, skal man først imprægnere den med spildolie, for at undgå at svellen rådner omkring spiret. Mængden af spildolie kan svinge, og man undrer sig derfor ikke over, hvordan det lykkes de omkringstående personer at få fregner så hurtigt på en gråvejrsdag. At spigre er et hårdt arbejde, men det indebærer en vis tilfredsstillelse, når det efter lang tids træning lykkes for én at ramme spiret med hammeren ved hvert slag. (Det motiverer begyndere, hvis det koster 25 øre at ramme ved siden af).

Når man har spigret sporet, kommer man til det sureste arbejde ved sporlægning: nivellering og understopning.



Sporet ind i tørreladen spigres. René har boret for, olie kommer i, og Jørgen er klar med mukkerten. I baggrunden anes én af de to henstillede triangelvogne i tørreladen (VLTJ M2 og SNNB M3). Foto: Jan Forslund



Banebørsterne Jørgen og Asger med skinne på nakken. Oktober 1986.  
Foto: Alex Udstad

Til dette arbejde bruger man nogle små donkrafte, populært kaldet skildpadder. Disse bruger man til at løfte sporet, så det er plant. Man har en mand liggende i den ene ende af sporet, og han fortæller, hvor man skal løfte, for at det bliver jævnt. Når sporet så endelig er jævnt, kan man begynde at understoppe. Først fylder man et jævnt lag slagge mellem svellerne, enten med tipvogn eller trillevogn. Så er det kunsten at få proppet slaggen ind under svellerne, og hertil bruger man en stoppehakke. Det er en hakke med et ca. 5 cm bredt, stumpt hoved, og med den kan man slå slaggen ind under svellerne, til de ligger fast. Det tager to mand, hvoraf den ene skovler slagge og den anden stopper, ca. 5 minutter at understoppe en svelle. Man kan let komme til at løfte en god portion slagge op i luften, når man hæver hakken. Når det så drysler ned i ens jakke, hår eller ned ad nakken, og hvis man samtidig sveder, er det ikke svært at forestille sig, at arbejdet godt kan være ubehageligt. Derefter kan sporet tages i brug.

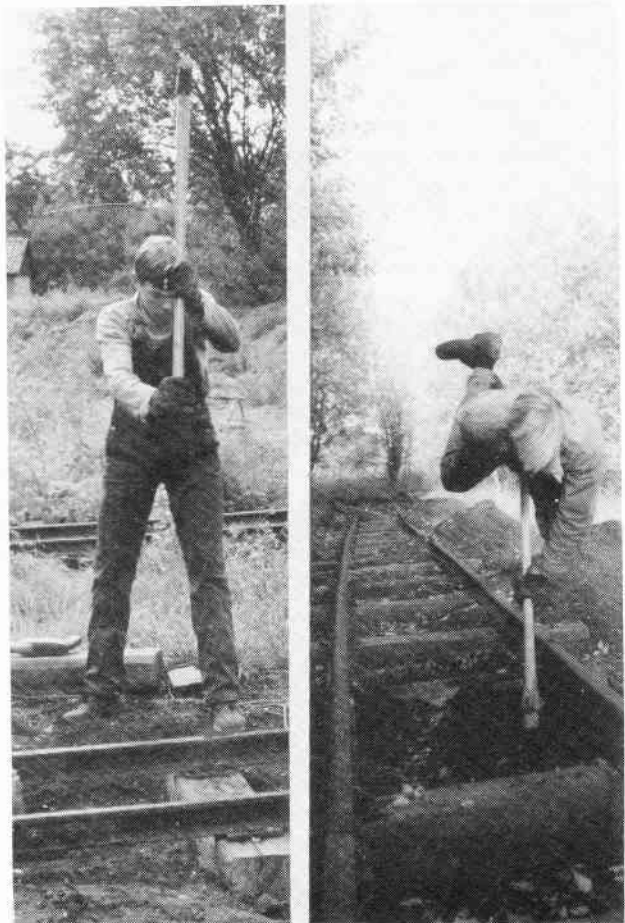
Vi har regnet ud hvor meget tid, vi i løbet af en ganske almindelig uge tilbringer i Blovstrød. Normal arbejdstid: onsdag kl. 15-20, fredag kl. 15 til lørdag kl. 18, inklusive eventuel overnatning, d.v.s. i alt 32 timer eller lige så meget, som vi tilbringer i skolen. Arbejdsstyrken består om lørdagen af ca. 10-15 personer. På en almindelig sommerlørdag kan der lægges op til 24 m spor, og om vinteren rydder vi op og laver vores værksted.

Vores »vognpark« består af to damplokomotiver, to teglværkslokomotiver, hvoraf det ene kan køre, syv tipvogne, hvoraf fire mangler tipkasser, og af disse er to bygget om til henholdsvis svejsevogn og skinnetransportvogn, én melisvogn og fire roevogne, hvoraf én er renoveret.

Vort store håb er at få tilladelse til at bygge strækningen mod syd til Tivolihuse, og mod nord til Blovstrødhallen ved Kongevejen. Så kan vi få renoveret de gamle damplokomotiver og få lagt noget mere spor. □



Så nemt er det at bøje en 22,5 kg skinne. Blovstrød oktober 1986.  
Foto: Jørgen Jensen



Der lægges kræfter i, når banebørsterne går i gang.  
Fotos: Jørgen Jørgensen og Asger Berg

# JERNBANENYT - KORT FORTALT

## DSB

### Rullende materiel

#### Juli kvartal 1986

**Nyt materiel:** Fra »Ascan Scandia« er leveret 6 stk. fi-  
revogns S-tog, litra **FC/MC 6009/6509-6020/6520**.

**Udrangeringer:** 2 stk. personvogne **ABg 38-44, 251, 308** og 7 stk. postvogne **Ph 90-44, 210, 213, 217, 219, 221 - Pph 90-44, 701, 704**.

**Renovering:** 8 stk. litra MM, 20 stk. litra MU, 8 stk. li-  
tra FS og 20 stk. litra FU renoveret i Værksted Tåstrup. I  
alt 217 vogne var pr. 30. september renoveret i S-togs  
fase 1 -renoveringsprogrammet.

★

**Status - Efter til- og afgang i juli kvartal bestod vogn-  
parken pr. 30. september 1986 af:**

► **802 stk. personvogne** (styre- og mellemvogne for  
MA-, ML- o.s.v. og S-tog ikke medregnet). *Tilgang:* ingen -  
*Afgang:* 2 vogne (jf. ovenfor).

► **72 stk. post- og bagagevogne.** *Tilgang:* ingen - *Af-  
gang:* 7 vogne (jf. ovenfor).

► **3.360 stk. lukkede godsvogne.** *Tilgang:* ingen - *Af-  
gang:* 18 vogne.

► **1.624 stk. åbne godsvogne.** *Tilgang:* ingen - *Af-  
gang:* 13 vogne.

► **1.529 stk. tjenestevogne.** *Tilgang:* 25 vogne: 981  
0 474 (»driftsklar museumsvogn DB 5103«/Mafd.) og  
24 stk. af godsvognstype - *Afgang:* 71 vogne: 3, 4 (982  
0 004) (hjælpevogn), 143 (hjælpetogs Kran), 410, 423,  
435, 436, 782 (samtlige APafd.), 950 0, 414, 418,  
707, 719, 720, 726 (samtlige Bafd.), 951 2, 836-838  
(Mafd.) samt 53 stk. vogne af godsvognstype. (410 stk.  
af tjenestevognene er af specialtype).

► **500 stk. privatejede vogne** (samt 12 stk. leiet af  
DSB). *Tilgang:* 1 vogn 935 0 002 (Expotrain Aps, Kø-  
benhavn - tidl. DB 00-43 127) - *Afgang:* 11 vogne: 905  
5 601 (DSB-maskintjenesten - overført til tjenestevogns-  
parken - inkl. i tal ovenfor - nu 949 0 551), 291 0 962  
(Teknologisk Institut), 737 0, 690-692, 694, 696-700 /  
744 5 689 (Aarhus Oliefabrik A/S). (Renovadan System  
Transport A/S har indsat 720 2, 804-806 købt af Dansk  
Shell A/S - ex. 720 2, 843, 848, 849).

### Ændringer i personvognsparken

Maskinafdelingen har i samarbejde med de trafikale  
funktioner aftalt en udrangeringsplan for gruppe 2-  
personvognsparken, hvorefter de (pr. 30. september  
1986) resterende 34 stk. ABg- og 60 stk. Bg-vogne vil

udgå af vognbeholdningen successivt i årene 1986-  
1988. Samtlige vogne af litra Af og Ag forventes udran-  
geret i 1989/90.

Mindre behov for postvogne medfører en afvikling af  
litra Ph og Pph i perioden frem til 1989.

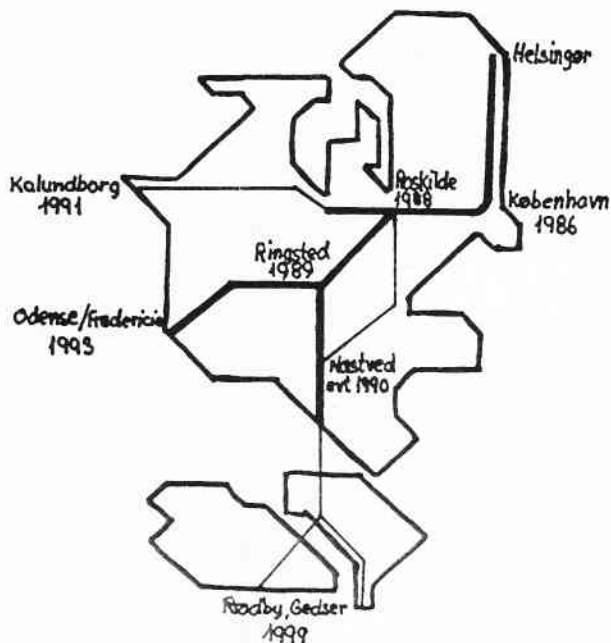
DSB har af Deutsche Schlafwagen- und Speisewagen  
Gesellschaft m.b.H. købt 4 stk. sovevogne (WLAB type  
174) 71-41 805, 807, 818, 819; vognene er bygget i  
1959/60 af Hansa Waggonfabrik G.m.b.H., Bremen, og  
de vil, efter istandsættelse og teknisk eftersyn på DSG-  
værkstedet i Frankfurt, indgå i DSBs TEN-Pool - og som  
en tiltrængt reserve, da DSB som bekendt adskillige gan-  
ge har måttet leje sovevogne hos andre forvaltninger, når  
DSBs egen beskedne vognpark på to har været ude af  
drift. Der arbejdes i øvrigt på at udvide det indenlandske  
sovevognspladsudbud på anden vis fra K 87 - se afsnit  
»Drift og administration« nedenfor.

### Faste anlæg

#### Reviderede driftsplaner

Efter godt et halvt års elektrisk drift på Kystbanen for-  
bereder DSB nu el-togenes videre summen mod Roskilde  
(1988) og Ringsted (1989).

I løbet af oktober-november er master til køreledninger-  
ne sat op mellem Dybbølsbro og Enghave. Også på Nord-  
vestbanen til Kalundborg er forberedelserne begyndt,



idet ekspropriationsforretninger i Lejre, Tølløse, Holbæk, Jernløse og Bjergsted kommuner er i fuld gang. I disse kommuner skal der nemlig hæves otte vejbroer for at gøre plads til el-ledningerne. DSB betaler erstatning, når det for eksempel er nødvendigt med en omkørselsvej, mens en bro hæves. På Kystbanen betalte DSB fem millioner kr. i erstatning svarende til to procent af anlægsudgifterne.

Det fremgår af kortskitsen, hvordan de nu reviderede planer for fortsat elektrificering ser ud efter beslutningen om en fast forbindelse over Store Bælt.

### Diverse anlægsarbejder

Broerne over Hellerupvej (indenfor stationsområdet) er udskiftet for spor 1s vedkommende i weekenden 6.-7. september - og for spor 2 den 27.-28. september. Broerne for Kystbanens overføring af spor 1 og 2 over Vordingborggade påregnes udskiftet i marts 1987. Broerne for 4. og 3. hovedspors overføring af Vordingborggade (nærtrafiksporene) blev udskiftet henholdsvis den 15. og 29. november.

I forbindelse med overgang til el-drift er det nødvendigt at skaffe større frihøjde til køreledninger under en række broer. Dette kan også opnås ved at sænke sporene.

I weekenden lørdag den 11. oktober - søndag den 12. oktober sænkedes fjerntrafiksporet fra København til Valby under broen ved Enghavevej. Arbejdet fandt sted i tidsrummet lørdag kl. 14.20 til søndag kl. 11.30 og medførte, at regionaltogene fra København H. til Slagelse, Holbæk og Kalundborg førtes via Godsbanegården til Vigerslev. En tilsvarende spørsænkning for sporet mod København udførtes i weekenden den 1.-2. november.

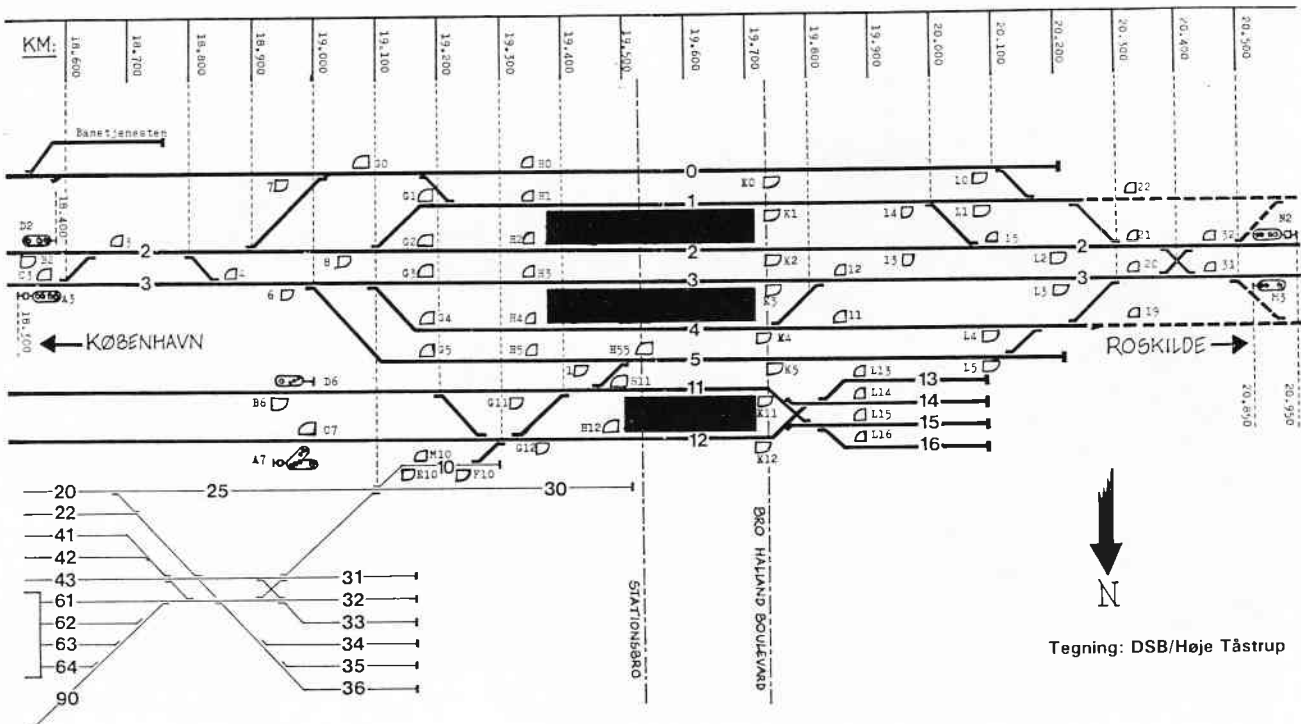
Broen for det såkaldte »Kvægtorvsspor« (forbindelsen mellem Københavns Godsbanegård og bl. a. Carlsberg Bryggerierne) i København H.s vestende er ligeledes nedtaget af hensyn til elektrificeringsarbejderne i Belvedere området og af 1. og 2. hovedspor. Broen blev spærret for al trafik den 20. oktober og blev endelig nedtaget i weekenden den 8.-9. november, hvor maskintjenestens nye kørekran 982 3 147 var i brug for første gang.

### Nye sikringsanlæg m.v.

På Guldager station blev et »nyt« relæsikringsanlæg (type DSB 1953) taget i brug den 17. december 1985 og afløste dermed et ældre mekanisk anlæg med tilhørende armsignaler; tilsvarende gjorde sig gældende for Gørding stations vedkommende den 12. august 1986. Sikringsanlæggene har tidligere været anvendt på Vejle-Holstebro strækningen.

Den 21. maj 1986 blev den nye S-banestrækning Tåstrup-Høje Tåstrup overleveret fra anlægsinstanserne til S-togstjenesten, der derefter har ansvaret for trafikken på strækningen. (Køreledningsanlægget på strækningen og perron- og depotsporene var allerede sat under spænding den 7. april). Strækningen betragtes som fjernstyret fra FC København nær, med Høje Tåstrup station som understation; relæsikringsanlægget (type DSB 1969) omfatter endvidere Tåstrup station og tilhørende depotværksted (se vedstående skitse), men det kom kun til at fungere et par dage, inden det udrændte, jf. »jernbanen« nr. 5/86 - side 106.

### Høje-Tåstrup



På Østerport station blev et nyt relæsikringsanlæg (type DSB »tilpasset« 1972) for Frihavnsbanen taget i brug den 30. juni 1986. Anlægget omfatter ind- og udkørsel for de nyanlagte togvejsspor (for DanLink-trafikken) 61 og 62, der blev taget i brug henholdsvis den 20. april og 1. juni. Automatiske linieblokanlæg (type DSB 1969) på strækningen Østerport-Svanemøllen-Lersøen blev taget i brug den 31. oktober.

Det tynder stadig ud i armsignalerne. Den 27. august udveksledes på Århus rangerbanegård de fem SU-signaler for sporene 303-307 af armsignaltypen med tilsvarende daglyssignaler. På Lersøen station skete det tilsvarende for SU-signalerne vedkommende (sporene 5-8 i stationens østende) den 8. september og for U-signalerne vedkommende (sporene 3-5 i stationens vestende) den 6. oktober. Signaludskiftningen må her ses som et led i forberedelserne for DanLink-trafikken.

Et radiosystem for strækningen Ballerup-Frederikssund - med radiocentral placeret i Ballerup - blev taget i brug den 4. april.



Medens der endnu var armsignaler på Lersøen. Den 27. juni 1985.  
Foto: Jan Forslund

## Fremtidens sikringsanlæg

Den nye teknologi er på vej, også når det gælder sikkerheden hos DSB. DSB har allerede installeret halvautomatiske sikkerhedssystemer på strækningerne Vejle-Holstebro og Roskilde-Køge-Næstved.

Næste trin er fuldautomatiske systemer, populært kaldet FUSI i Elektrotjenesten. FUSI skal have premiere på Ringsted station i 1988/89. Der er besparelser at hente på op mod 50 procent i udgifterne til anlægget.

Jelling station er et eksempel det nye systems overlegenhed. Hvor man med det halvautomatiske system skal operere med 300 tegninger og 6.000 ledningsender, ligger antallet for FUSI på 35 tegninger og 600 ledningsender.

DSB håber på at kunne eksportere systemet i samarbejde med private firmaer.

## Revolutionerende lyslederkabler

Lyslederkabler, d.v.s. optiske fibre, er på vej til at afløse de traditionelle kobberkabler som kommunikationsmiddel i DSB. Der er allerede gravet lyslederkabler ned fra Helsingør til Næstved via Køge, og strækningen Lunderskov-Esbjerg er ved at blive forsynet med de nye kabler.

Når alle hovedstrækninger er forsynet med lysledere, kan DSB spare ca. 10 millioner kroner i driftsudgifter pr. år, anslår Elektrotjenesten. Når nettet er fuldt udbygget, skal DSB kun bruge P & T i ét tilfælde, nemlig det underøiske kabel på Storebælt. DSB betaler i dag en leje til P & T på otte millioner kroner om året.

Fordelen ved lysledere, der skal bruges til al intern kommunikation (telefon, sikkerhed, dataoverførsel m.v.), er desuden, at de kun er halvt så dyre som kobberkabler og har større kapacitet. Endvidere er lysledere immune overfor elektriske påvirkninger.

## Drift og administration

### »Sovetoget«

Når DSB skifter til sommerkøreplanen den 30. maj 1987, bliver udbudet af natrejser forbedret. DSB har accepteret et tilbud fra British Rail om at leje ti af deres kun få år gamle sovevogne.

Vognene skal først og fremmest bruges til et nyt tog: (590/591) »Sovetoget«. Det skal køre mellem København og Frederikshavn og vice versa, og oprangeres af 4 WL og 5 Bcm, hvoraf 1 WL og 1 Bcm afkobles henholdsvis i Fredericia, Esbjerg (Fredericia) og Århus - og det standser i øvrigt kun ved få stationer undervejs. (Det gamle nattog 594/595 opretholdes, men beforder kun siddevogne med hvilesæder (litra Bf) og bliver således et »slumretog« - liggevogn til Struer bortfalder).

Det fikse ved »sovetoget« er, at det kommer til at holde med sove- og liggevognene på endestationerne fra kl. 22 om aftenen og til kl. 8 om morgenen. Skal en kunde for eksempel med toget fra Fredericia kl. 1.00 kan vedkommende allerede stige ind og få sin nattesøvn fra kl. 22.



## Fælles takstsystem

DSBs takstreform træder i kraft 1. juni 1987. Udskydelsen på fire måneder fra den oprindeligt planlagte dato 1. februar skyldes, at DSB vil give amterne tid til at harmonisere deres takster, sådan at DSB og amterne kan nå frem til et fælles takstsystem. Hvis det ikke lykkes for alle amterne at gennemføre harmoniseringen til 1. juni, vil DSB under alle omstændigheder gennemføre sin takstreform. Målet med den er, at det skal blive lettere for kunderne at finde ud af, hvad det koster at køre fra et sted til et andet.

## Ændring af trafikale forhold.

**Bjerregrav** station ændredes den 26. maj fra togfølgestation til holdested (sidespor med dækningssignal) - i forbindelse med ibrugtagning af et automatisk overkørselsanlæg, der overflødiggjorde den stedlige betjening. Af samme årsag nedlagdes **Svenstrup Jylland** station den 17. juni - og **Skalborg** station omdannedes den 1. juli til sidespor (med dækningssignal for køreretningen Aalborg-Hobro).

Den 1. juni blev et nyt togekspektionssted benævnt **Høje Tåstrup T** taget i brug. Bag dette beskedne navn gemmer sig de foreløbig to perronspor for fjerntrafikken i Høje Tåstrup stationskompleks.

På strækningen Roskilde-Køge blev strækningshastigheden sat op fra 100 km/h til 120 km/h med virkning fra den 1. juni.

**Godsbanen Slagelse-Sandved** nedlagdes med virkning fra den 29. september 1986.

## Nye S-stationer

De to nye S-stationer (holdsteder) på Vanløse-Frederiksberg-linjen, **Lindevang** og **Solbjerg** blev taget i brug den 13. december. Det var ellers planen, at de skulle have været åbnet samtidig med vinterkøreplanens i-



Lindevang station mens arbejdet stod på. Den 7. september 1986.  
Foto: Jan Forslund

krafttræden 28. september. Udskydelsen var nødvendig bl.a. fordi, DSB kunne spare penge ved at vente med at købe arealer. De to »stationer«, som DSB har bygget for Hovedstadsrådet, koster samlet 6,7 millioner kroner.

## »Det er osse dit tog«

Sådan lyder budskabet i DSBs kampagne for renere S-tog, som startede i oktober, og som skal strække sig over et år.

Formålet med kampagnen er først og fremmest at få bedre forhold i S-togene, at genvinde passagerer og få ordentlige tog. Kampagnen søger ikke at nå hærværks- og voldsfolk men derimod »pæne« folk bag det mere almindelige svineri. På længere sigt drejer det sig om at ændre passagerernes holding. De skal føle, at »det også er deres tog«, og at det er dem selv, der kommer til at betale for ødelæggelser og svineri.

Næste år får DSB i øvrigt næsten dobbelt så mange penge til at rydde op efter hærværk og gøre rent for i S-togene. Hovedstadsrådet, som står for S-togenes økonomi, regner med at kunne bevilge cirka 60 millioner kroner til formålet i 1987, og det er 26 millioner kroner mere end i år.

Fra 1. januar 1987 vil der i aften- og nattetimerne (fra kl. 18 til 02) være en blåklædt mand i hvert eneste S-tog til at yde S-togspassagererne fornøden service og gøre dem mere trygge.

De i alt 70 servicefolk, som bliver ansat i S-togstjenesten, vil få en speciel uddannelse til at klare de nye opgaver.

## BR er topscorer

British Rail, de engelske jernbaner, har været bedst til at få nye passagerer over i toget i de seneste år. Det fremgår af følgende hitliste, som økonomitjenesten hos DSB har udarbejdet for syv vesteuropæiske jernbaner.

Tallene viser antal passagerer i 1985 og procentvis frem- eller tilbagegang siden 1982.

- ①- British Rail (England):  
693 mio. - plus 10 %
- ②- SNCF (Frankrig):  
764 mio. - plus 9 %
- ③- DSB (eksklusive S-tog):  
33 mio. - plus 3 %
- ④- SJ (Sverige):  
76 mio. - plus 2 %
- ⑤- VR (Finland):  
40 mio. - minus 2 %
- ⑥- DSB (inklusive S-tog):  
132 mio. - minus 2 %
- ⑥- DB (Vesttyskland):  
1018 mio. - minus 5 %
- ⑦- NSB (Norge):  
34 mio. - minus 7 %

Økonomitjenesten har lavet en tilsvarende sammenligning på godsområdet. Her viser det sig, at SJ har haft størst stigning i befordrede mængder med NSB lige i hælene og DSB på tredjepladsen.

## Konkurrence til DanLink

DanLink trues nu af konkurrence, både på Kattegat og Østersøen, næsten før godsforbindelsen er kommet rigtigt i gang.

Det fremgår af en rapport om togfærgforbindelser fra Sverige til kontinentet, som Statens Järnvägar har ladet udarbejde. I rapporten argumenteres der stærkt for, at der oprettes togforbindelse mellem Trelleborg og Travemünde, hvor »TT-Saga« allerede i dag sejler. SJ ejer halvdelen af selskabet via sit datterselskab »Swedcarrier«. »TT-Saga« har bedt om tilbud på to kombinerede tog- og trailerfærger hos 15 værfter, bl.a. tre danske. De skulle kunne være klar til sejlads sommeren 1988 og kan konkurrere med DanLink på hurtigere ankomst til Vesttyskland.

Også på Kattegat er der planer om togfærgforbindelse, ført an af Göteborg havn, men også lokale politikere og erhvervsfolk i det nordjyske er varme på tanken. I den førnævnte rapport fra SJ peges der på, at der er økonomisk grundlag for denne forbindelse. Når det gælder Kattegat, vil DSB, i modsætning til Trelleborg-Travemünde planerne, få del i indtægterne.

SJ har hidtil afvist at give en jernbaneforbindelse på Kattegat såkaldt CIM-status. Det indebærer en række praktiske problemer for overfarten med ekspedition, takster m.v., men det forhindrer ikke, at forbindelsen kan etableres.

★

»DSB« redigeres af Erik B. Jonsen. I informationsindsamlingen deltager Jens Ole Christensen.

Erik B. Jonsen

## Sporhunden

Denne gang er sporhunden havnet ved en jysk intercitystation. Toget har været godt fem timer undervejs fra København, og passagererne kan kigge ud på en velordnet, men ikke særlig stor station, med et velkendt og flot vandtårn. Kender du stationens navn, så send svaret til redaktionen og deltag i udlodningen af jernbanebøger. Sidste måneds vindere har fået præmie for svaret: Fuglevad.



MY 1138 gør holdt på ...? Indsend stationens navn til redaktionen inden 1. januar.

Foto: Jan Forslund

---

---

# Færgenyt

---

---



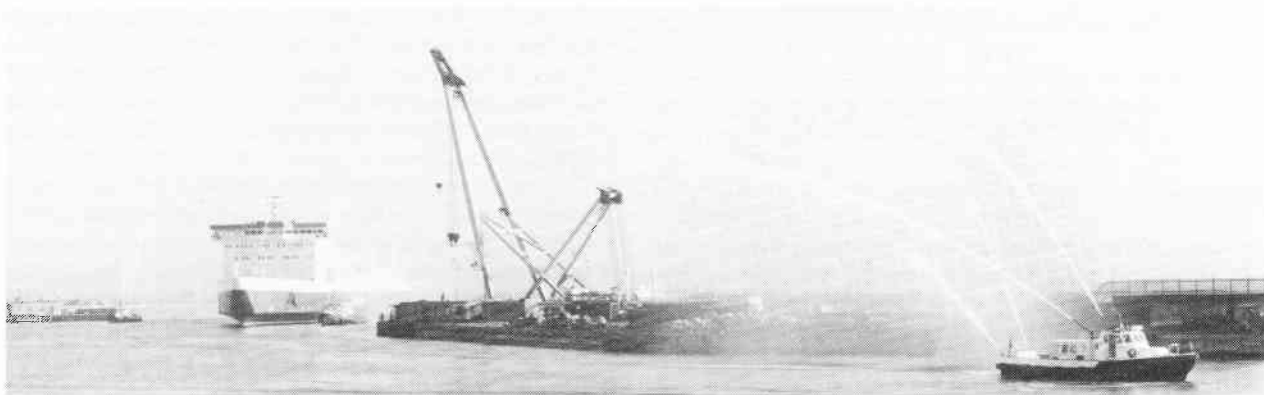
Billeder siger ofte mere end ord. Alle fotos er fra indvielsesdagen den 3. november 1986.

Øverst anløber »Øresund« Københavns Frihavn. (foto Henrik Frost).

I midten »Dronning Ingrid« med »nyt navn«. (foto: Peer Kurland).

Nederst tømmer »Øresund« sin første last. To MZ trækker i land. (foto: Henrik Frost).

*Færgenyt redigeres af Jan Forslund*



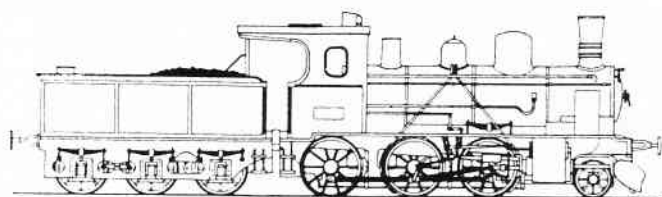
---

---

# Veteranbanerne

---

---



FFJ 34

## LIMFJORDSBANEN

### Sæsonen 1986.

Så er det atter ved at blive tidligt mørkt, hvilket betyder, at det er slut med sæsonen 86. Det har for Limfjordsbanen (LFB) været et ualmindeligt godt år. Vi har for første gang i 10 år haft særtog på fremmed bane. Først var vi i Odense til jubilæet, og i august havde vi et særtog til Skørping for Pædagogisk Medhjælper Forbund. Men også på hjemmebane har vi haft en del særtog: 3 med skinnebus og 1 med damp.

Plantogene skal vi heller ikke klage over. Traditionen tro startede sæsonen midt i juni. På den første tur havde

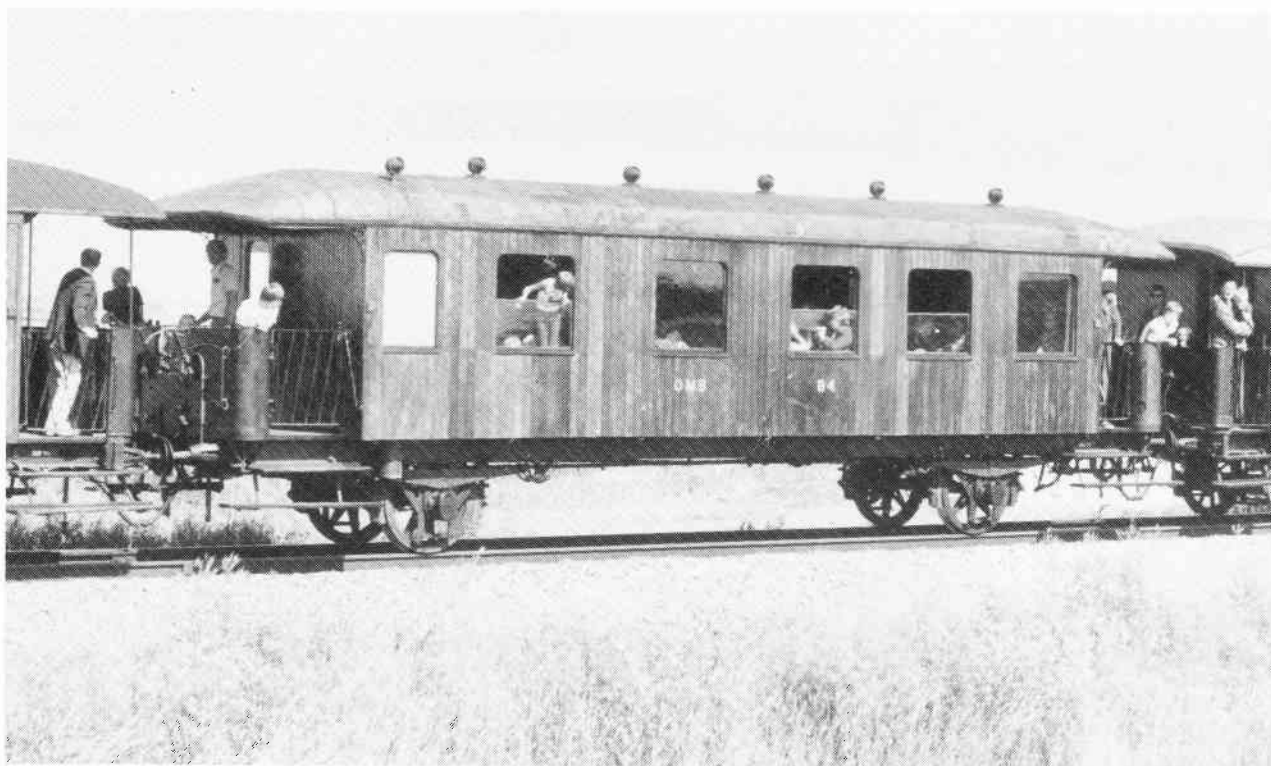
vi Aalborg Jernbaneorkester til at spille før afgang og ved havnen. Herefter fulgte (også traditionen tro) et par svage ture, men i juli kom der et boom. Således var der den 20. juli en belægningsprocent på ca. 140, og der måtte efterlades en del passagerer. De tog det pænt og kunne godt se, at der ikke var mere plads at opdrive i toget. I perioden fra den 6. juli til den 17. august var der i snit en belægning på 94 %, og i alt er der i plantogene, 14 i alt, befordret 1444 rejsende. Det betyder, at vi i år har det største overskud i banens historie, nemlig ca. 12.000 kroner. En af de væsentligste årsager til dette er nok den presseomtale, som vi har fået i den lokale presse, hvilket DJK måske burde gøre mere ud af.

På trods af succesen sker der indskrænkninger i vores køreplan for 87, idet vi har besluttet at starte en uge senere og slutte en uge tidligere. Vi opnår således en personalebesparelse, som vi så bruger til at opnormere bemandingen i juli. Vi håber samtidig, at vi kan få færre svagt besatte tog.

Alle togene er blevet fremført af FFJ 34 uden uheld. Dog har vi desværre haft et par små rent materielle skader ved rangeringen i remisen. To gange er slutsignalerne ikke taget af, hvilket medførte skader på slutsignalholderne, og én gang var en dør ikke ordentligt lukket, hvorved nogle brædder flækkede. Selvom skaderne var små, er det kedelige hændelser, men så skærpes opmærksomheden nok fremover.

### Vinterens vedligeholdelsesarbejde.

Efter sæsonens kørsler og »ferie« i resten af september er der nu igen liv i remiserne på Hjulmagervej, hvor



Stemmingsbillede fra et af Limfjordsbanens velbesøgte tog.

Foto: Martin Jacobsen

vort materiel skal have en overhaling som led i vedligeholdelsen.

Vi blev ikke helt færdige med HHJ C29 inden sæsonstarten. Vi manglede bl.a. toilettet, som vi nu er gået i gang med. Her skal der skiftes nogle vægplader, ligesom alle lister og vinduesrammer skal slibes og lakeres. Når dette arbejde er slut, fremtræder vognen, på trods af kun 5 måneders arbejde, næsten som ny, og vi skal ikke bruge kræfter på vognen de næste mange år. Det er vi naturligvis glade for, idet vi stadig har store restaureringsopgaver tilbage, bl.a. TFJ C8 og skinnebusmateriel.

Inden vi fortsætter med C8, skal vi dog have gjort noget ved vores kombinerede passager-, post- og pakvogn VØ D16. Her har sæderne i de sidste par år set lidt misereable ud, hvilket vi ikke bryder os om, når de andre vogne nu har flotte, nybetrukne sæder. Derfor er planen, at vognen efter juletræsturene (13. og 14. december) skal have sæderne pillet ud og ombetrukket. Samtidig benytter vi lejligheden til at male og lakere vognen indvendig. C8 skal vi så arbejde på bagefter.

Sideløbende med vedligeholdelsen af vognmateriellet arbejder vi med trækraften. Det er nu fire år siden, at FFJ 34 blev sat i drift, og den har kørt uden større problemer. Men at der er slidt i de bevægelige dele, kommer vi ikke udenom. Specielt krydshovedskoene er slidt, og maskinen er derfor taget ud af drift, så vi kan få slebet og justeret dem. Det kræver en adskillelse af gangtøjet, og vi kommer formentlig ind i det nye år, før maskinen atter er klar. Mens FFJ 34 er ude af drift, er det F 663, der skal klare opgaverne. Maskinen har stået udtørret et par år, men nu får vi revideret diverse ventiler, så vi får et køreklart reservelokomotiv. Det bliver således F 663, som skal køre juletræsturene.

## Nye sikkerhedsprøver.

På LFB sker der også nye ting på andre fronter. Vi har jo fået fornyet koncessionen for godt og vel et år siden, og i den forbindelse kom der krav om nye sikkerhedsbestemmelser m.v. Det betyder, at en hel del af banens personale skal til ny sikkerhedsprøve, og at den bliver tidsbegrænset. Det er den nuværende ikke, hvilket kan være uheldigt, men det bliver der rettet op på nu.

I forbindelse med revisionen af pensumet til prøven har vi besluttet at lave en personalehåndbog. Den skal, udover sikkerhedsstoffet, indeholde strækningsbeskrivelse, arbejdsbeskrivelser og lignende. Den skulle således blive en støtte i det daglige arbejde på LFB. Det forventes at håndbogen er færdig senest den 15. marts 1987.

Forberedelse til sikkerhedsprøven skal baseres på selvstudium og to gange undervisning. Denne undervisning afholdes på to onsdagsaftener, nemlig den 25. marts og den 22. april 87, og der er **mødepligt** til begge dage, hvis man vil indstille sig til prøve. Vi gør møderne obligatoriske for at være sikre på, at alle får det samme at vide, og for at vi kan give supplerende hjælp, hvis det skønnes nødvendigt. Det er i alles interesse, at prøven bestås første gang. Prøven planlægges vi til sidst i april eller først i maj.

Vi regner med, at alle banens medarbejdere, som tidligere har været til prøve, vil deltage i den nye og håber også, at andre ved banen vil komme. Det er vores personalepolitik, at så mange som muligt skal kunne gøre tjeneste på så mange poster som muligt efter den enkeltes lyst og evner. Vi stiller kun ét krav: interesse for at deltage.

Vi arbejder også med et endagskursus i førstehjælp og brandbekæmpelse som led i personaleuddannelsen, ligesom der arbejdes på et besøg på Ålborg Station, herunder både kommandoposten og maskindepotet. Vi vil i et senere nummer af »jernbanen« komme tilbage med flere detaljer (og i god tid). Vi regner med, at det bliver i april-maj og på en lørdag. □

Jan Eriksen

# Museumsbanen

Museumsbanen har nu gennemført sin 25. sæson, men der køres stadig en del særtog - de sidste i 1986 kører den 14. og den 21. december. I løbet af driftsåret har der været flere arrangementer på fremmede baner (til Rødby, Odense og Gedser), og selv kørslen i Maribo har til tider lignet kørsel på fremmede baner, mens sporanlægget på Maribo station blev bygget om. Driften har således ikke lignet de foregående års, og personalet måtte indøve nye rutiner. Det behandles nærmere i den årlige driftsberetning.

Ved siden af kørslerne arbejdes der i Maribo med materialets vedligeholdelse. »Hjælpende hænder er altid velkomne. Aktivitet er en stor dyd og har herlige virkninger,« skrev Ludvig Holberg!

Men udover det rullende materiel har Museumsbanen også en del faste anlæg, nemlig remisen i Maribo og Bandholm station.

Remisen har netop fået nye vinduespartier over portene (i samme stil som før). Arbejdet er udført som beskæftigelsesarbejde. Indvendig er badefaciliteterne blevet væsentligt forbedrede, og også indretningen af lagerlokaler forbedres.

Langs rundremisens sydside (ved Torrigremisen) forberedes anlægget af en vognhal, som er højst påkrævet for vognenes fortsatte bevarelse. Lollandsbanen har lagt de nødvendige sporskifter, og Museumsbanens støtteforening arbejder på al kraft for at få økonomien på plads.

Bandholm station skal fungere som et levende stationsmiljø fra de gamle privatbaner. Vores næste projekt er at opstille Gribskovbanens vandkran fra Gilleleje ved spor 1, så der kommer en yderligere aktivitet under togenes ophold på stationen. Det er også planen at etablere nogle udstillingslokaler på stationen.

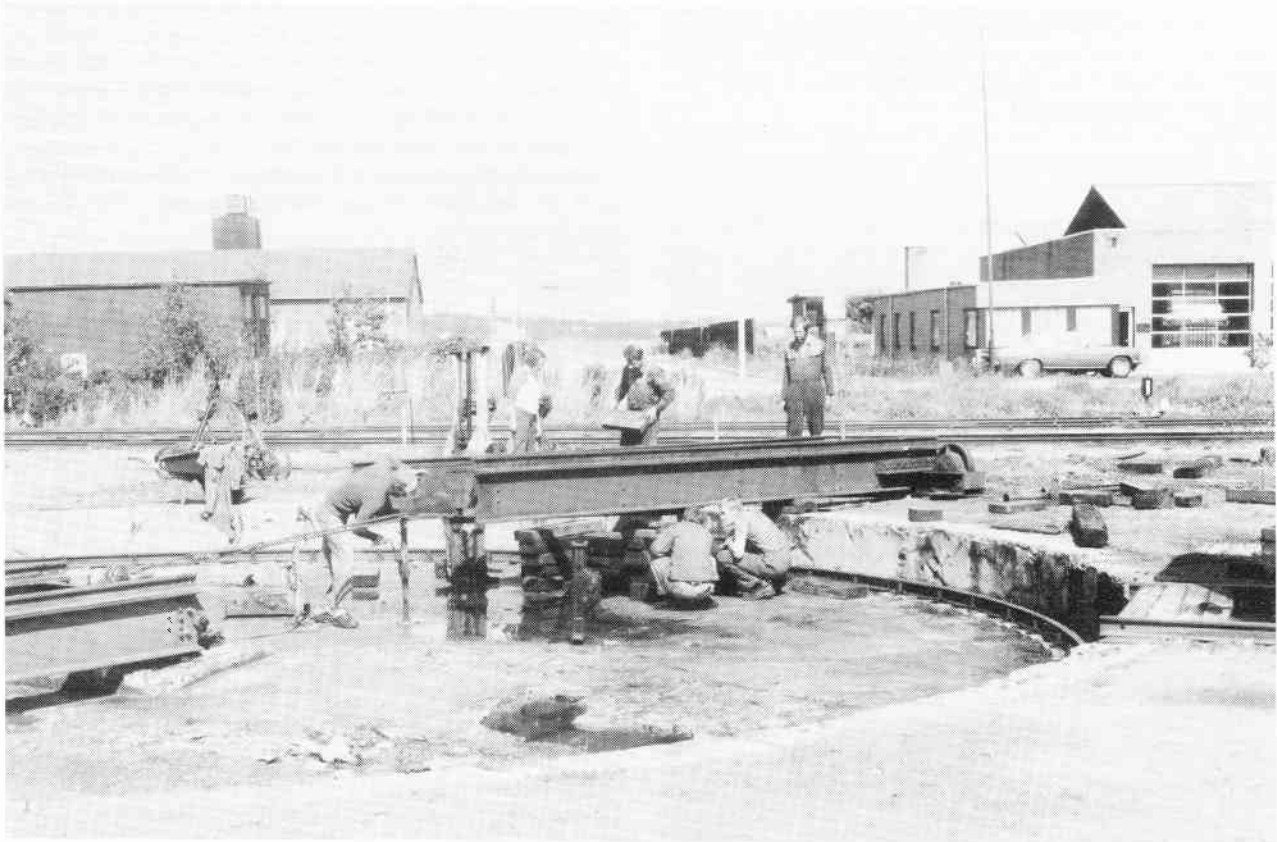
Som tidligere nævnt er hjælpende hænder velkomne, og det skal i den forbindelse også bemærkes, at Museumsbanen fejrer 25-års jubilæet, som Danmarks første museumsbane, til pinse næste år. Forberedelserne er startet, og hvis man er interesseret i at give en hånd med, kan nærmere oplysninger fås hos undertegnede. □

Carsten Buhl



Bandholm station ved århundredskiftet

Fotoarkiv: Carsten Buhl



På MHVJ er der atter drejeskive i den gamle grube i Mariager. Drejeskiven stammer fra den gamle Frederikshavn station, og MHVJ's maskinafdeling har stået for renovering, ilægning og tilpasning af skiven til »Marianske« forhold. Den 16. august 1986. Foto: Ole Lund Jensen

# Udland

## USSR:

Fra det sovjetiske pressebureau APN har redaktionen »sakset« følgende:

### Kullet blæste af jernbanevogne...

Moskva 20. august 1986. (APN). Sovjetunionen mister hvert år millioner af tons kul, ved at kulpartikler bliver blæst væk af vinden under kultransporten på åbne jernbanevogne.

Det har forskere i kulminebyen Donetsk i Ukraine nu fundet en effektiv og billig løsning på, idet de af affald fra kemiske fabrikker har udviklet en væske, der sprøjtes ud over kullene, hvor den lægger sig som en film, der beskytter mod vind og vejr.

Man har også tidligere forsøgt med en sådan beskyttende film i form af råolie, sprøjtet ud over kullene, men det var ikke særligt effektivt.

Det nye filmmateriale yder praktisk taget 100 procent beskyttelse mod tab af kul. Ved forsøg fornylig med en lang togstamme af kulvogne havde hver af de vogne, der var sprøjtet med råolie, mistet ét ton kul ved ankomsten til bestemmelsesstedet, mens de vogne, der var beskyttet med den nye film, intet havde mistet.

Det nye kemiske stof forbinder sig med kullet og forbrænder sammen med dette uden at udvikle nogen form for skadelige stoffer.

## Rumænien:

Bent Hansen i Kolding har fremsendt kopi af en artikel fra et tysk jernbaneblad, der bekræfter historien om nybygning af damplokomotiver til skovbanerne. Lokomotiverne bygges af IUPS Reghin, er benævnt Model Resita, og forsynes med driftsnumre i serie 764. Der første lokomotiv med byggenummer 001 1982 er i drift som 764-001 på skovbanerne omkring Comandou i Transsylvanien.

## Grækenland:

Den sidste igangværende smalsporsbane nord for Athen synes nu nædlægninstruet. En normalsporsstrækning er under anlæg parallelt med metersporsstrækningen Paleofarsolos-Kalambaka. Om strækningen mellem Paleofarsolos og Volos vil overleve, når der også er normalsporsforbindelse til Volos over Larisa, synes også tvivlsomt. Banerne er omtalt i Birger Wilckes artikel i »jernbanen« 1985, side 48. □

Jacob Stilling

## bane bøger

### efterårets nyheder / årets julegaver !

KØBENHAVNS BANEGÅRDE - København H  
1. dec. 1911-1986, red. af John Poulsen, 144 s., 25x17 cm, omslag i farver, 270 ill., Kr. 149,- \*  
\*Prisen let forhøjet pga udvidet side/ill. antal!

Bogen behandler Københavns tre "hovedbanegårde" og tilhørende banelinjer i såvel by- som jernbane- historisk lys. Den første træbygning udenfor voldene, den smukke - men alt for lille - banegård ved søerne, som efterhånden fik hele tre "filialstationer" og om de utallige forslag og den langvarige debat, som gik forud for den nuværende Hovedbanegård. Hovedvægten lægges på den jubilerende København H., den gradvise ud- og ombygning samt store og små begivenheder i dens 75-årige historie. Bogen er gennemillustreret med mange, hidtil ukendte fotos, bykort, sporplaner mv.



FRA HVIDE MØLLE TIL SCANDIA af Asger Christiansen, 32 s., 17x25 cm, 50 ill., Kr. 69,-



Udgives i anledning af "Scandias" 125 års jubilæum. Bogen beskriver udviklingen fra vognfabrikken "Hvide Møllens" start i 1861 til A/S Scandias stiftelse i 1876. Virksomheden var egnens største, og i perioden produceredes mere end 1500 jernbanevogne, og en del sporvejsmateriel, og englænderne satte præg på byen. En farverig tid, præget af W.R. Rasmussens opfindsomhed og eksportordrer til Sverige, Tyskland, Danmark og Rusland. Desuden helt nye oplysninger om damplokomotivene samt om fabrikkens skibe. Gennemillustreret med historiske fotos!

PERSONVOGNSMATERIELLETS HISTORIE af Jens Bruun-Petersen, 96 s., 17x25 cm, omslag i farver, 180 ill. Kr. 139,-

Bogens emne er så at sige personvognsmateriellets "arkitekturhistorie". Her skildres hvordan personvognsmateriellet ved de danske stats- og privatbaner har udviklet sig gennem godt 140 år. Fra de små kupevogne med deres trange kupeer til gennemgangsvogne med stadig forbedring af komforten - fra byggematerialer i starten domineret af træ til moderne tiders helsevejste stålvoget. Vægten er for første gang lagt på at trække hovedlinierne i denne udvikling og i danske vognbygningstraditioner op, snarere end på løsrevne tekniske detaljer.

BESTILLING: indbetal beløbet på postgirokonto 1 52 56 62 (husk at anføre bestillingen på kupon til modtageren).  
NYT: Der betales kun ET ekspeditionsgebyr på kr. 10,- pr. ordre, uanset dennes omfang.

# bane bøger

Roskildevænget 40, 2.th.

4000 Roskilde

Giro 1 52 56 62

# FORENINGSNYT

## Ordinær generalforsamling

**Søndag den 29. marts 1987 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 meddelelse om planer for det/de kommende år.
3. Godkendelse af det reviderede regnskab, der udsendes som bilag til »jernbanen« nr. 1/1987 eller særskilt.
4. Fastsættelse af kontingent og optagelsesgebyr for året 1988.
- 5.a Valg af medlemmer til bestyrelsen.  
Nedennævnte medlemmer af bestyrelsen er på valg:  
Mogens Bruun  
John Armstrong Pedersen  
Ole-Chr. M. Plum  
Birger Bruun (suppleant)
- 5.b Valg af revisor og revisorsuppleant:  
Finn Beyer Paulsen  
Suppleant nyvælges.
6. Indkomne forslag.
7. Eventuelt.

Opmærksomheden henledes på, at forslag til valg af bestyrelsesmedlemmer m.v. og evt. forslag til pkt. 6 på dagsordenen skal være formanden i hænde senest seks uger før generalforsamlingen, d.v.s. senest den 15. februar 1987.

Ønskes forslagene optaget i »jernbanen« nr. 1/1987 er tidsfristen dog senest den 6. januar 1987.

Gyldigt medlemskort skal forevises ved indgangen til generalforsamlingslokalet.

Holløselund i november 1986.

På bestyrelsens vegne  
*Oscar G.E. Meyer*  
*sekretær*

## Girokortet

Med dette nummer af »jernbanen« udsendes giroindbetalingskort til brug ved kontingentindbetaling for 1987.

Girokortet bedes udfyldt tydeligt med navn og adresse samt medlemsnummer. Medlemsnummeret fremgår af adresseringen på bagsiden af Deres tidsskrift; Øverst til venstre står: 2237 det er »jernbanens« nummer hos avispostkontoret, i midten står Deres medlemsnummer, (max. fem cifre). Yderst til højre er anført en tocifret servicekode, der anvendes til internt brug, (event. til knytning til lokalafdeling m.v.).

Kontingentet udgør kr. 140,00 for ordinære medlemmer. For medlemmer under 18 år henholdsvis over 67 år den 1. januar 1987 dog kun kr. 95,00. **Husk at udfylde bagsiden af girokortet.**

Skulle girokortet være faldet ud af tidsskriftet, kan beløbet sendes på et almindeligt indbetalingskort. Girokonto og adresse - se næstsidste side under »medlemskontingent«.

*Medlemsregistret/Finn Beyer Paulsen*

## Kommende møder.

**Onsdag den 14. januar 1987 kl. 19.30** i Englesalen, Niels Steensens Gymnasium, Jagtvej 183 B, 2100 København Ø.

Civilingeniør Hans True taler om franske TGV-tog og viser film om disse.

**Onsdag den 25. februar 1987 kl. 19.30** i Englesalen, Niels Steensens Gymnasium, Jagtvej 183 B, 2100 København Ø.

Direktør for Hovedstadsområdet Trafikselskab, cand.polit. Finn Torjussen, taler om Hovedstadsområdets Trafikselskab.

**Onsdag den 18. marts 1987, kl. 19.30.**

**Søndag den 29. marts 1987, kl. 10.00**, ordinær generalforsamling.

**Onsdag den 22. april 1987, kl. 19.30.**

*OCMP*

## Nyt fra lokalafdelingerne

### Midtjysk afdeling

Afdelingen holder i foråret møder følgende dage:

**Fredag den 23. januar i Randers**

**Fredag den 20. februar i Århus**

**Fredag den 20. marts i Randers**

**Fredag den 24. april i Århus.**

Møderne holdes som hidtil dels i DSBs undervisningslokale på Randers station, indgang fra perronen, dels i DJIFs mødelokaler på godsbanegården i Århus, øverste etage. Alle møder begynder kl. 19.30.

*p.b.v. Anders Riis*

### Fynsk afdeling

**Torsdag den 22. januar 1987 kl. 19.30:** ordinær generalforsamling.

DSBs mødelokaler, Østre Stationsvej 43, Odense.

Afdelingens ordinær generalforsamling med dagsorden ifølge lovene. Gyldigt medlemsbevis skal vises på forlangende.

Efter generalforsamlingen vil vi følge traditionen, idet vi af Odense Model Jernbane Klub igen er indbudt til at se, hvor langt man er nået med opbygningen af det nye, store anlæg.

*Jens Bay Nielsen*

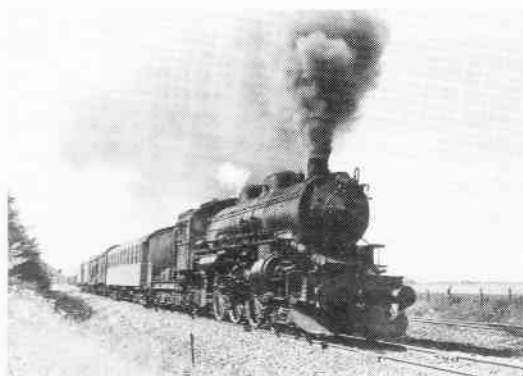


# NYHED

## LAMBERTHs JERNBANEKALENDER 1987

En billedkalender, der vil fryde enhver jernbaneinteresseret, med fortræffelige billeder af 12 dejlige, gamle damplokomotiver.

# 1987



Ensemble med godstog (englejet) af W. E. Dancker-Jensen

LAMBERTHs  
JERNBANEKALENDER

Billedudvalg af MOGENS NØRGAARD OLESEN i samarbejde med W. E. DANCKER-JENSEN

Lederen af Jernbanemuseet W. E. DANCKER-JENSEN har sammen med forfatteren MOGENS NØRGAARD OLESEN (bl. a. kendt for bogen Storebæltsoverfarten i 100 år) udvalgt en perlerække af gamle billeder fra Jernbanemuseets arkiver.

Billederne er flot reproduceret og står tydeligt og klart i det store format (A4). Under hvert billede har Mogens Nørgaard Olesen skrevet en tekst med detaljer om de gamle damplokomotiver.

En lækkerbidsken for alle jernbaneinteresserede!

Prisen er kr. 48,00

Køb kalenderen hos Deres boghandler eller bestil den direkte hos forlaget.

Porto og ekspedition kr. 10,00

**LAMBERTHs Forlag I/S**

Amagerbrogade 20  
2300 København S

Tlf. 01 95 45 40

Bestilling: Indsæt beløbet på giro 9 32 52 47 og anfør bestillingen på kupon til modtager eller send beløbet i check.

Ved bestilling af flere eksemplarer betales kun et ekspeditionsgebyr.

## Lolland-Falster afdeling

Den 10. september afholdt lokalafdelingen generalforsamling i Nykøbing F. Herfra kan kort berettes følgende:

Det blev vedtaget, at der for sæson 1986/87 betales kontingent til afdelingen på 10 kr.

Bestyrelsen blev genvalgt. Bestyrelsen består af Ole Jensen, Nakskov - Per Topø Nielsen, Saksøbing og Johan Jørgensen, Nykøbing F.

Mødedag er den anden onsdag i hver måned, og mødested er Nykøbing F. station, tidspunkt er kl. 19.15.

*Ole Jensen*

## Salgsafdelingen

### Årets julegaver

**Nordens Järnvägar 1981.** Så foreligger næste bind af denne populære serie om jernbanerne i Danmark, Finland, Norge og Sverige fra Frank Stenvalls Forlag.

Endnu en gang kan man glæde sig over en fornem årbog over, hvad der skete på jernbanerne i de fire lande i 1981. Pris: 135,00 kr. (incl. forsendelse).

**Amagerbanen** af Hans Henrik Fafner. Denne bog om Amagerbanens historie er en samarbejdet hovedopgave fra Biblioteksskolen, og den er på 62 sider med 28 fotos og 2 ill. Pris kr. 97,60 + 9,00 i forsendelsesomkostninger.

**Nørrebro stationer gennem 100 år** af P. Thomassen. Bogen omhandler stationerne og jernbaneforhold i øvrigt på Nørrebro i København, og er altså detaljeret lokal- og trafikhistorie. P. Thomassen har altid haft en sjælden evne til at berette om jernbanernes historie i afgrænsede egne af landet, og denne gang er temaet altså valgt fra København.

Der er uden tvivl spændende stof at hente i den 48 sider store bog med 60 ill., som i øvrigt er udgivet på forlaget banebøger. Pris kr. 69,00 (incl. forsendelse).

**Personvognsmateriellets historie** af Jens Bruun-Petersen. I bogen, der er udgivet af forlaget banebøger, skildres, hvorledes personvognsmateriellet ved de danske stats- og privatbaner har udviklet sig gennem godt 140 år lige fra de små kupévogne med deres trange kupéer til gennemgangsvognene med stadig forbedring af komforten. Bogen er på 96 sider med ca. 180 ill. Pris kr. 139,00 + 9,00 i forsendelsesgebyr.

**Med damptog til Dragør** af Birger Wilcke. Bogen, der er udkommet på forlaget banebøger, skildrer den private banes historie frem, til den blev overtaget af DSB. De mange planer om baner til og på øen behandles grundigt, ligesom banens drift, stationer og materiel behandles i bogens afsnit. Bogen er på 96 sider med ca. 100 ill. Pris kr. 139,00 + 9,00 i forsendelsesomkostninger.

**Fra Hvide Mølle til Scandia** af Asger Christiansen. Forlaget banebøger udgiver nævnte bog i anledning af Scandias 125 års jubilæum. Bogen beskriver udviklingen fra »Hvide Møllens« start i 1861 til A/S Scandias stiftelse i 1876. Bogen er gennemillustreret med fabriksfotos! 32 sider med 50 ill. Pris kr. 69,00 + 6,00 i forsendelsesgebyr.

**Københavns banegårde - København H. 1. dec. 1911-1986**, redigeret af John Poulsen. Bogen behandler Københavns tre »hovedbanegårde« og tilhørende banelinier i såvel by- som jernbanehistorisk lys. Hovedvægten lægges på den jubilerende København H. Bogen er gennemillustreret med mange hidtil ukendte fotos, bykort, sporplaner m.v. 128 sider med 200 ill. Pris kr. 149,00 + 9,00 i forsendelsesgebyr. Netop udkommet på forlaget banebøger.

Ovennævnte varer kan bestilles ved indsættelse af beløbet for de ønskede varer på **postgirokonto 3 17 91 76, Dansk Jernbane-Klub, Salgsafdelingen, Holmevej 8, 4340 Tølløse**. Husk at anføre bestillingen på talon til »modtageren«. Ved samtidig bestilling af flere varer er portogebyret højst kr. 20,00.

Salgsafdelingen holder juleferie i perioden 20. december 1986 til 10. januar 1987.

*OCMP*





# Dansk Jernbane-Klub

## Foreningens generelle adresse

Dansk Jernbane-Klub, sekretariatet  
c/o Birger Bruun  
Kalvebod Brygge 40, 1560 København V.  
Tlf. 01 93 20 02

## Indmeldelse i Dansk Jernbane-Klub

Oplysninger om Dansk Jernbane-Klub, med prøvenummer af tidsskriftet »jernbanen« kan rekvireres hos Blad- og annonce-ekspeditionen: Holløselund Strandvej 9, 3220 Tisvildeleje  
Tlf. 02 30 82 22.

## Medlemskontingent for året 1987

Ordinære medlemmer . . . . . kr. 140,00  
Juniormedlemmer (under 18 år 1.1.1986) . . . . . kr. 95,00  
Optagelsesgebyr . . . . . kr. 10,00

**Indbetaling af kontingent sker til**  
Dansk Jernbane-Klub, kassereren  
Midtfløjene 11, 1., 2700 Brønshøj  
Postgirokonto 5 55 38 30

## Foreningens generalforsamlingsvalgte bestyrelsesmedlemmer

**Formand:** Birger Wilcke  
Sundbyvestervej 18, 2300 København S. Tlf. 01 59 58 23  
**Næstformand:** Preben Clausen  
Vandværksvej 9, Brejning, 7080 Børkop. Tlf. 05 86 91 20  
**Sekretær:** Birger Bruun (suppleant)  
Kalvebod Brygge 40, 1560 København V. Tlf. 01 93 20 02  
**Kasserer:** Stig Torp Kaspersen  
Midtfløjene 11, 1., 2700 Brønshøj. Tlf. 01 60 69 79  
Mogens Bruun  
Ahornsvej 18, 3650 Ølstykke. Tlf. 02 17 88 04  
Oscar Meyer  
Holløselund Strandvej 9, 3220 Tisvildeleje. Tlf. 02 30 82 22  
Ole-Christian Munk Plum  
Holmevej 8, 4340 Tølløse. Tlf. 03 48 53 83  
John Armstrong Pedersen  
Ørvadsvej 4, 8220 Brabrand. Tlf. 06 26 33 23  
Bent Nathansen (suppleant)  
Callunavej 20, 3450 Allerød. Tlf. 02 27 25 23

## 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 Birger Bruun, Kalvebod Brygge 40, 1560 København V.  
Tlf. 01 93 20 02. Postgirokonto 8 11 10 06

## Lokalafdelinger

### DJKs nordjyske afdeling

Hans Meyer  
Blishønevej 9, Godthåb, 9230 Svenstrup. Tlf. 08 38 31 27

### DJKs midtjyske afdeling

Anders Riis  
Skt. Pauls Kirkeplads 16.3.tv. 8000 Århus C.  
Tlf. 06 13 33 17

### DJKs sydjyske afdeling

Bjarke Boldt  
Vangen 62, Tarp, 6715 Esbjerg N. Tlf. 05 16 78 54

### DJKs fynske afdeling

Jens Bay-Nielsen  
Kragemosen 65, 5250 Odense SV. Tlf. 09 17 55 05

### DJKs afdeling på Lolland-Falster

Ole Jensen  
Skovvænget 4, 4900 Nakskov. Tlf. 03 92 23 23 (kl.9-17)

## Foreningens baner og tog

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

### Museumsbanen Maribo-Bandholm

Carsten Buhl  
Refshalevej 8, 4930 Maribo. Tlf. 03 88 43 54  
Information i weekends: 03 88 05 49

### Mariager-Handest Veteranjernbane

Ny Havnevej 2, 9550 Mariager. Tlf. 08 54 18 64  
Driftsbestyrer: Flemming Høj Petersen  
Hvidkløvervej 10, Øster Tørslev, 8983 Gjerlev.  
Tlf. 06 47 63 72

### Limfjordsbanen

Niels Julsrud  
Rosenvænget 2, 9530 Støvring. Tlf. 08 37 30 71

### D-maskine gruppen

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

## Foreningens øvrige arbejdssteder

### Bloustrød, Østre Teglværksvej, Allerød (smalsporsmateriel)

Oscar Meyer  
Holløselund Strandvej 9, 3220 Tisvildeleje. Tlf. 02 30 82 22

### Høng remise, Høng

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

### Roskilde, Slagterisporet

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

POUL LEVING

TERRASERNE 16 UMR 265  
2700 BRØNSHØJ

# Ascan Scandia