



# jernbanen

1

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

FEBRUAR 1987



27. ÅRGANG

KR. 25,00



**Lyngby-Nærum Jernbane** har endelig fået mulighed for en toprenovering af det slidte materiel. Som eneste privatbane har LNJ ikke siden anskaffelsen i 1968 fået del i nyleverancer af lynettetog. Den toprenoverede motorvogn Ym 17 (med bl.a. ny Mercedes motor) krydser her på Fuglevad med Ym 19 den 30. november 1986. Ud-vortes bemærkes forskellen tydeligst over lanternen, hvor et nyt luftkonditioneringsanlæg er påmonteret. Læs endvidere privatbanenyt s. 18 inde i bladet.

Foto: Jan Forslund

#### Forsiden

Et forsidebillede i februarnummeret skal selvfølgelig være sneklædt, og da Museumsbanen MBJ netop i år fejrer sit 25 års jubilæum, er det oplagt at slå de to ting sammen til et ægte snestandsningsbillede af OHJ 5 på Bandholm-banen. På side 10 starter forøvrigt en ny artikelserie om netop Museumsbanen.

Foto fra 1985: Carsten Buhl

#### Distribution

Adresseændringer og reklamation af udeblevne numre meddeles til det lokale postkontor. Medlemmer i udlandet bedes dog meddele adresseændringer til Blad- og annoncerekspektionen. Reklamation af fejlekspektioner og fejl-eksemplarer sker ligeledes hertil.

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

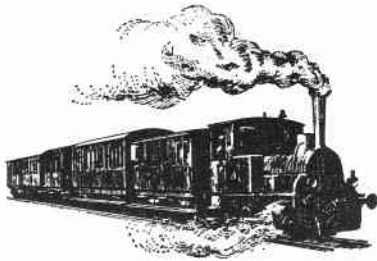
#### Indsendelse af stof

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. 2/1987: 1. marts 1987.  
Sidste frist for stof til nr. 3/1987: 20. april 1987 (grundet ferie i trykkeriet).

Dette nummer af »jernbanen« er afleveret til Avispostkontoret den 25. februar 1987.



# jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

27. årgang nr. 1, februar 1987

## 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

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

Bent Jacobsen (Foreningsnyt)  
Maj Allé 62  
2730 Herlev

## Blad- og annonceekspedition

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

Oplag: 2.400 eksemplarer

Tryk: Mega Tryk, Greve Strand

ISSN 0107-3702

## Indhold

De rasler stadig videre	4
Scandia fylder 125 år	6
Museumsbanens jubilår: 1	10
Amtsbanerne på Als: 3	13
Jernbanenyt - kort fortalt:	
- Privatbanerne	18
- Færgenyt	21
- Veteranbanerne	23
Foreningsnyt	25
Sporhunden	22

## Formandsord ved nytårsskiftet

Det gamle år begyndte godt for foreningen med festlighederne i forbindelse med foreningens 25 års jubilæum og erhvervelsen af en egen bygning i København til brug for foreningens administration og arkiv. Receptionen og jubilæumsmiddagen i Bloustrød i forbindelse med selve jubilæumsdagen forløb over al forventning. Trafikminister Arne Melchior og vicegeneraldirektør Roldsted Jensens nærværelse satte glans over middagen med fornøjelige taler og indlæg, ligesom de mange kære gaver var en anerkendelse af det arbejde, der er gjort gennem årene. Bedst af alt var dog, at statsbanerne, udover meget flotte gaver i penge og løfte om støtte til istandsættelse af materiellet, på meget fordelagtige vilkår overlod foreningen den af professor Wenck opførte smukke vognekspeditionsbygning på Kalvebod Brygge. Dette kan endeligt løse vore problemer om indrettelse af et administrationskontor og anbringelse af vort arkiv og bibliotek på en sådan måde, at det kan blive tilgængeligt for foreningens medlemmer.

Også det store damptræf i Odense, som Preben Clausen og Ole Plum stod for, med støtte af op mod 80 af vore aktive medlemmer, blev en stor succes, der oven i købet bar sig selv økonomisk.

Så vidt så godt, men så begyndte vanskelighederne. Bladets redaktører sagde fra, og det viste sig vanskeligt at afvikle overgangen til en ny redaktion med den følge, at bladet ikke udkom i næsten et halvt år. Vi måtte som følge heraf nøjes med de relativt alt for dyre og lidet populære særnumre, der hovedsageligt kun indeholdt oplysninger om aktuelle arrangementer.

Dette problem løstes imidlertid på fortræffelig vis sidst i august, hvor Jan Forslund og Anders Riis i forening overtog redaktionen, og det er i efteråret lykkedes at udsende hele fire store numre af bladet. Selvom de tidligere redaktører af bladet også havde gjort en fortræffelig indsats for dette, har de nye redaktører på mange måder fornyet bladet og gjort dette endnu bedre, end det var i forvejen.

Foreningens sekretær Oscar Meyer bosatte sig for godt et år siden på en øde strandvej nord for det, om vinteren, gudsforgåede Tisvildeleje. Selvom der eksisterer postforbindelse til stedet, og telefonen af og til har været slået til, kunne denne beliggenhed af sekretariatet af og til volde vanskeligheder, og givet er det i hvert fald, at ombygningen af det let forfaldne meyerske sommerhus til en perfekt herskabsejendom sammen med det mere og mere overhåndtagende arbejde i sekretariatet efterhånden kunne blive for meget for én mand. Det har derfor været en stor fordel for alle, at Birger Bruun har overtaget det daglige sekretærarbejde, medens Oscar har bibeholdt en række opgaver, som det ville have været overordentligt vanskeligt at overdrage til andre. Han skal have megen tak fra os alle for det slid, han har haft i årene som sekretær.

Også hvervet som kasserer har skiftet indehaver. Mogens Bruun har endelig, efter 25 års slæb med dette lidet taknemmelige hverv, fundet en afløser i den hidtidige kasserer ved museumsbanen Stig Torp Kaspersen, således at Mogens har kunnet hellige sig sine østskandinaviske interesser og lede en meget vellykket rejse til museumsbanerne og sporvejene i det vestlige Sverige.

fortsættes side 5 →

# De rasler stadig videre

*MO status et par år efter dødsstødet.*

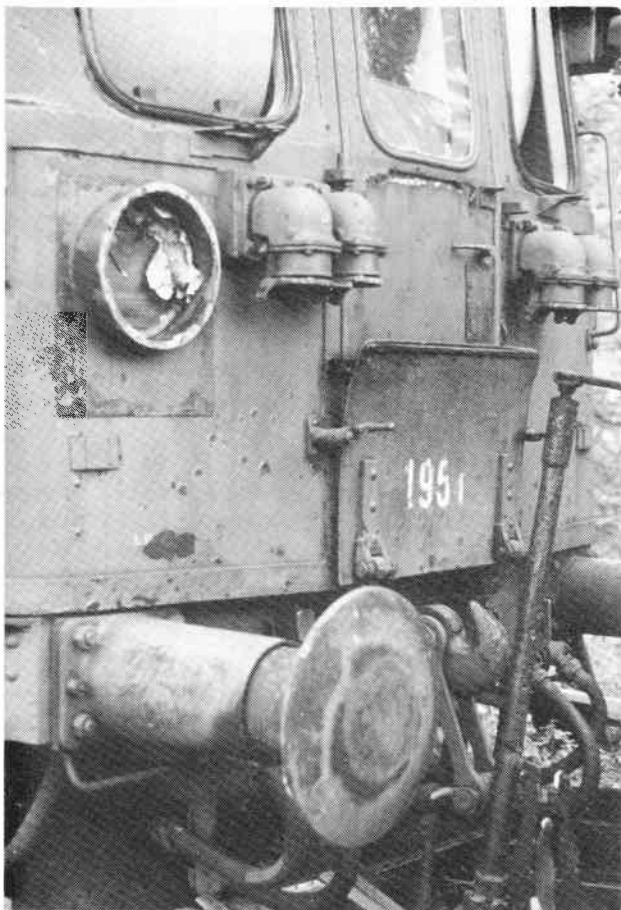
Af Jan Forslund

Det er nu godt fire år siden, at de få sidste MO-løb i Jylland blev en saga blot, og over to år siden at de trofaste, brune motorvogne fik det endelige dødsstød på Nordbanen og erstattedes af nye DSB lynetter litra ML. Alligevel kan man stadigvæk finde MO relikvier hist og her, og sine steder anes nyt liv for de gamle hæderkronede vogne. Godt en halv snes »lever« endnu.

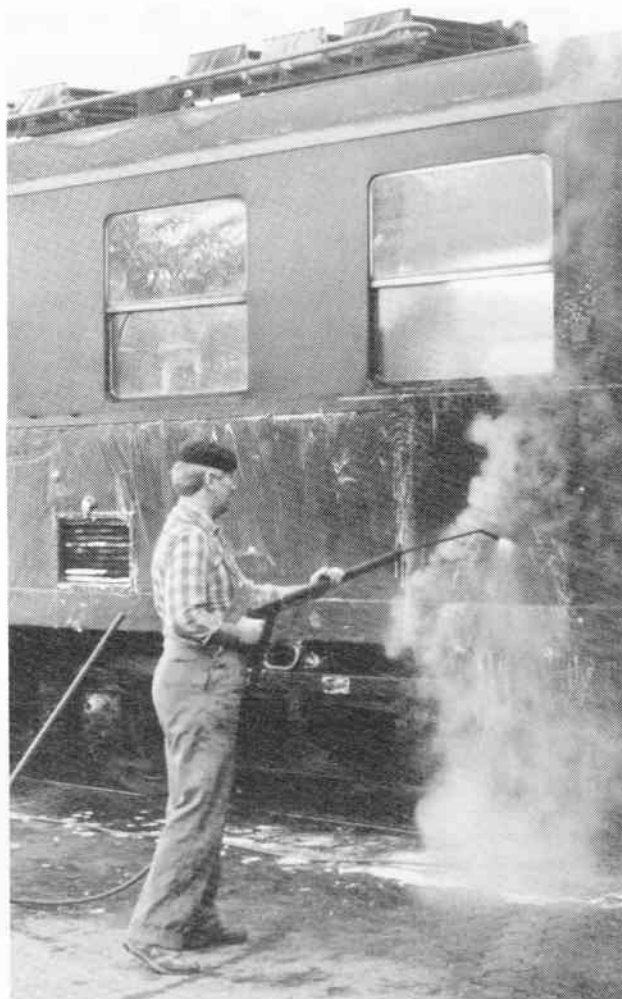
MO 1829 og MO 1848 er som bekendt i sikker havn i DJK regi, og til reservedele for disse to vogne (stationeret i Thisted og Esbjerg) henstår MO 1876 i en noget miserabel stand (vistnok Bramminge).

Jernbanemuseet fik for et par år siden toprenoveret MO 1954 og førte den tilbage til tredivernes stil med tremmer, stafferinger m.m. MO 554, som vognen nu er litreret, er for tiden stationeret i Randers.

Udlandet har også interesseret sig for disse DSB klendier. En veteranbaneklub i Vesttyskland købte for en del år siden MO 1835 og ved generationsskiftet på Nordbanen gik MO 1881 samme vej.



Rust og forfald præger desværre den ældste MO vogn: 1951. Den 20. oktober i Sdr. Bjerge. Foto: Jan Forslund



MO 1846 under restaurering i Helsingør. Højtryksspuling for at få det værste skidt af inden opmaling er nødvendig. Den 11. oktober 1986.

Foto: Jan Forslund

DSB har naturligvis selv beholdt nogle eksemplarer. MO 1820 har i et års tid fungeret som »varmevogn« i Kålborg men er nu blevet overflødig. I december er den ført til Århus med ophugning for øje. Derimod vil MO 1878 gå en mere rolig og sikker fremtid i møde. Den er for tiden stationeret på Centralværkstedet i Århus. Der er endnu ikke truffet beslutning om vognens fremtidige anvendelse, man påtænker dog at isætte MR motor og i øvrigt renovere den grundigt. Er der blandt læserskaren spændende, fantasifulde og kreative ideer til vognens anvendelse fremover i DSB regi, så skriv et par ord herom til redaktionen. Vi vil lade forslagene gå videre til DSB.

MO 1880 overlevede det første år efter indstillingen af MO-driften, men den er som så mange andre MO'ere nu bragt i skæreblanderens skæbne. I Bjerringbro henstår den, og den har her oplevet sin sidste sommer. Det sam-

Afbrænding i Bjerringbro. Sådan slutter en glørværdi epoke for mangen en MO vogn. Heldigvis er der endnu bevaret en halv snes stykker. Foto: Anders Riis



me kan siges om MO 1986, MO 1883, MO 1850 og MO 1873, som hos Vagn Henriksen i Århus blot afventer skærsildens pinsler. En krank skæbne hviler også over MO 1951 - den første MO - nu 52 år gammel. Vognen er købt af en privatmand og henstår nu i Sdr. Bjerge på Skælskørbanen i en aldeles hensygnende tilstand. Man kan betvivle, om denne historiske vogn vil overleve.

Endelig er der så MO 1846 tilbage. I et års tid har den været stationeret i Esbjerg som »varme- og mandskabsvogn«, men er nu overført til Helsingør, hvor en lokal DSB forening (MSF) bruger fritiden til at redde denne drif-

tige og sporsikre vogn. En brand i det elektriske ledningsnet i oktober måned har udskudt det store øjeblik, hvor vognen ruller køreklar, toptrimmet og nymalet ud af remisen. Men engang i foråret 1987 er et sikkert bud. Desværre er man også her belemret med »pilfinger«, som med skruetrækkere o.l. trækker restaureringsprocessen ud.

Herligt at mange af vore elskede MO-vogne endnu lever. -De rasler stadig videre.

Tak til Jens Møller-MSF-for værdifulde oplysninger. □

## Leder fortsat

Det sidste af de meget byrdefulde hverv i foreningens centrale ledelse, salgsafdelingen, har været genstand for bestyrelsens overvejelser gennem hele året, idet der med erhvervelsen af den nye bygning på godsbaneterrænet nu skulle være muligheder for at få dette store arbejdsområde delt op, så der kan komme flere med i arbejdet. Her har vi imidlertid i 1986 haft de største vanskeligheder, idet bygningen ikke har kunnet bringes i brugbar stand før nu. Den var i meget ringe forfatning, da vi overtog den, og statsbanerne har haft store problemer med at få ordnet såvel forskellige nødvendige bygningsændringer som skorstens- og opvarmningsforhold. Da der hen på efteråret syntes at være mulighed for at overflytte vore arkiver til bygningen, skete der imidlertid indbrud og tilmed ildspåsættelse, så man kunne begynde forfra. Takket være asbestlofter var der kun et enkelt rum, der totalt udbrændte, men der skete skader i de omkringliggende rum, og da man skulle til at istandsætte disse, viste det sig, at asbestlofterne delvis var raget ned, hvorved der var kommet asbestfibre rundt i lokalerne. Disse kunne herefter kun istandsættes med særlig eksperthjælp, og så trak det hele yderligere ud. Endelig kom vi dog så langt, at vi kunne flytte vor telefon til stedet, men så skete der påny indbrud, hvorunder telefonen blev stjålet, hvorefter vi kunne begynde at overveje, hvordan vi i fremtiden skulle sikre lokalerne mod nye indbrud.

Nu ser det imidlertid ud til at lysne, og vi har fået vore arkiver flyttet til Vennemindevej til de nye lokaler. Hoved-

opgaven her i København i 1987 bliver herefter at få lokalerne indrettet og få de forskellige hverv fordelt. Ole Plum bibeholder arkiv og bibliotek. At opgaven med at få dette op og stå er et heldagsarbejde for én mand, behøver jeg næppe at nævne. Heldigvis har Ole jo, trods sin nu mere fremrykkede alder og tiltagende vægt, kræfterne hertil. Jeg tror, vi kan glæde os til, at hele dette område nu vil blive i førsteklases orden. Vi har samtidig fået særskilte ledere til foto- og tegningsarkiverne og regner med, at flere af vore medlemmer også vil hjælpe til med salget, således at vor nye bygning virkelig vil kunne blive centeret for foreningens virksomhed.

Udover indvielsen af den nye bygning vil 1987 igen komme til at stå i jubilæumsfestlighedernes tegn. Museumsbanen fylder som bekendt 25 år til foråret, og det er klart, at dette må fejres med manér. Både bestyrelsen, der i de første mange år selv ledede banens drift, og driftsudvalget i Maribo vil her få travlt med at arrangere jubilæumsfestlighederne.

Og til sidst er der jo den daglige drift af D maskinegruppen, vore tre baner, vore arbejdspladser og lokalafdelingerne. Der er nok at gøre, og vi håber, at alle vil give et lige så godt nap med her, som de har gjort i det forgangne år.

Endnu en gang godt nytår til alle og god arbejdslyst. □

Birger Wilcke

# Scandia fylder 125 år

*Den 17. november 1986 kunne vognfabrikken i Randers fejre 125 års jubilæum. Samtidig ændredes virksomhedens navn til Ascan Scandia.*

## Af Asger Christiansen

Oprettelsen af en vognfabrik i Randers var en direkte følge af bygningen af de første jernbaner i Jylland. Efter mere end 15 års bestræbelser vedtog Rigsdagen at lade anlægge et knapt 500 km langt jernbanenet i Jylland og på Fyn. Kontrakten om anlæg og drift af banerne blev i marts 1861 overdraget det engelske entreprenørforetagende Peto, Brassey & Betts. Det var et kæmpeforetagende, der med titusindvis af ansatte anlagde jernbaner i adskillige lande verden over.

Ifølge anlægskontrakten var det den 58 km lange strækning Århus-Randers, der skulle anlægges først. Lini- en blev indviet 3. september 1862 i overværelse af bl.a. kong Frederik VII og grevinde Danner.

Lokomotiverne til de jysk-fynske jernbaner blev bygget i England på Brassey & Betts egen fabrik i Birkenhead, nær Liverpool. Vognmateriellet skulle derimod fremstilles i Danmark, og til det formål lod Peto, Brassey & Betts opføre en vognfabrik ved mølegården Hvide Mølle i Randers. De engelske entreprenører havde på et tidligt tidspunkt købt Hvide Mølle for at skaffe bl.a. funktionærboliger til ingeniører, der skulle arbejde med anlægget af banerne i Jylland.

## Hvide Mølle

Mølegården lå udenfor byens Vesterport tæt ved det sted, hvor Randers station blev anlagt. Oprindeligt hed gården muligvis Hvids Mølle efter navnet på en af møllens ejere. Gården var en gammel vandmølle, der var opført 1642 tæt op af Randers Hospital. Møleværket fik vand fra en kanal, der kaldtes Hvide Mølleåen. Den var gravet i 1550'erne fra Fladbros til Randers for at lede vand til byens voldgrave. Kanalen og mølledammen blev fyldt op, da man anlagde Randers station.

De engelske entreprenører købte Hvide Mølle af Anders Therchidsen, der i 1835 havde overtaget gården efter sin far. Foruden selve mølleejendommen omfattede salget også mølledammen samt kanalen ud til Neder Hornbæk. Salgssummen var 30.000 Rdl. Salget foregik dog ikke direkte til Peto, Brassey & Betts. Ifølge koncessionen skulle entreprenørerne ansætte en generalbefuld- mægtiget, der var dansk statsborger. Han skulle ordne de forskellige aftaler og repræsentere englænderne overfor den danske stat. Posten blev varetaget af C. M. Poulsen, og juridisk skete salget af Hvide Mølle til ham. Senere blev ejendommen overdraget til Peto, Brassey & Betts for samme beløb, som C. M. Poulsen selv havde givet.



1896-1897 flyttedes Scandia til den østlige del af Randers. Her ses den nye fabrik, til venstre Udbyhøjvej.

Arkiv: Scandia

Stuehusene på Hvide Mølle blev benyttet som funktionærboliger for entreprenørerne. De første englændere flyttede ind på ejendommen i marts 1860, da de ankom til Randers med dampskibet »The Swallow«. Men som nævnt havde englænderne større planer for Hvide Mølle. På området skulle der opføres en fabrik til produktion af person- og godsvogne til jysk-fynske jernbaner. For at give plads til fabriksbygningerne eksproprieredes en stor del af Randers Hospitals enge ned mod Gudenå. Tværs over dette areal blev der anlagt et jernbanespor (hestebane) fra Randers station til havnen, og vognfabrikken blev opført på arealerne nord for hestebanen. I alt dækkede fabriksområdet 2 ½ tdr. land. Der blev også eksproprieret 14 tdr. land syd for hestebanen, men dette område blev aldrig taget i anvendelse til jernbaneformål.

I øvrigt blev ekspropriationerne foretaget på den betingelse, at arealerne kun stod til rådighed for englænderne, så længe deres anlægsarbejde i Danmark stod på. Det ville være syv-otte år. Derefter skulle vognfabrikken rives ned, og området gives tilbage til Randers Hospital.

## Vognfabrikken

Bygningen af vognfabrikken blev påbegyndt i juli 1861, og bygningerne blev placeret umiddelbart syd for Hospitaiskirkegården (kirkegården eksisterer endnu med samme placering). Den nye fabrik blev bygget af mur- og bindingsværk med tegltag og bræddegavle i tagværket. I øvrigt blev der ikke gjort det store ud af byggeriet, for fabrikken skulle som nævnt kun bruges i få år.

Tæt op af kirkegårdsmuren opførtes et 24 m langt og 7 m bredt smedeværksted, der var forsynet med seks esser. Smedeværkstedet var i dets vestlige gavl bygget sammen med et stort karetmagerværksted. Det målte 57 m i længden og 17,5 m i bredden. Værkstedet var forsynet med ti jernbanespor, der gennem ti dobbelte porte havde forbindelse ud til en skydebro, som løb i hele bygningens længde. På den anden side af skydebroen blev der bygget et malerværksted, 57 m langt og 11,3 m bredt. Også malerværkstedet var forsynet med ti jernba-

nespor og dobbelte porte, der var anbragt lige overfor portene i karetmagerværkstedet.

De to vognværksteder lå tværs over det areal, hvor i dag gaden Tørvebyggen (tidligere Sønder Boulevard) løber ind i vejkrydset ved jernbaneviadukten og Vestervold.

Fra karetmagerværkstedet kunne man gennem et bræddeskur komme over i det parallelt liggende maskinværksted. Det var 49 m langt og 16 m bredt, forsynet med tre skorstene og delt op i to rum med en bræddeskillevæg. I maskinværkstedet opstilledes en 25 hk dampmaskine, der gennem drivremme trak forskellige værktøjsmaskiner. Selve dampkedlen befandt sig i et lille kedelhus på maskinværkstedets østside.

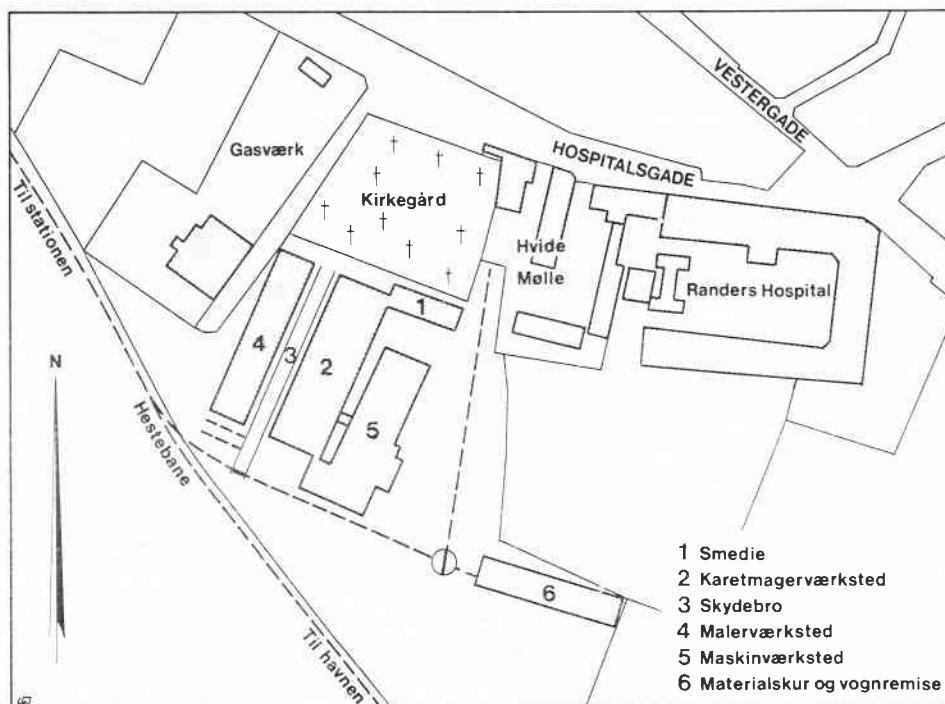
Endelig blev der på fabriksområdet opført et 55 m langt skur til opbevaring af materialer. Skuret var forsynet med spor, og det kunne derved også benyttes som vognremise.

Fabrikens samlede bebyggede areal var ca. 3.200 kvadratmeter, hvilket efter datidens forhold var en anseelig størrelse. Bygningernes værdi vurderedes til 17.620 Rdl. Virksomheden havde ikke noget officielt navn men omtales blot som Hvide Mølle eller Peto, Brassey & Betts vognfabrik i Randers (navnet Scandia indførtes først i 1876).

Fra fabriksområdet løb et spor ud i hestebanen, der førte fra Randers station til havnen. Afstanden fra Hvide Mølle til stationen var knapt 500 m.

Det vides ikke, hvornår fabrikken stod færdig og blev taget i brug. Når Ascan Scandia fejrer sit 125 års jubilæum på datoen 17. november, skyldes det, at 60 års jubilæet i 1921 og 75 års jubilæet i 1936 blev afholdt på denne dato.

Det vides heller ikke, hvornår de første vogne rullede ud af værkstederne, men allerede 11. januar 1862 kunne et dagblad fortælle, at: »De tre første Vogne ere allerede færdige fra Karetmagerværkstedet, hvor det gaar rask fra Haanden med Arbejdet, da der stadigt ere 31 Svende beskæftiget og desuden arbejdes med flere fra England



Grundplan for vognfabrikken, 1862. Havnebanen har i dag samme forløb, og kirkegården eksisterer endnu med samme placering. Hospitalsgade hedder nu Blegdammen.

Tegning: Lars G. Jensen

hertil førte Maskiner, nemlig tre forskellige Rundsauge, en Maskine til at stemme Huller, en til at skjære Tapper og tre forskellige Høvlmaskiner. Desuden ere tre Maskiner til at arbejde i Jern med, og da tilmed Beslaget er kommet fra England, saa bliver der ikke meget Smedearbejde tilbage, og fra Smedeværkstederne ville derfor Vognene hurtigt kunne blive expederede.»

Første gang, vogne, byggede på Hvide Mølle, blev sat i drift, var 29. juni 1862, da strækningen Århus-Randers for første gang blev prøvekørt i hele sin længde. Da prøvetøget returnerede fra Randers, medtog det seks splintterne yde godsvogne læsede med materialer, der skulle benyttes ved anlægsarbejdet på strækningen.

Enkelte dele til vognene blev ikke fremstillet i Randers, således blev vognhjul altid indført fra England. Skulle hjulene afdrejes, blev de sendt til banernes egne værksteder på Århus station, hvor man rådede over en hjuldrejbænk. Men Hvide Mølle producerede også meget andet end jernbanevogne. F.eks. fremstillede man alt smedearbejde til stationerne på de jysk-fynske strækninger. Det drejede sig om vandkraner, vandbeholdere, kranser, drejeskiver, vognvægte, signaler og sporskifter m.m. Også det ind- og udvendige træarbejde til stationerne kom fra Hvide Mølle, f.eks. døre, vinduer, trapper, tagspær m.m. Ligeledes fremstillede man hegn og led til banerne.

## Personalet

Fra starten beskæftigedes på Hvide Mølle ca. 100 medarbejdere, og fabrikken var dermed egnens (og sandsynligvis provinsens) største industriarbejdsplads. Samtidig var fabrikken en af provinsens allerførste industrivirksomheder i moderne forstand. I de travleste perioder i 1860'erne var helt op mod 200 mand i sving i vognfabrikken.

Virksomhedens ledende stillinger var besat med englændere, og de vakte opsigt i Randers, hvor man med undren og nysgerrighed så på de fremmedes vaner. Englænderne købte heste og byggede fine kareter og charabancer, der langt overgik, hvad byens borgere tidligere havde set. Også de engelske sportsvaner var nye. De mest velhavende englændere byggede store sejlbåde udelukkende beregnet for kapsejlad, og fra England indførtes et par kaproningsbåde. Det var aldrig før set i Jylland. På Gudenå dyrkede man lystfiskeri, og englænderne lærte byens borgere at dyrke tomater i drivhuse. Om vinteren kørtes der på kælke og skøjter, og om sommeren spillede man cricket eller foretog arkæologiske udgravninger i omegnen. Der blev set stort på, at de fundne genstande som danefæ tilhørte den danske stat, og en del blev sendt til England. Efterhånden deltog englænderne i selskabeligheden blandt de bedrestillede familier i Randers og på egnens større gårde.

## Vognene

Vognene til de jysk-fynske baner konstrueredes med engelske vogne som forbillede. Samtidig udnyttede man de erfaringer, der var gjort med materiel ved den sydsydske jernbane. I den vognbyggeriet blev påbegyndt i Randers, godkendtes alle vogntyper af statens kontrollerende ingeniør, maskinmester Otto F. A. Busse fra Det sjællandske Jernbaneselskab.

Der har hidtil hersket stor usikkerhed om Hvide Mølles vognproduktion i 1860'erne. Især har det været uklart, hvilke år de forskellige vogne leveredes. Denne uklarhed

om fabrikkenes første tid voldte mig store problemer, da jeg arbejdede på bogen »Fra Hvide Mølle til Scandia«, der i anledning af 125 års jubilæet er udkommet på forlaget banebøger. De hidtil kendte historiske kilder gav ikke megen hjælp.

For det første kendes der ingen dokumenter fra vognfabrikkenes første 15 år. Dernæst udsendte de jysk-fynske baner ikke driftsberegninger før 1867, så heri kunne ikke findes materialeoplysninger om årene forinden. Endelig udsendte man ikke før 1879 en egentlig driftsmaterielfortegnelse for De jysk-fynske Jernbaner. Fortegnelsen angiver nok, hvor og hvornår de forskellige vogne er bygget, men listen er så fuld af ulogiske og modstridende oplysninger, at den må betragtes med stor skepsis. Endvidere kunne der være udrangeret vogne, før fortegnelsen var udarbejdet.

En sidste - men ikke særlig sandsynlig - mulighed var at finde arkivet fra Det danske Jernbane-Driftsselskab (forkortet DJDS), der var det engelskejede aktieselskab, der forestod driften af de jysk-fynske baner i årene 1862-1867 (derefter overtog staten banerne). Eksistensen og lokaliseringen af dette arkiv har hidtil været ukendt, bl.a. fordi en stor del af Rigsarkivets jernbanearkiv ikke er sorteret og registreret. En henvendelse til Rigsarkivet gav dog uventet gevinst, idet en af arkivets medarbejdere havde fundet frem til netop Det danske Jernbane-Driftsselskabs arkiv!

DJDS-arkivet gav mange interessante oplysninger om de første års jernbanedrift i Jylland og på Fyn, heriblandt også oplysninger om det rullende materiels anskaffelse. På den baggrund blev det således muligt for første gang at udarbejde en korrekt liste over vognproduktionen på Hvide Mølle i 1860'erne. Det drejer sig om i alt 561 vogne. Listen er samtidig den første korrekte fortegnelse over jysk-fynske baners vogne fra starten i 1862. Vognlisten bringes i bogen »Fra Hvide Mølle til Scandia«.

DJDS-arkivet gav også nye oplysninger om en lukket godsvogn, der er bevaret af Jernbanemuseet. Det drejer sig om vognen litra F 2804. Det har hidtil været antaget, at den byggedes i 1865, men dokumenterne i Rigsarkivet fastslog, at vognen blev bygget allerede i 1862 som DJDS litra F 4. Vognen indgik altså i Hvide Mølles allerførste leverance til åbningen af Jyllands første jernbane, strækningen Århus-Randers.

Den lille vogn målte blot 6.110 mm over pufferne og lasteevnen var seks tons. Når vognen blev benyttet til transport af levende dyr, kunne den rumme seks heste eller ti kreaturer.

Litra F 4 var i drift i over 90 år (omlitreret flere gange), indtil den udrangeredes i 1954. Vognen blev herefter overdraget til Jernbanemuseet, der lod den istandsætte på værkstedet i Nyborg. Vognen blev i den forbindelse påmalet litra F 2804, som den havde båret i årene 1883-1893. Ejendomsmærket blev af Jernbanemuseet angivet som JFS, hvilket vel skulle være en forkortelse af de jysk-fynske statsbaner. Det er dog en fejl. Den rette påskrift ville være bogstaverne DSB, hvorunder der med mindre typer skulle males forkortelsen JF for at angive det jysk-fynske ejerforhold.

Efter istandsættelsen blev den gamle vogn hensat i remisen på Ringe station, og i 1964 blev den flyttet til statsbanernes remise i Varde. Vognen har således været utilgængelig for offentligheden i mere end 30 år. Forhåbentlig bliver denne, den ældste bevarede, vogn fra



Jernbanemuseets godsvogn F 2804 blev bygget 1862 af Hvide Mølle til Jyllands første jernbane, strækningen Århus-Randers. Vognen er her fotograferet i 1970 på Varde station. Foto: J. Guldbæk Christensen



Scandia tildelt en mere fremtrædende plads, når Jernbanemuseet i Odense bliver udvidet.

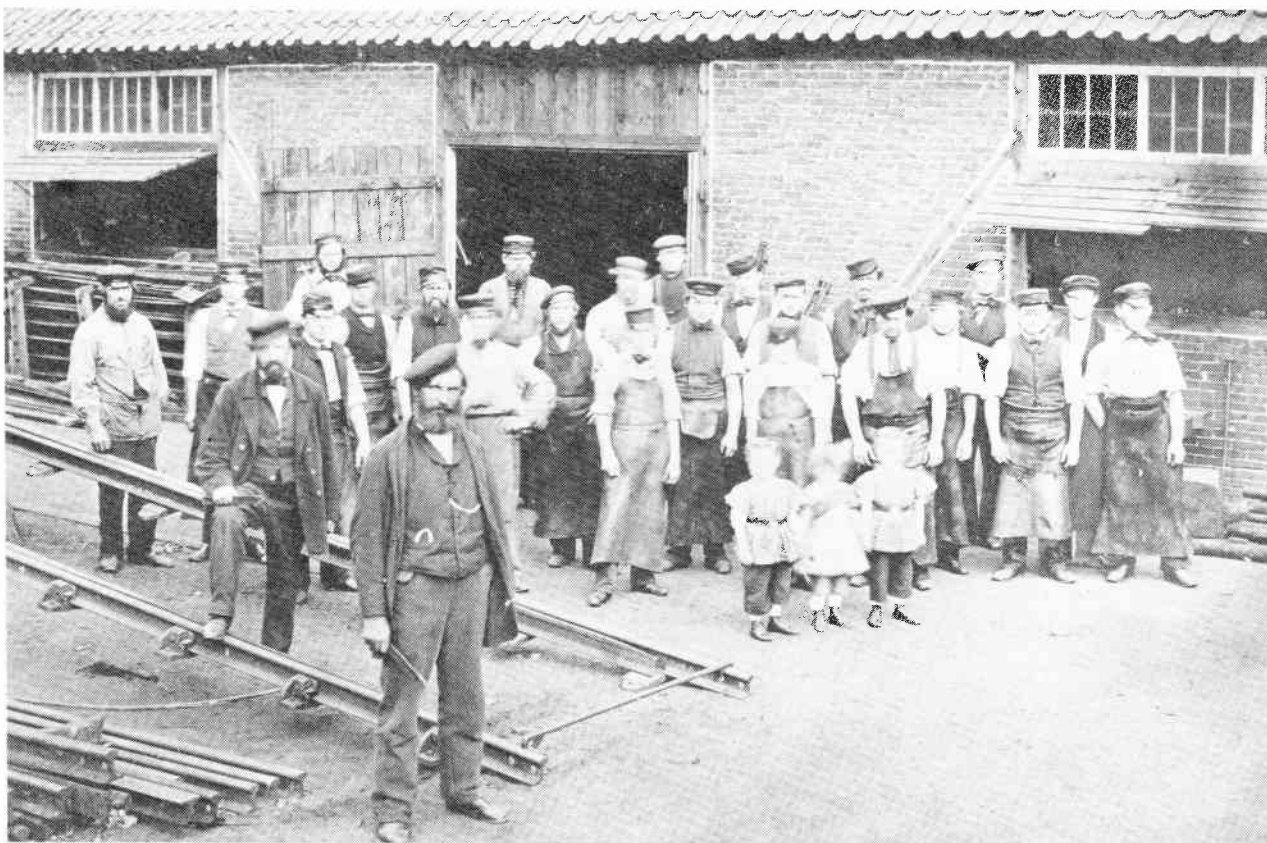
Eller måske burde vognen opstilles som vartegn foran vognfabrikken i Randers??

### Beskedent jubilæum

125 års jubilæet blev kun markeret i beskedent omfang på fabrikken i Randers. Det skyldes, at virksomheden er inde i en periode med få ordrer og lav beskæftigelse. Således måtte man afskedige 350 medarbejdere i det forløbne efterår. På den baggrund var der ikke stemning for

noget stort jubilæum, og festlighederne indskrænkede sig til et beskedent frokostarrangement i fabrikens kantine. Personaleforeningens jubilæumsgave til virksomheden bestod af en abstrakt skulptur, der opstilles foran administrationsbygningen.

På virksomheden er der dog håb om øget beskæftigelse. I 1987 indledes produktionen af de nye IC/3 tog, og det første togsæt skal leveres i begyndelsen af 1988. Derudover forhandles der om, at Ascan Scandia i samarbejde med den tyske koncern Krauss-Maffei skal bygge 50 rangerlokomotiver til DSB. Tillige føres der - ifølge



Håndværkere fra Hvide Mølle fotograferet foran fabrikens smedie i 1860'erne. Som det ses, fremstillede man også sporskifter.

Arkiv: Scandia

dagspressen - forhandling om levering af 40 fryse- og kølevogne til den afrikanske stat Botswana. Denne ordre skal finansieres af Danida. I slutningen af december 1986 bestilte DSB 100 lukkede godsvogne hos fabrikken.

### Endnu en mærkedag

Da vognfabrikken opførtes i 1861, blev der som nævnt ikke gjort det store ud af bygningerne, idet man planlagde at rive fabrikken ned efter knapt ti års forløb ved afslutningen af Peto, Brassey & Betts anlægsarbejde i Danmark. Som bekendt gik det anderledes.

Ved oprettelsen af aktieselskabet Scandia i 1876 håbede man, at fabrikken skulle virke i mange år. Men naboskabet til Randers Hospital var problematisk. Især gav røg og støj fra værkstederne anledning til utilfredshed på hospitalet. Samtidig gav det lejede areal ikke plads for større udvidelser og i begyndelsen af 1890'erne stod det klart, at Scandia måtte flytte. Det overvejedes bl.a. at flytte virksomheden til København.

Resultatet af overvejelserne blev dog, at lade fabrikken forblive i Randers. Scandia købte derfor gården Marienlyst, der lå øst for byen ved Udbyhøjvej. På arealet opførtes en ny fabrik i løbet af sommeren og efteråret 1896.

Sporforbindelsen til landets øvrige jernbanenet opnåedes ved et stikspor til Randers-Hadsund Jernbane, hvis hovedspor løb umiddelbart syd for fabriksområdet.

Arbejdet i de nye værksteder påbegyndtes i de første dage af januar 1897, og Ascan Scandia kan således fejre 90 års dagen for sin nuværende beliggenhed.

### Den gamle fabriks skæbne

I årene 1861-1896 blev der på den gamle fabrik bygget mere end 4.000 jernbane- og sporvogne til ind- og udland. Eksportordrene gik hovedsageligt til lande i Europa, men også til fjerne steder som Australien, New Zealand og Sydamerika blev der leveret materiel.

Efter Scandias udflytning i 1896 købte Randers Hospital den gamle fabriksgrund med alle tilhørende værkstedsbygninger. En del af disse blev revet ned, og Randers Hospital opførte en kontor- og forstanderbolig ud mod Hospitalsgade (i dag Blegdammen).

Resten af vognfabrikkens gamle bygninger gik tabt ved to ildebrande i 1906. De sidste rester af de fundamenter, hvorpå maskinværkstedet havde været placeret, blev sprængt bort i 1934 i forbindelse med anlægget af Sønder Boulevard (i dag Tørvebyggen). □

# Museumsbanens jubelår: 1

*I år fejrer Museumsbanen Maribo-Bandholm 25-årsdagen for starten af Danmarks første veteranbane. I »jernbanen« vil vi markere jubilæet ved at bringe seks dokumentariske beretninger, der skildrer banens mangesidede virke i hverdag og fest.*



»Kjøge« for fuld damp gennem et sneklædt landskab. December 1965. Foto: Museumsbanen

## Snestandsningen på MBJ

Lørdag den 11. februar havde jeg fået overdraget det ærefulde hverv at være togfører på to særtog, et om formiddagen og et om eftermiddagen.

Da jeg ankom til Lolland fredag aften, var der stærk snefygning, og lynetten kappede da også toppen af et par pæne driver, der dog var meget løse i det. Jeg var naturligvis spændt på, hvordan det ville se ud næste morgen, men jeg blev trøstet ved, at en ekspedition, udsendt pr. automobil, havde taget strækningen i øjesyn og berettede, at det heldigvis fæg på langs ad sporene, og der var tilsyneladende ingen driver af betydning. Beroliget ved denne melding gik jeg til ro og var derfor overrasket ved at vågne næste morgen i 4° varme, regnvejr og næsten vindstille. På remisepladsen lå sneen højt, 10-50 cm over det hele, så hvis man ikke kendte sporplanen i forvejen, var det vanskeligt at finde sporskifterne under sne-dynen.

Morgenmaden var derfor snart et overstået kapitel, og de mange arbejder var hurtigt sat i gang. Togbetjent var Hans Christensen, og da han er lidt af en sporhund, gik han og jeg straks i gang med det møjsommelige arbejde at rense de mange sporskifter med skovl, kost og skrabejern. Det blev ikke nemmere af, at sneen var tung og våd - af og til var det vanskeligt overhovedet at finde ud af, hvor skifterne egentlig var henne.

Man kan heller ikke sige, at det fremskyndede forberedelserne, at der i de vogne, der var rengjorte week-enden i forvejen, lå store snedriver på sæderne, da vinduerne var utætte.

Vor gode ven Madsen og hans følgesvend Erik havde lovet at lave varme i de to vogne uden dampvarme, men de havde også deres problemer med at sætte vand på, da slangerne var frosne. Alene det at færdes på remiseforpladsen var en temmelig vanskelig historie, idet man bare stod og æltede rundt i våd sne uden at komme ud af stedet. Imedens var det lykkedes den erfarne maskinbesætning lkf. Kurt Weiss, lfb. Niels Pedersen og lfbasp. Aage Lund at få OHJ 5 ud af hus, ikke uden vanskeligheder, idet hjulene spinnede rundt i sneen, uden at maskinen rokkedes ud af stedet; men ved hjælp af rigelige mængder bremsegrus lykkedes det at få den frem til kulvognen. Men tro ikke, at det var uden problemer at lempe kul. Nej - hele vognens indhold af negergrus og stykkul var frosset sammen til én sammenhængende klump, der nærmest måtte hugges i stykker. Under dette arbejde var Niels uheldig og fik kvæstet sin finger mellem skovlen og kanten af vognen, så vi måtte standse blødningen og lave en nødtørftig forbindelse. Niels bed dog smerten i sig og fortsatte det besværlige arbejde i kulvognen. Omsider var vi klar til at rangere, en ret omfattende rangering var nødvendig. Den blev også klaret, dog ikke helt uden gene af snemængderne. Omsider holdt toget klar til at køre til perron - noget forsinket takket være de mange »ekstra« problemer, vintervejret havde beredt os. Jeg steg op på forreste trinbræt og fløjtede »frem«. Kurt åbner regulatoren! I det samme lyder et højt knald, og vi bliver indhyllet i damp! Så var dampvarmeslangen mellem forreste vogn og maskinen, trods det ringe damptryk på 3 atm., blæst af studsens på C 20! Vi vidste ikke rigtigt, hvad vi skulle sige til hinanden; men tav i stedet og kørte til perron,



OHJ 5 ved snestandsningen i januar 1985.

Foto: Carsten Buhl

hvor forfrosne, forventningsfulde »Freunde der Eisenbahn« lavede synligt op ved synet af det nette tog.

Indlæsning af passagerer - bremseprøve, og så kørte vi endelig. Efter at have tændt industrivejsoverkørslen skiftede jeg fra de mageløse søstøvlere, jeg hidtil havde smykket mine ben med, til mere klædelige, lave, sorte sko, alt imedens vi tøffede under broerne. Mine eventuelle bekymringer angående snedriver på linien forsvandt, da jeg efter broerne så de nøgne, forblæste, brune marker.

Kort efter, på vej op ad Grimstrupbakken, mindske togets fart, og pludseligt men blidt standsede vi, »Søren også«, tænkte jeg, »så har vi nedbrud«. Jeg i søstøvlerne og ud på endeperronen, hvor jeg til min forbavselse så, at der lå sne op i højde med vognkassen. Jeg skulle jo op til maskinen og steg derfor ud af vognen med det resultat, at jeg sank i sne til livet. Da jeg ingen vegne kom på den måde, måtte jeg op i vognen igen og skyndsomt gennem toget, hvor mit våde og snehvide udseende vakte berettiget opsig. Det syn, der mødte mig, da jeg nåede maskinen, fyldte mig med overraskelse. Nr 5 stod med sne op til barrierepladerne, og foran stod en snevold, der nåede op over røgkammerlågen. I kobbeltjul, drivstænger og under maskinen var der helt pakket med våd tøsne, og så langt øjet rakte lå meterhøje driver, den længste godt 100 m lang. Eller sagt på en anden måde: vi var vidner til en rigtig, gammeldags snestandsning. Efter en kort samtale med Kurt enedes vi om, af hensyn til vore passagerer og faren for afsporing, at opgave at forcere driverne. De entusiastiske »Freunde der Eisenbahn« havde i mellemtiden regnet ud, hvad der var los og kom nu væltende ud i den høje sne for at få et billede af begivenheden. Det var jo ikke hver dag, selv i Tyskland, at man oplevede et fastkørt damptog. Da dette var foreviget, blev maskinen delvist kastet fri for sne, og da Kurt havde indset det umulige i at forcere så lange, tunge og våde driver, var vi ikke kørt hårdere fast, end vi uden besvær kom fri igen og rangerede tilbage til Maribo.

Nu var gode råd dyre, da vi skulle køre igen kl. 14.30, og dét for Oberamtsrat bei DB Uwe Jepsen fra Frankfurt am Main, der havde henlagt en del af sin 50 års fødselsdag til MBJ for at kunne være sammen med nogle af sine danske venner. Der foretoges en inspektion pr. automobil til de steder på banen, hvor man antog, at snelæggets højde kunne volde vanskeligheder, og der blev da også konstateret en del drivedannelser; men disse driver var måske høje, men ret smalle og slet ikke af de dimensioner som den, vi var kørt fast i. I mellemtiden havde John undersøgt mulighederne for en eventuel rydning med plov; men det var udelukket. Så besluttedes det at afgå til tiden med fødselsdagsselskabet og lade som om, vi igen kørte fast, lade dem drikke kaffe, og returnere igen.

Vi afgik og skulle lidt senere til at køre fast i vores snart gammelkendte drive. Kurt lod toget trille i skridtgang ind i snevolden; men da vi ramte den, standsede vi ikke helt. Den ydede ikke den samme modstand som sidst, og da Kurt mærkede det, satte han damp til, hvorefter vi fortsatte en vognlængde endnu, indtil sneen tårnede sig op foran og gjorde videre fremfærd umulig. Da vi med en skovl fjernede sneen, mærkede vi, at den var blevet løsere, sandsynligvis p.g.a. frostvejr. Det gav os jo blod på tanden, og alt medens Ulla serverede kaffe i dansevognen for vore gæster, tog vi alle ombordværende skovle (inclusive fyrskovlen) i brug for at fjerne driverne umid-

delbart foran toget. Herefter trykkede Kurt tilbage, og gik derefter frem med toget, der gik et godt stykke længere frem i driverne, end vi havde gravet, til fotografernes jubel og til vores forbløffelse. Frostvejret havde helt ændret sneens struktur. Det må indrømmes, at det kribede en del i os af lyst til at fortsætte nu, hvor vi faktisk var nået gennem halvdelen af det værste stykke. Kun tidsfaktoren hindrede videre forsøg i den retning, idet vore gæster skulle nå en forbindelse sydpå, så vi måtte returnere til Maribo for anden gang den dag. Uwe Jepsen var dog udmærket tilfreds med arrangementet. At vejrliget artede sig sådan, var jo selv ikke MBJ herre over, og de var kun glade for, at arrangementet lod sig gennemføre så vidt, som det gjorde, hvilket de ikke havde turdet håbe ved afreisen fra Tyskland.

Da vi efter at være kørt i hus sad og snakkede lidt om dagens begivenheder, var vi alle enige om at være blevet en oplevelse rigere, og oveni fik alle en god portion erfaringer med at drive jernbane under sneforhold med sig hjem. □

M.M.M. Guldbrandsen

## Efterskrift

Ja, det var så en umiddelbar beretning om Museumsbanens første persontog, der kørte fast i sne. Det var i februar 1977. Siden har vi haft én snestandsning - i januar 1985 - og da atter et persontog fremført af OHJ 5.

Her er der så lejlighed til at fortælle, at Museumsbanen godt nok har sin største trafik om sommeren, men lige siden midten af 1960'erne har der også været kørsel om vinteren. Det har specielt været de traditionsrige juletræstog, og de har sjældent båret præg af hvid jul. Ofte er der kørt fem-seks særtog i december måned. Her har togpersonalet haft travlt med at fyre i kakkelovnene for at holde personvognene lune. Men snestandsninger er altså undtagelsen, selvom vi rent faktisk kører særtog på bestilling hele året rundt.

Det skal lige tilføjes, at Museumsbanen mangler billeder fra omtalte begivenhed i 1977 - i stedet illustreres beretningen med billeder fra tilsvarende kørsler. □

Carsten Buhl

---

## Redaktionelt

### Nyt format

Efter fem år i beskåret udgave er »jernbanen« atter tilbageført til det gamle A4 format. Samtidig er forsøgt en beskedent designændring på omslaget.

### Deadlines

- er til for at overholdes. Vi beder alle, der tilsender bladet stof, om at være opmærksom på dette. Bemærk, at blad 3/87 har fremrykket deadline (20. april) grundet ferie i trykkeriet. Af samme grund ventes bladet forsinket ca. 10 dage.

### Fotos

Redaktionen mangler fotos fra læserne. Gode, aktuelle billeder har speciel interesse. Kom nu i postkassen! □

red.

# Amtsbanerne på Als: 3

*I denne sidste artikel om Amtsbanerne på Als fortælles om det rullende materiel, og der gives tillige en beskrivelse af køreplanerne.*

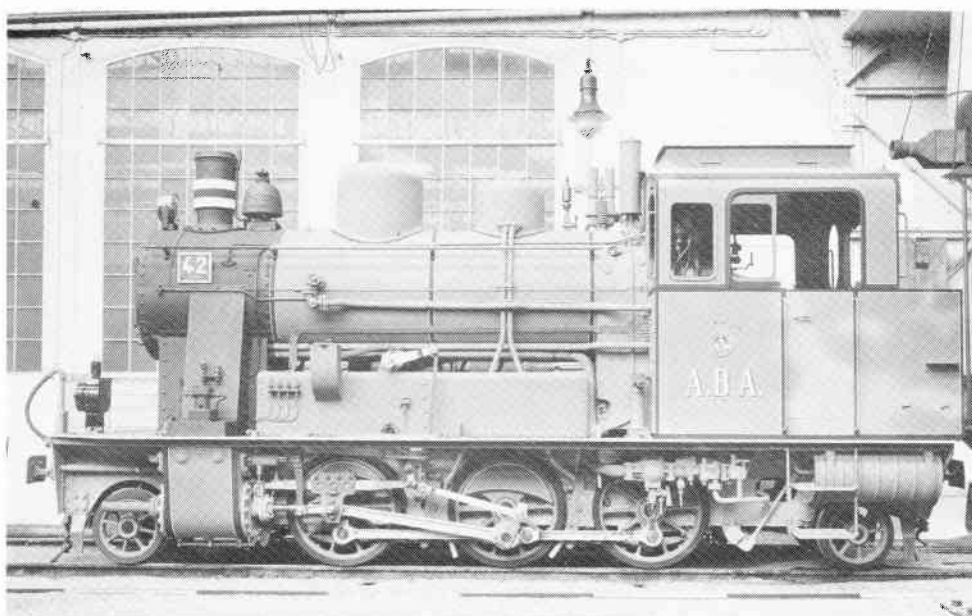
## Tekst og fotoarkiv: Birger Wilcke

### Trækraft

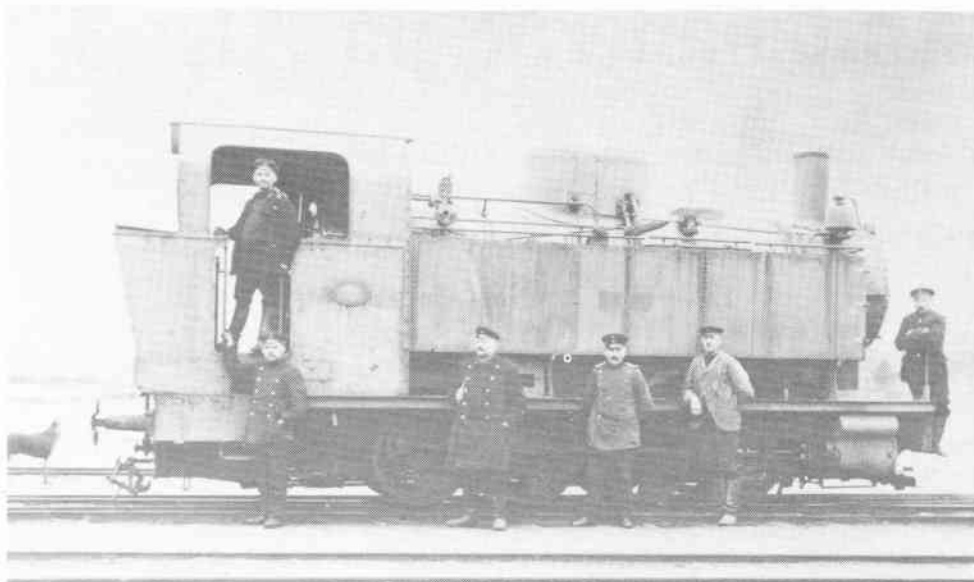
De på Als anvendte damplokomotiver adskilte sig stærkt fra de til de øvrige sønderjyske amtsbaner oprindeligt anskaffede lokomotiver. Medens direktør Kuhrt havde anskaffet små, svage, tokoblede sporvejslokomotiver fra Hagans til såvel Haderslev- som Åbenråbanerne, anskaffede man straks fra begyndelsen til de alsiske baner sværere, trekoblede tenderlokomotiver fra Stettiner Maschinenbau AG Vulcan. Man havde oprindeligt kun anskaffet fire lokomotiver, bygget i 1897, men måtte allerede i 1899 anskaffe ét yderligere lokomotiv, hvortil i årenes løb kom yderligere fire, anskaffet henholdsvis i 1902, 1908 (to) og 1910. Lokomotiverne var kraftige men ikke hurtige, idet drivhjulsdiameteren kun var 700 mm. Lokomotiverne havde rammevandkasser og kulkasser på hver side. En oprindelig imposant gnistfanger blev fjernet efter nogle års forløb. De syv af de ni lokomotiver eksisterede til banernes nedlæggelse i 1933, medens lokomotiv nr. 3 i 1914 blev rekvireret af det tyske militær, hvorfra det aldrig vendte tilbage. Dets skæbne er uvis. Ét lokomotiv, nr. 8 bygget i 1908, blev overtaget af Sønderborg kommune til anvendelse på sporet fra havnen til gasværket, øst for byen. Det anvendtes periodevist til at trække kultogene fra havnen til gasværket og blev opbrugt i 1952, da denne trafik overgik til lastbiler.

Da trafikken var voksende i årene inden udbruddet af første verdenskrig, anskaffedes i 1913 to noget sværere lokomotiver fra Orenstein & Koppel, Berlin Drewitz. Lokomotiverne, der fik nr. 21 og 22, var noget stærkere og hurtigere end de ældre lokomotiver med kulkasse bag førerhuset og store skrånende vandkasser på siderne. Tjenestevægten var 24 t. Nr. 21 fik kun en kort levetid ved banen, idet den allerede året efter anskaffelsen blev rekvireret af militæret og ligesom nr. 3 forsvandt sporløst under de tyske tilbagetog, hvorimod nr. 22 eksisterede lige til banernes nedlæggelse og anvendtes i stort omfang i de sidste år, hovedsageligt på Mommarkbanen.

Da materiellet ved krigsafslutningen var stærkt nedslidt, så direktør Hugo Tietze, der fortsatte som driftsbestyrer for banerne de første år efter Sønderjyllands overgang til Danmark, sig om efter yderligere materiel. Han stiftede i denne forbindelse et privat handelsselskab, »Det nordiske Jernbaneselskab«, som fra det tyske militær bl.a. indkøbte to firekoblede tenderlokomotiver, der begge blev registreret under Alsbanerne som nr. 31 og 32, men ikke blev købt af disse, da deres akseltryk var større end banernes spor tillod. De anvendtes enkelte gange bl.a. som plovrydningstog, men blev solgt efter kort



Dugfrisk fabriksbillede af lokomotiv nr. 42.



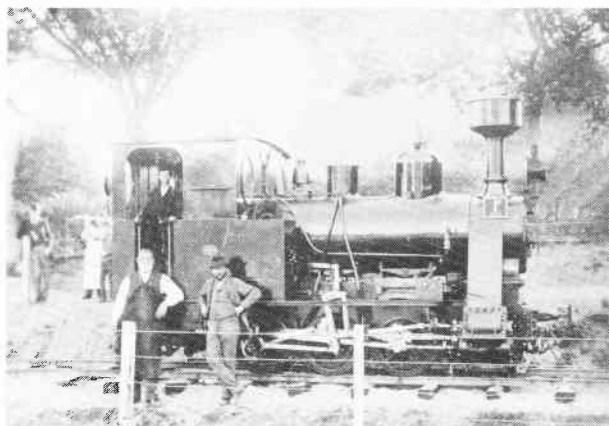
tids forløb, efter sigende til nogle baner i Afrika, hvorefter også deres skæbne fortoner sig i det uvisse.

Da man fortsat savnede tilstrækkelig trækraft, købte man i 1922 ét af Haderslev Amtsbaners trekoblede lokomotiver, nr. 22, bygget i 1903 hos Jung. Dette anvendtes lige til banernes lukning, hvor det blev solgt til ophugning.

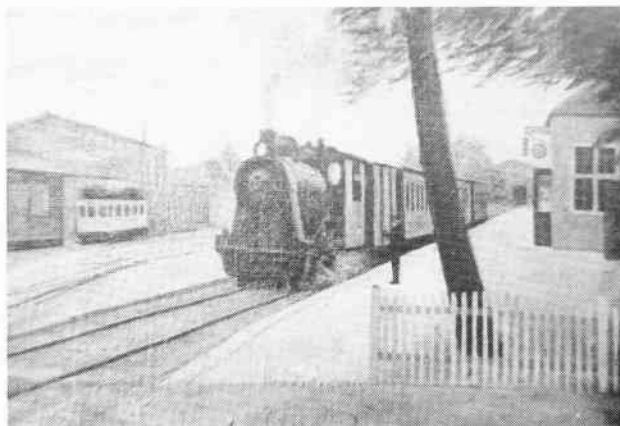
Efter at man i begyndelsen af tyverne havde haft dårlige erfaringer med anvendelsen af benzinmotorvogne, indkøbtes i 1927, som nogle af de sidste damplokomotiver til danske privatbaner, tre svære maskiner fra den samme fabrik, som havde leveret banernes oprindelige lokomotiver. Disse, der var af typerne 1 C1 og fik nr. 40-42, havde en tjenestevægt på 25,4 t. og en drivhjulsdiameter på 850 mm. De var særdeles anvendelige såvel til person- som til godstog og fremførte i de resterende seks år af banernes levetid hovedparten af togene på Nordborgbanen, (i sidste artikel fejlagtigt benævnt som Nordbybanen). Ved banernes nedlæggelse blev de tre lokomotiver solgt til østtyske kredsbaner, nr. 40 til Kolberger Kleinbahnen og nr. 41-42 til Greifenberger Kleinbahn. Ved afslutningen af anden verdenskrig overgik disse banesystemer til de polske statsbaner, hvor lokomotiverne anvendtes endnu i halvfjerdserne. Jeg så dem i drift i 1976 i Gryfice, men de er nu blevet udtaget af driften.

Allerede inden udbruddet af anden verdenskrig havde en række fabrikker rundt om i Europa eksperimenteret med motorvogne til jernbanebrug. Blandt de, der kom med efter fredsslutningen, var de franske Renaultfabrikker, der byggede forskellige vogne bl.a. til de mange franske metersporede departementsbaner. Da Alsbanerne i begyndelsen af tyverne ønskede at anskaffe motorvogne, var der kun få smalsporede vogntyper at vælge imellem, og det var da naturligt, at man valgte to franske vogne, der havde motorer på 58 hk og plads til 24 rejsende på tredje klasse. De to vogne ankom i 1925, men viste sig meget hurtigt at være et dårligt køb, idet man uafbrudt havde vrøvl med gearkasserne, og den ene af vognene havde få måneder efter ankomsten akselbrud. De anvendtes dels til de lidet brugte aftentog og i de seneste år, hvor man på sydstrækningen førte hovedparten af togene direkte til Mommark færge, som sidebanetog på strækningen Lille Mommark-Skovby. Ved banernes nedlæggelse blev de begge ophugget, da man ingen købere kunne finde til dem.

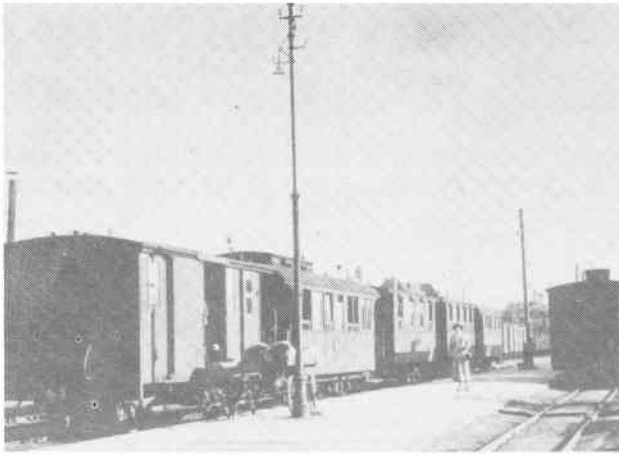
Efter det uheldige resultat med de franske vogne, var det ikke overraskende, at man ikke ønskede at købe flere vogne fra fremmede fabrikker, men at man selv foretrak at eksperimentere med at bygge en vogn. Man anvendte hertil en af de oprindelige toakslede vogne med fire kupé-



Lokomotiv nr. 1 under anlægsarbejderne.



Maleri af persontog med et af de nyeste lokomotiver på Sønderborg Amtsbanegård. I baggrunden M 3.



Persontog på Amtsbanegården i Sønderborg med en broget skare af person- og rejsegodsvogne.

er, der ombyggedes med lukkede, tilspidsede endegavle og forsynedes med to benzinmotorer fra Kalmar Værkstadsbolag. Hver af motorerne trak på én af akslerne med en ydelse på i alt 14 hk. Vognen havde ligesom de franske vogne førerrum i begge ender men havde flere pladser, 32 i selve passagerrummet og tre klapsæder i endegavlene. Den anvendtes ligesom de franske vogne til aftentogene og på Skovbybanen. Vognen, der meget lignede vogne på Ölands og Gotlands Järnvägar, var fuldt tilfredsstillende og anvendtes til den sidste dag men blev ligesom de andre motorvogne ophugget, da man ikke kunne finde en køber til den. Banen havde derudover en dræmsine med benzinmotor fra Voxna Bruk, bygget i 1930.

## Vognmateriel

Ved banens åbning eller kort efter denne eksisterede i alt 15 toakslede personvogne med åbne endeperroner og midtergang. Én af disse havde tillige postrum, medens fire havde anden og tredje klasse. I de kombinerede vogne var der 12 pladser på anden klasse og 16 på tredje, og i de rene tredjeklassesvogne 32 pladser. Vognene var pladebeklædte med fire vinduer i hver side og svagt rundet tag. Da vognmateriellet ikke var tilstrækkeligt, anskaffedes i 1907-10 i alt otte toakslede vogne, hvoraf tre med anden klasse og én med postrum. Vognene var af to forskellige typer, noget anderledes end de ældre vogne, idet to af vognene havde tagrytter ved anden klasse, medens de alle i stedet for det enkelte vindue i hvert kupéafsnit havde tvillingevinduer og kraftigere rundet tag end de ældre vogne.

I 1913 anskaffedes fra fabrikken i Grünberg to boggievogne med 12 pladser på anden klasse og 30 på tredje, samt toilet. På nær en enkelt vogn, der brændte, og den vogn der byggedes om til motorvogn, eksisterede samtlige vogne lige til banernes nedlæggelse.

Ved åbningen anskaffedes to rejsegodsvogne fra Görlitz. Da man udvidede toggangen, var disse ikke tilstrækkelige, og man måtte i vidt omfang anvende lukkede godsvogne som reserve, hvorfor der i 1913 anskaffedes yderligere fire vogne, denne gang fra Grünberg ligesom boggiepersonvognene.

Heller ikke det oprindeligt anskaffede antal lukkede godsvogne, i alt 15 stykker, var tilstrækkeligt, men måtte i årenes løb suppleres med yderligere vogne, oprindeligt fra Görlitz og senere 25 vogne af næsten tilsvarende type fra Grünberg.

På samme måde suppleredes de oprindelige 21 åbne godsvogne i årenes løb med 11 andre vogne fra Görlitz og efter krigen med 15 lidt større vogne - last 8000 kg mod 7500 kg - også bygget i Görlitz, hvortil kom seks vogne fra Aachen, bygget i 1913.

Banen havde en tankvogn fra samme fabrik bygget i 1912 og fik i 1923, i forbindelse med åbningen af færgeoverfarten til Fåborg, 18 transportører fra Görlitz.

## Om køreplanen

Den oprindelige køreplan indeholdt tre tog i hver retning på begge strækninger, således at man kunne nøjes med ét lokomotiv til hver strækning i den daglige drift. Togene var blandetog og køretiden mellem Sønderborg-Nordborg og Sønderborg-Skovby henholdsvis 90 og 67 minutter.

Toggangen øgedes gennem årene, således at der f.eks. i 1908 var syv tog i hver retning mellem Sønderborg og Nordborg. Trafikken var større, end man oprindeligt havde påregnet, og den oprindelige køretid blev forøget med ti minutter, selvom hovedparten af godsvognene fra mellemstationerne nu fremførtes med et særligt personførende godstog, kl. 7.55 fra Sønderborg og kl. 8.15 fra Nordborg.

På Skovbystrækningen gik nu fem tog i hver retning. Køretiden var 70 minutter for de flestes vedkommende. Toget kl. 12.41 fra Sønderborg tog søn- og helligdage, tirsdage og fredage en lille omvej over Mommark færge.

## Oversigt over personvogne

Vogn nr.	Aksler	Byggested/ Byggeår	Pladser 2. kl./3. kl.	Tara kg.	Længde meter	Toilet	Solgt eller ophugget	Litre- ring	Bemærkn.
1- 2	2	Görlitz/1907	9/16	7500	920	ja	1933	BC	
3	2	Görlitz/1908	9/16	7500	920	ja	1933	BC	
5	2	Görlitz/1898	16/12	7500	920	ja	1933	BC	
10-11	boggie	Grünberg/1913	12/30	9200	1325	ja	1933	AC	
21-27	2	Görlitz/1899	/32	6400	860	nej	1933	C	1 )
28-31	2	Görlitz/1910	/32	6400	840	nej	1933	C	
32-34	2	Görlitz/1898	/32	6400	860	nej	1933	C	
41-43	2	Görlitz/1898	/32	6400	860	nej	1933	A	Polstrede sæder
51	2	Görlitz/1898	/24	6500	860	nej	1933	CP	Postrum 3,6 m <sup>2</sup>
54	2	Görlitz/1908	/16	6500	860	nej	1933	CP	Postrum 6,5 m <sup>2</sup>

1) 22 brændt, 24 ombygget 1928, litra M 3.

## Godsvogne

Lukkede	Aksler	Byggested	Byggeår	Last kg.	Tara kg.	Længde m	Ophugget
101-145	2	Görlitz	1898-1909	7500	4200	6,60	1933, nr. 103 dog i 1925
146-170	2	Grünberg	1913	7500	4200	6,60	1933
<b>Åbne</b>							
201-232	2	Görlitz	1898-1909	7500	3400	6,60	1933, nr. 203 & 218 før uheld
401-415	2	Görlitz	1919	8000	4600	6,40	1933
501-506	2	Aachen	1913	7500	5300	5,40	1933
<b>Tankvogne</b>							
<b>Nummer</b>							
301	2	Aachen	1912	7500	5100	6,40	1933
<b>Transportører</b>							
<b>Nummer</b>							
1-18	2	Görlitz	1923	15000	1700		1933
<b>Rejsegodsvogne</b>							
<b>Nummer</b>							
52-53	2	Görlitz	1899		5600	6,85	1933
	2	Grünberg	1913		6700	6,85	1933

Med krigsudbruddet i 1914 indskrænkedes kørslen væsentligt til kun tre tog i hver retning på Nordborgbanen, alle blandettog, idet det særlige godstog nu var bortfaldet. Til gengæld for de bortfaldne tog, fik de rejsende nu anledning til at tilbringe lidt længere tid i de tilbageværende tog, idet køretiden for samtlige tog var forlænget til godt to timer for de 30 km mellem de to byer. På Skovbybanen så det endnu værre ud, idet der kun var to tog til-

bage i hver retning, og her havde man helt opgivet at køre ned til færgegården.

Ved den danske overtagelse af banerne og den forbedrede brændselssituation blev togangen forbedret, men det var dog ikke de store ting, der skete de første år efter overgangen til dansk styre.

Åbningen af færgefarten mellem Mommark færge og



M/F Mommark under indsejling til Fåborg.

Foto: Jernbanemuseet



# 103. Sønderborg-Nørborg.

(Lases fra oven nedad).

# 103. Nørborg-Sønderborg.

(Lases fra neden opad).

km	2	4	6	8	10	Nr.	Nr.	1	3	5	7	9
—	—	—	—	—	—	Al Aarhus II, 14, 21	—	An	535	—	—	—
—	—	—	—	—	—	Al Kjbh. o. Frdeia 12, 14, 21	—	An	912	—	—	—
—	—	—	—	—	—	Al Kjbh. o. Faaborg 12, 60	—	An	—	—	—	—
—	—	1110	—	—	—	Al Sønderborg 21, 104	—	An	750	—	—	—
—	—	700	—	—	—	Al Søndsmark	—	Al	742	—	—	—
—	—	—	—	—	—	Al Spang-Ukkehø	—	Al	738	—	—	—
—	—	—	—	—	—	An Vollerup	—	Al	732	—	—	—
—	—	—	—	—	—	Al Vollerup	—	An	730	—	—	—
—	—	—	—	—	—	Al Augustenborg	—	Al	722	—	—	—
—	—	—	—	—	—	Al Bro	—	Al	717	—	—	—
—	—	—	—	—	—	Al Kelling	—	Al	706	—	—	—
—	—	—	—	—	—	Al Asserballe	—	Al	698	—	—	—
—	—	—	—	—	—	Al Notmark-Hundskov	—	Al	690	—	—	—
—	—	—	—	—	—	Al Elstrup	—	Al	641	—	—	—
—	—	—	—	—	—	Al Guderup	—	Al	633	—	—	—
—	—	—	—	—	—	Al Stevning	—	Al	619	—	—	—
—	—	—	—	—	—	Al Svenstrup	—	Al	610	—	—	—
—	—	—	—	—	—	Al Havnbjerg	—	Al	539	—	—	—
—	—	—	—	—	—	Al Oksbøl	—	Al	519	—	—	—
—	—	—	—	—	—	An Nørborg	—	Al	510	—	—	—
0.0	530	845	220	600	900	Al Aarhus II, 14, 21	—	An	535	—	—	—
2.3	539	853	228	608	908	Al Kjbh. o. Frdeia 12, 14, 21	—	An	912	—	—	—
3.2	544	857	232	612	912	Al Kjbh. o. Faaborg 12, 60	—	An	—	—	—	—
4.5	549	862	236	617	917	Al Sønderborg 21, 104	—	An	750	—	—	—
—	551	864	237	619	919	Al Søndsmark	—	Al	742	—	—	—
7.0	603	912	248	628	928	Al Spang-Ukkehø	—	Al	738	—	—	—
8.6	609	918	254	634	934	An Vollerup	—	Al	732	—	—	—
10.1	615	923	300	639	940	Al Vollerup	—	An	730	—	—	—
11.9	625	930	307	646	947	Al Augustenborg	—	Al	722	—	—	—
14.0	633	937	313	653	954	Al Bro	—	Al	717	—	—	—
16.3	643	944	321	700	1001	Al Kelling	—	Al	706	—	—	—
17.8	655	952	330	708	1007	Al Asserballe	—	Al	698	—	—	—
20.5	706	1000	338	716	1015	Al Notmark-Hundskov	—	Al	690	—	—	—
24.1	716	1009	346	724	1022	Al Elstrup	—	Al	641	—	—	—
26.0	726	1018	355	733	1030	Al Guderup	—	Al	633	—	—	—
28.4	735	1025	403	740	1038	Al Stevning	—	Al	619	—	—	—
30.9	743	1033	410	748	1044	Al Svenstrup	—	Al	610	—	—	—

† Ikke Søndage. \* Der standses kun efter Behov. § Kun i Oktober.

## Køreplan for Nordborgbanen - oktober 1921.

Fåborg betød, at Mommarklinien blev den vigtigste, medens strækningen Lille Mommark-Skovby blev en tredjegrads sidebane. Togene gik nu direkte fra Sønderborg til Mommark og kørte så tilbage til Lille Mommark for at fortsætte til Skovby. Der var fire forbindelser til færgen, og den samlede transporttid fra Sønderborg til København (over Ringe) var ca. ni-ti timer.

Medens anskaffelsen af de små franske motorvogne kun betød en mindre forbedring af toggangen, betød de tre store lokomotiver, der anskaffedes i 1923 en helt anderledes væsentlig forbedring. I de sidste år var der syv tog i hver retning til Nordborg og køretiden var nedsat til en time og ti minutter for samtlige tog.

Var der således en væsentlig forbedring på Nordborgbanen, var forandringerne på Sydals endnu større. Der var stadig de fire færgetog i hver retning med en køretid på ned til 45 minutter for de 19 km, men hertil kom fire

direkte tog til Skovby med en køretid på 55 minutter, og endelig kom otte lokaltog mellem Lille Mommark og Skovby fremført af de franske motorvogne. Disse, der var 12-15 minutter om de fire km, gav Skovby direkte forbindelse fra Sønderborg og Mommark med samtlige tog på »hovedlinien«.

Nedlæggelsen af amtsbanerne og anlægget af statsbanen Sønderborg-Mommark færge, betød i det hele næppe nogen forbedring for Als. De smalsporede tog til færgen med deres overføringsvogne kunne jo nemt varetage trafikken til Fyn og Sjælland, og på Nordals blev det under krigen en ulykke, at man havde mistet banen. Med udviklingen af Danfos, og den enorme rutebiltrafik til denne ad den utilstrækkelige Nordborgvej, kunne den smalsporede jernbane have været en stor fordel for øen, men desværre var der jo et par decennier mellem banens nedlæggelse og den meteoragtige udvikling på Nordals.



# SJK

Svenska Järnvägsklubben  
Grundad 1958

Annonce

## För bara 100 kronor:

### Medlemskap i Svenska Järnvägsklubben och 10 nummer av tidskriften TÅG

I TÅG berättar vi om tågen på hemmaplan och i utlandet. Där står om nyleveranser, ombyggnationer och utskrotningar. Järnvägshistoria blandas med framtidsvisioner och teknik.

I TÅGs bilaga »Anslagstavlan» presenterar de många lokalavdelningarna sina program. SJK Resor annonserar kommande exkursioner och i »Evenemangs-kalendern» kan Du ta reda på när museiföreningarna kör sina tåg.

Men Svenska Järnvägsklubben är mycket mer än så; vi har en rikhaltig bokproduktion och många foto-erbjudanden för medlemmarna. I Stockholm och Malmö träffas vi i egna klubblokaler på tisdagskvällarna.

Under 1987 vill vi bli femtusen medlemmar. Bli Du medlem nr. 5000? Sänd in Din anmälan redan idag! Medlemsavgiften för 1987 är SEK 100,00 (familjemedlem SEK 25,00).

**Svenska Järnvägsklubben,  
Box 124, 101 21 Stockholm.  
Postgiro 451308-1.**

# Jernbanenyt - kort fortalt

---

---

## Privatbanerne

---

---

### Hjørring Privatbaner

Driftsresultater	1984	1985
Antal rejsende <sup>1)</sup> . . . . .	2.907.495	3.122.804
Indtægt af personbef. . . . . kr.	20.132.764	21.591.393
Vægt af bef. gods i tog . . . . t.	44.716	48.075
Indtægt af bef. gods <sup>2)</sup> . . . . kr.	3.393.673	3.618.650
Samlet driftsindtægt <sup>3)</sup> . . . . kr.	24.648.464	26.501.621
Samlet driftsudgift <sup>4)</sup> . . . . kr.	28.222.284	29.978.162
Driftsresultat <sup>4)</sup> og <sup>5)</sup> . . . . . kr.	÷ 3.573.820	÷ 3.476.541

<sup>1)</sup> Heraf 482.495 med banens tog i 1984 og 497.804 i 1985.

<sup>2)</sup> Tallene gælder kun for jernbanedriften.

<sup>3)</sup> Tallene omfatter Hirtshalsbanen, Hjørring Privatbaners Rutebiler og Hjørring bybusser.

<sup>4)</sup> Tallene omfatter Hirtshalsbanen, Hjørring Privatbaners Rutebiler og Hjørring Bybusser og er excl. pensionsudgifter.

<sup>5)</sup> Efter udbetaling af Hjørring Bybussers overskud på 295.775 kr. til Hjørring kommune fremkommer der for 1985 et egentligt resultat på ÷ 3.772.316 kr.

Remiserne ved den gamle Hjørring Vestbanegård nedrives nu for at give plads til et 1200 kvadratmeter stort depot for Carlsbergs og Tuborgs bryggerier. Det nye depot vil i lighed med andre større depoter for de to bryggerier i provinsen blive forsynet med sporforbindelse. Indtil den 1. juni 1986 rummede remisebygningerne et genbrugscenter.

Fra DSB har HP i sommeren 1986 erhvervet Ardeltraktor 146 til brug ved rangeringen i Hirtshals, hvor den skal erstatte diesellokomotivet HP 14, som der har været en del motorproblemer med. DSB 146 er endnu ikke omfritret.

I januar 1985 anskaffedes en Renault varevogn til banetjenesten.

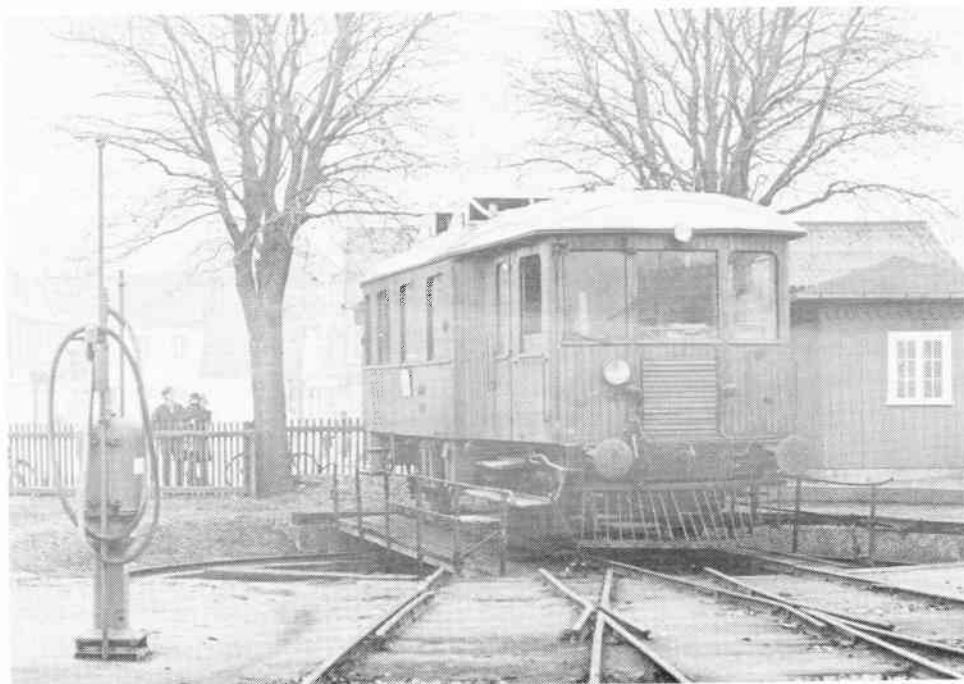
HP anskaffede i februar 1985 en ny rutebil fra Leyland/DAB, og i årets løb er to ældre rutebiler afhændet således, at banen ved udgangen af 1985 rådede over 18 rutebiler mod 19 i 1984.

Til Hjørring bybusser anskaffedes i januar 1985 en ny bybus. Udgiften hertil afholdtes af Hjørring kommune. Hjørring bybusser rådede således over 9 bybusser/rutebiler ved udgangen af 1985.

### Høng-Tølløse Jernbane

Moderniseringen af strækningssporet med nye 45 kg/m skinner lagt på bøgesveller i skærveballast påbegyndtes efteråret 1986. HTJs egen baneafdeling foretager sporudskiftningen efter en vel tilrettelagt arbejdsplan og med en række hjælpemidler.

Spormoderniseringen har i efteråret fundet sted fra Hestehaven ved Ruds-Vedby og næsten til Dianalund, hvor



Et jernbanemiljø der nu er væk. Såvel M 12, drejeskiven, benzinstanderen og det lille hus er forsvundet. Dec. 1972.

Foto: OCMP

man sluttede kort før jul på grund af vejret. I alt er ca. otte km spor lagt, idet der på hverdage har været etableret sporspærring i tidsrummet 9.30-15.30 først mellem Ruds-Vedby og Skellebjerg og senere mellem Skellebjerg og Dianalund. Man har hver dag lagt 120 m nyt spor, og stoppearbejdet er foretaget om natten. Det gamle spor fjernes ved hjælp fra en gravemaskine, der løfter hele sektioner væk, hvorefter der lægges ballast og sveller. Gravemaskinen bruges også til udlægning af de nye skinner.

I 1987 fortsættes spormodernisering på samme måde fra Dianalund forbi Vedde og Stenlille og næsten til Nyrup.

I begyndelsen af december måned blev den gamle drejeskive for enden af HTJs perronspor i Tølløse fjernet for at give plads til opstilling af en overdækket cykelparkering. Samtidig fjernedes også et gammelt træskur, der havde tjent P & T til afstempling af breve m.m. for år tilbage.

Dermed er der også skabt mulighed for at HTJs spormodernisering i Tølløse kan afsluttes til foråret med opretning af perronsporet og opsætning af ny perronforkant.

Kort før jul kunne den nye postekspedition på Kr. Eskildstrup station indvies. Den er som tidligere omtalt i »jernbanen« indrettet i en tilbygning på ca. 28 kvadratmeter. Stationsbygningen er samtidig blevet istandsat udvendigt med bl.a. helt nyt tegltag, og den fremtræder i farverne rød, hvid og sort.

I 1987 vil Dianalund station blive ombygget og udvidet betydeligt af hensyn til både postekspeditionen og HTJs fjernstyringscentral. Stationsforstanderen er fraflyttet boligen og underetagen bliver inddraget, mens der på første sal indrettes en mindre lejlighed til en af banens ansatte.

I juni 1986 har HTJ fra Hads-Ning Herreders Jernbane indkøbt motortroljen HHJ R 2 med en tilhørende fladvogn. HHJ R 2 er endnu ikke omlitret, men forventes nummereret HTJ 68.

I juli 1986 har banen fra DSB købt svellestoppemaskinen SV 14, der er sat i drift som HTJ 69. HTJ 69 anvendes ikke mere som stoppemaskine, men udelukkende som trækraft ved udkørsel af materialer i forbindelse med spormoderniseringen m.m.

Fra SJ i Sverige har HTJ i september 1986 indkøbt endnu to ballastvogne, SJ Qbe 945-3 642-5 og 945-3 501-5, til brug for baneafdelingen i forbindelse med sporfornyelsen på strækningen Ruds-Vedby-Tølløse. Vognene er efter opmaling m.m. sat i drift i november 1986 som henholdsvis HTJ TH 502 og 503.

## Odsherreds Jernbane

Spormoderniseringen på OHJ har i 1986 omfattet udskiftning af spornettet i Fårevejle og i Højby med opbygning af de nye sporskifter i 45 kg/m skinner.

I Gislinge har man i oktober-november 1986 etableret nye perronforkanter på perron 1. Det er en type som siden vil blive anvendt ved istandsættelsen af perronerne på OHJs og HTJs stationer.

I Nykøbing Sj. er der i efteråret 1986 foretaget meget omfattende ombygnings- og istandsættelsesarbejder på stationsbygningen, hvor der bl.a. indrettes helt nye kontorlokaler til såvel jernbanedriften som rutebildriften. Samtidig indrettes der nye lokaler til OHJs fjernstyringscentral og til personalet.

I slutningen af november 1986 led OHJ 46 motorhavarier i Grevinge på vej mod Holbæk. Uheldet er så omfattende, at det ikke umiddelbart kan betale sig at bekoste en omfattende reparation. Tilmed må det nok erkendes, at de to diesellokomotiver OHJ 45 og 46, som i 1978-79 blev indkøbt fra Nora Bergslags Järnväger i Sverige, er ved at være udtjente.

Derfor har man ved OHJ længe set sig om efter en mulig erstatning for de to lokomotiver og måske også på længere sigt en erstatning for de to Frichs-lokomotiver fra 1952, OHJ 24 og 39. I flere år har man været interesseret i DSBs diesellokomotiver af litra Mx, som på et eller andet tidspunkt ville blive overflødig ved DSB.



Et historisk billede. Den første Mx maskine er fra DSB solgt til en privatbane, og står her i de nye omgivelser ved Holbækbanernes værksted. I baggrunden den hensatte OHJ 46.

Det er næppe utænkeligt, at andre privatbaner i de kommende år vil følge OHJs eksempel.

Foto: OCMP

I december 1986 har DSB udbudt nogle af disse lokomotiver til salg til privatbanerne, og ved OHJ og HTJ har banernes ledelse skyndt sig allerede i 1986 at indlede forhandlinger med DSB om køb af indtil tre lokomotiver af denne type. Foreløbigt har man indgået aftale om, at OHJ i 1987 køber et lokomotiv af litra Mx samt lejer to lokomotiver af samme type, idet lejen sidenhen vil kunne indgå som betaling for de to lokomotiver ved et køb.

Købet/lejen af Mx-lokomotiver fra DSB omfatter Mx 1008-1010, idet man allerede den 15. januar 1987 modtog Mx 1008, som banen har købt. Den 1. marts 1987 overleveres så formentlig Mx 1010 og endelig den 1. maj 1987 følger Mx 1009. Mx 1008 vil straks blive indsat i driften dels som følge af motorhavariet på OHJ 46 dels som følge af den oplæring, der skal finde sted af OHJs lokomotivpersonale.

Ved OHJ vil Mx 1008-1010 blive omliteret til OHJ Mx 101-103, og efterhånden vil de blive ommalet på banernes værksted i Holbæk. Den røde farve bibeholdes, men ved OHJ vil de tre lokomotiver kun få sort undervogn og tag samt et sort felt på hver side omkring ventilationsgitrene m.m.

Personvognen OHJ Bhs 291, »Graffitivognen«, der blev omtalt i »jernbanen« nr. 2-3/86, p.48, har hele sommeren og efteråret været anvendt på både OHJ og HTJ. I november 1986 blev vognen udrangeret, og efter at sæderne er fjernet til brug i personvognen HTJ Cle 71 er vognen afhændet til en kreds af jernbaneinteresserede i Helsingør (MSF).

Fra DSB har OHJ i oktober 1986 købt personvognen Bg 29-44 002-7, og der anskaffes formentlig yderligere en Bg-vogn til banen. De to vogne skal sandsynligvis erstatte to af de indkøbte Bhs-vogne.

Den 5. december 1986 kom Ys 253 tilbage efter reparation på Scandia. Banen afhentede selv styrevognen med motorvognen Ym 53, der kørte til Randers via HTJ og Storebælt den 3. december 1986.

## Lyngby-Nærum Jernbane

Driftsresultater	1984	1985
Antal rejsende . . . . .	1.575.035	1.499.031
Indtægt af personbef. . . . . kr.	3.823.077	3.835.050
Vægt af bef. gods <sup>1)</sup> . . . . . t	?	745
Indtægt af bef. gods . . . . . kr.	662.844	542.458
Samlet driftsindtægt . . . . . kr.	4.871.110	4.784.040
Samlet driftsudgift <sup>2)</sup> . . . . . kr.	9.635.756	10.075.206
Driftsresultat . . . . . kr.	+ 4.764.646	+ 5.291.166

<sup>1)</sup>Godset befordres med banens lastbiler til og fra Lyngby st. Dertil kommer 20.511 banepakker i 1985 mod 32.365 banepakker i 1984.

<sup>2)</sup>Incl. pensionsudgifter, der i 1985 udgjorde 429.713 kr.

Ligesom der ved de andre privatbaner i disse år foregår omfattende revisioner af de første Y-tog fra 1965-1970, er man ved Nærumbanen også gået i gang med en total revidering af de ret slidte tog. LNJ har som eneste privatbane ikke fået del i firsernes nylevering af Y-tog.

I september 1986 blev motorvognen LNJ Ym 17 sendt til Ascan-Scandia i Randers, hvor LNJ vil lade sine Y-tog renovere. LNJ Ym 17 var tilbage ved LNJ i slutningen af november, og herefter sendes fortløbende Ym 18, 19 og 20 til foryngelseskuren i det jyske. Ym 18 ventes leveret primo februar, medens banen på eget værksted til sommer vil påbegynde en kraftig tiltrængt revidering af de to styrevogne.

## Gribskovbanen

Den 16. januar 1986 led GDS L2 havari nær Duemose. Plejstængerne gik simpelt hen ud gennem siden på MAK lokomotivet fra 1956. I september blev L2 bugseret til Hundested, hvor den stadig henstår. Der er endnu ikke taget stilling til, om L2 skal istandsættes eller udrangeres. GDS lever endnu i håbet.

Ved en formodet påsat brand i »bølgeblikremisen« i



Den brandhærgede motorvogn GDS Ym 1 ved den ligeså ødelagte remise i Hillerød. Det lykkedes under slukningen at trække vognen delvist ud af remisen, og dette har sandsynligvis mindsket ødelæggelserne og muliggjort at vognen »overlever«. Den 21. december 1986.

Foto: Jan Forslund

Hillerød den 19. december skete der omfattende skader på såvel remisen, (som skal nyopføres) som på Gribskovbanens første Y-tog, Ym 1. Branden var så kraftig at hele det indre af vognen blev raseret, og taget har »slået sig«. Trods sine 21 år er det alligevel besluttet at renovere vognen, som i januar er sendt til Ascan Scandia. Herfra ventes den tilbage i maj måned.

En omstrukturering af den kollektive trafik i det nordsjællandske område er på vej og skulle kunne gennemfø-

res med virkning fra 1. juni 1989. Der tilstræbes timedrift på de tre nordsjællandske privatbaner, og det vil for Gribskovbanen betyde anlæggelse af mindst én ny krydsningsstation mellem Hillerød og Kagerup. Der bliver til den tid også behov for flere mellemvogne.

»Privatbanerne« redigeres af Ole-Chr. M. Plum. Visse informationer skyldes Kjeld Christensen, Højby og Jan Forslund, Holte.

---

---

## Færgenyt

---

---

### Rekordår for DSB

1986 blev det hidtil bedste år for DSB og cementerede dermed positionen som verdens største passagerrederi. I alt har de 30 færger overført 30 mio. passagerer og 5 mio. biler og lastvogne. Det er overfarten Kalundborg-Århus, der udviser den største stigning, og det skal givet tilskrives indsættelsen af de to nye superfærger, men også Rødby-Puttgarden og Storebæltsoverfarterne viser pæne fremgange. Eneste overfart med et negativt resultat er Gedser-Warnemünde, hvor alene passagerantallet viser et fald på ca. 10%.

### Helsingør-Helsingborg

Med vedtagelsen af den nye finanslov står det nu klart, at H-H overfarten får et kraftigt lift allerede til sommer. Der er stillet midler til rådighed for ombygning af »prinsessefærgerne« samt til anskaffelse af en flydende anløbsbro umiddelbart øst for de nuværende tre lejer, hvoraf det tredje sløjfes. Havnemyndighederne ventes at godkende projektet.

De to gamle færger »Helsingør« og »Hälsingborg« sælges, og tilbage er de netop moderniserede »Kärnan«, »Kronborg« og »Holger Danske«.

### DanLink

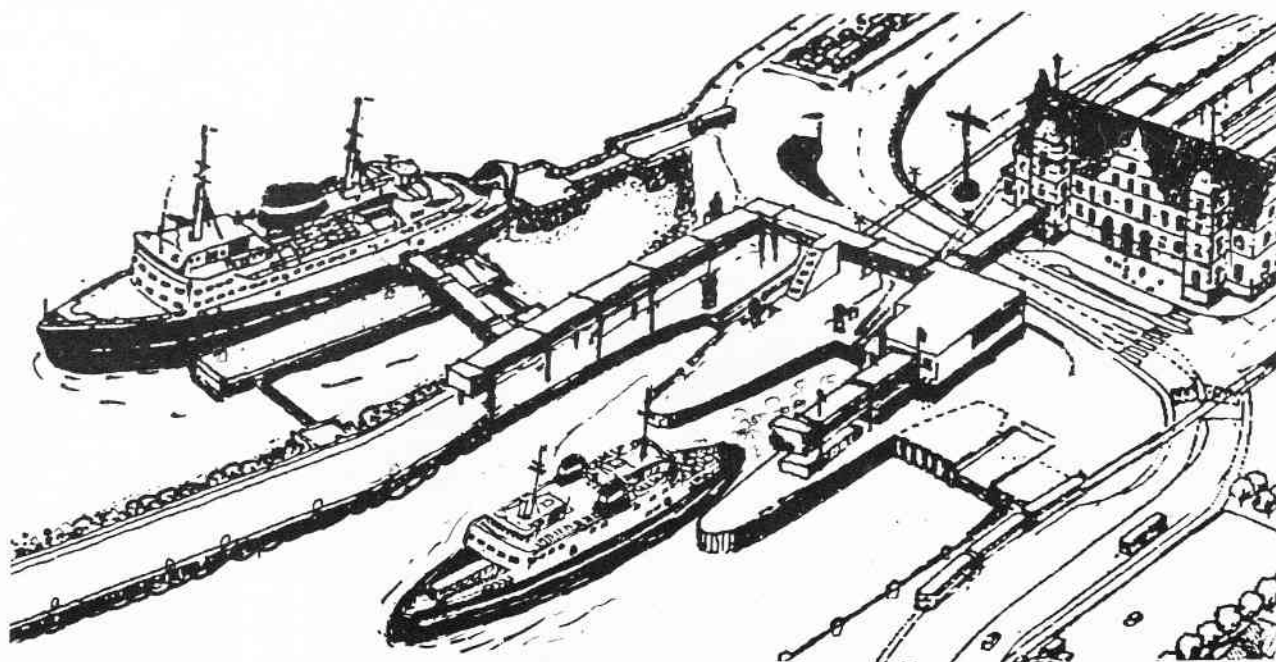
Efter en forsinkelse på godt halvanden måned er »Trekroner« nu indsat i fast fart på den nye godsroute. Det skete den 22. december, netop betids nok til at erstatningsfærgen »Dronning Ingrid« kunne returnere til Storebælt for at klare juletrafikken. Forsinkelsen skal også ses i lyset af, at »Trekroner« den 8. december, tre dage efter DSBs overtagelse, havarerede i Hälsingborg under en øvelsessejlad. Den ret omfattende skade under vandlinien blev hurtigt udbedret i Århus flydedok.

### »Prinsesse Benedikte«

- har ført en noget omflakkende tilværelse i det forgangne år. Senest har »Benedikte« besejlet godsoverfarten til Malmö indtil åbningen af DanLink, samt fungeret som erstatningsfærgen på Storebælt. Nu er den ført til Fredericia værft, hvor den skal ombygges til international sejlad på Østersøen. Det er meningen, at færgen til foråret skal indsættes på Gedser-Warnemünde, men også Rødby-Puttgarden vil få besøg af den 28 år gamle færgen.

### Inflation i godsfærger

Fra 1986 til 1989 ser det ud til, at der skal indsættes i



Sådan forestiller Rederitjenesten sig den nye færgeterminal i Helsingør.

Tegning: Jan Forslund



De to DanLink færger har næsten samme antal spormetre (ca. 800 m), men længden afviger lidt. »Øresund« øverst - »Trekroner« nederst. Tegning i 1:1200 af DSB.

alt 16 jernbanefærger på Østersøen, Øresund og Kattegat, hvoraf kun én kan ventes at blive en ren passagerfærge. På DanLink-overfarten er netop indsat to femsporede godsfærger, og til sommer ventes DSB at indsætte en indkøbt brugt godsfærge på Rødby-Puttgarden. På den nye Mukran-Klaipeda overfart (DDR-Litauen) er der i 1986 indsat én østtysk færge, og frem til 1989 ventes indsat yderligere fem godsfærger, alle med fem spor på to dæk. På Ystad-Swinoujście bliver der i 1987 indsat én femsporet godsfærge.

En ny overfart bliver sandsynligvis åbnet mellem Frederikshavn og Göteborg, og her ventes indsat mindst én

firesporet godsfærge (Stena railcarrier). Angiveligt vil der også blive etableret en ny overfart mellem Malmö og Travemünde i 1987 eller 1988 med to femsporede godsfærger. Mellem Trelleborg og Travemünde ventes etableret en ny rute med to femsporede godsfærger, og endelig indsætter Deutsche Reichsbahn en ny femsporet passagerfærge på Trelleborg-Sassnitz overfarten.

Næh - der bliver ingen problemer fremover med at få overført godsvogne fra Skandinavien til kontinentet.

Informationerne om godsfærgerne skyldes Matz Lonnedahl Risberg.

*Færgenyt redigeres af Jan Forslund*

## Sporhunden



**Sporhunden** snuste i sidste nummer rundt på Skørping station, og det havde mange fundet ud af, og den heldige vinder er præmieret. Denne gang er sporhunden draget mod syd til en lille by, som i år vil blive ekstra opmærksomhed til del. Billedet af P. Thomassen er fra 1963, og omfattende ændringer og moderniseringer er siden sket, og sporarealet er i dag noget decimeret. Kender du stationens navn? - så indsend svaret til redaktionen senest den 1. april.

---

---

# Veteranbanerne

---

---

## Redaktionelt

I denne rubrik vil der fremover også komme stof fra veteranbaner udenfor DJKs regi - såvel danske som udenlandske.

---

## Nordiske baner/museumsbaner.

### Turistjernbanen Växjö-Västervik.

Søndag den 16. november 1986 var der generalforsamling i Växjö-Hultsfred-Västervik-Järnvägsaktiebolag. Der blev givet en historisk redegørelse om forløbet af bestræbelserne gennem 2½ år for bevarelse og genåbning af banen - hvilket er mere udførligt beskrevet i min artikel i »jernbanen« nr. 2-3 august 1986 - samt en redegørelse om økonomien og de aktuelle planer. Selskabet var stiftet med en aktiekapital på 1 mio. sv.kr., som var indbetalt indtil 30. juli, og efterfølgende var der indbetalt ca. 0,4 mio. kr., og det blev vedtaget, at nyemission af minimum 0,5 maximum 3,0 mio. kr. skal fortsætte frem til 31. marts 1987, men om der senere skal komme en tredje aktietegningsperiode, er der ikke taget stilling til.

En for jernbaneentusiaster glædelig ting er, at selskabet har købt et af de store Tp-lokomotiver og sikret sig forkøbsret til to yderligere, idet man ud over de lidt svævende planer om fremtidig godstrafik gerne vil supplere skinnebustrafikken med diesellokomotivtrukne persontog med Tp-lokomotiv og ældre boggievogne, som man håber at kunne købe fra Roslagsbanen ved Stockholm, som i disse år moderniseres med en serie nye styrevogne.

Med SJ havde man indgået aftale om sporbenyttelsen på trestrengssporet mellem Västervik og Jenny, om togklarering disse to steder, samt foreløbig aftale om køb af strækningerne Jenny-Gunnebobruk (8 km for 0,3 mio. kr.) og Gunnebobruk-Hultsfred-Kvarnagården (140 km for 5,75 mio. kr.), og onsdagen efter generalforsamlingen skulle der forhandles om den relativt dyreste strækning, de sydligste 35 km Kvarnagården-Växjö, som delvis ligger i byzone. Resultatet heraf blev, at Växjö kommune støttede banen ved at købe de sydligste 9 km Växjö-Sandsbro, medens den samlede pris for de 174 km Sandsbro-Hultsfred-Jenny blev reduceret til 7,25 mio. kr., som baneselskabet skal finansiere gennem aktietegning, banklån og driftsoverskud, hvilket man påregner at kunne klare.

Selskabet har godt 2.500 aktionærer, og man håber - nu da anstrengelserne har båret frugt - at hver især vil finde en yderligere aktionær, samt selv tegne en yderligere aktie. Hver aktie er på 200,00 sv.kr., og selskabets adresse er: VHVJ AB, Box 3087, S-350 03 Växjö, Sverige Postgirokonto 267092-5.

Hvadenten man selv har lyst og råd til at blive »jernbane-ejer« eller ej, må det forhåbentlig glæde enhver jernbaneinteresseret at erfare, at der nu - velsagtens første

gang i over 50 år - er etableret en ny regulær privatbane her i Skandinavien. Konstruktionen i banevirksomheden er, at foreningerne »Rädda Smalspåret« ejer skinnebusserne (otte motorvogne og to bivogne) og andet driftsmateriel (bortset fra Tp-lokomotivet), aktieselskabet VHVJ AB ejer bane, bygninger og arealer, medens et under stiftelse værende kommanditselskab kommer til at forestå den daglige togdrift og reklameindtægter men dog sådan, at de fire-fem fastansatte medarbejdere bliver ansat i VHVJ AB.

Man kalkulerer foreløbigt med en enkeltbilletpris på 60 kr. (Växjö-Hultsfred) og 90 kr. (Växjö-Västervik), hvilket ligger imellem SJs lavpris og normalpris for samme afstand, og man påregner 25.000 årlige passagerer for at sikre en sund økonomi. Det er mange passagerer sammenlignet med de fleste museumsbaner, men det må erindres, at banen både tilgodeser et turistmæssigt/rekreativt formål og et reelt trafikbehov, dels at man vil køre to gennemgående togpar dagligt i hele sommersæsonen, hvor de fleste museumsbaner kun kører en-to-tre dage ugentligt, og dels at SJ havde godt 50.000 passagerer på banen i sommeren 1984.

□  
*Mogens Bruun*

---

# Museumsbanen

## Jubilæet

Her i 1987 fejrer Museumsbanen 25-årsdagen for starten af Danmarks første veteranbane. Det skete officielt i pinsen 1962, hvor medlemmer af Dansk Jernbane-Klub begyndte at køre med damptog på frivillig basis, og det var ganske usædvanligt på den tid, hvor ord som »miljø« og »nostalgi« ikke indgik i almindeligt sprogbrug. Siden har ideen som bekendt grebet om sig, såvel herhjemme som i udlandet.

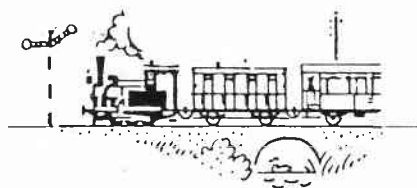
Jubilæet fejres fredag den 5. juni med en reception, og søndag den 7. juni (pinsedag) med særkørsler og åbent hus-arrangement. Den 7. juni arrangeres tillige DJK-udflugt som tilrejsemulighed. Da den frivillige indsats er en del af Museumsbanens idegrundlag, er der et specielt indslag for dem, der i tidligere tider har gjort tjeneste ved Museumsbanen.

Nærmere detaljer om jubilæumsarrangementet bringes i næste nummer af »jernbanen«.

□  
*Carsten Buhl*

---

## MUSEUMSBANENS STØTTEFORENING



Fredag den 21. november afholdt Museumsbanens Støtteforening den første ordinære generalforsamling. Her blev bestyrelsens beretning samt regnskab god-

kendt. Ligeledes blev bestyrelse og revisorer genvalgt. Der var fra bestyrelsen fremsat forslag om kontingentnedsættelse, som blev vedtaget. Herefter er kontingentet følgende: 40 kr. for personer over 18 år, 20 kr. for personer under 18 og mindst 200 kr. for firmaer o.l. I øvrigt sælger Støtteforeningen førstedagskuverter til 15 kr. pr. stk.

Torsdag den 20. november fik Museumsbanens Støtteforening et nyt medlem: kulturminister H. P. Clausen. Denne dag var vi (formand, sekretær, kasserer) til modtagelse hos kulturministeren. Der blev orienteret om Museumsbanens historie og det frivillige, ulønnede arbejde med at redde samt opbevare historisk jernbanemateriel. I naturlig forlængelse heraf fortalte vi om baggrunden for oprettelsen af Museumsbanens Støtteforening, samt den vognhal Støtteforeningen vil rejse midler til. Ovenstående var anledning til aflevering af en ansøgning til ministeren om tilskud fra tipsmidlerne.

Til slut blev kulturministeren spurgt, om han ville være medlem af Støtteforeningen. Dette ville han gerne til bestyrelsens store glæde. I øvrigt kunne ministeren fortælle, at han for godt siden havde rejst med Museumsbanen, for han kan godt lide gamle tog.

Endelig skal vi opfordre alle interesserede til at melde sig ind i Museumsbanens Støtteforening på **postgirokonto nr. 3 33 04 19**. Her modtages også bidrag.

Aage Lund  
formand

### Uddrag af bestyrelsens beretning

De første syv måneder er nu gået for Museumsbanens Støtteforening. Der var pr. 30. september 1986 34 medlemmer og en kassebeholdning på ca. kr. 34.000. Hertil kommer kr. 50.000 fra Lolland-Falsters og Langelands Købstæders Brandsocietet, som dog først kommer til udbetaling ved byggeriets start og udbetales over to år. Som bekendt er Støtteforeningens fornemste mål at bygge en vognhal til Museumsbanen.

De før omtalte kr. 34.000 fremkommer bl.a. ved et tilskud fra Kreditforeningen Danmark på kr. 10.000, fra Sparekassen SDS er der via Museumsbanen modtaget kr. 3.000, og endelig er der fra Sparekassen Lolland kommet et tilskud på kr. 2.000. En væsentlig rolle har også bidrag fra Museumsbanens og Støtteforeningens medlemmer spillet.

Det bør naturligvis også nævnes, at der er sendt mange ansøgninger til fonds o.l., som ikke har givet andet end et venligt afslag, men af og til også en opfordring til at prøve igen senere. Bestyrelsen vil dog stadig søge en række fonds om tilskud.

Der er kommet tilsagn om »et ikke ubetydeligt beløb«, som foreningen vil modtage i det kommende år. Tilbage er så at håbe, at det regnskabsår, vi nu er inde i, bliver mindst lige så godt som det forgangne. Med før omtalte tilsagn er der noget at have håbet i.

I 1987 har Museumsbanen bestået i 25 år, og ved denne lejlighed vil Støtteforeningen forsøge at markere sig. Det ville uden tvivl være toppunktet i et jubilæumsår at kunne starte byggeriet af det, Museumsbanen har manglet mest i 25 år, nemlig en vognhal!

Til slut vil bestyrelsen gerne takke alle, som har støttet foreningen med medlemskab samt bidrag. □

## LIMFJORDSBANEN

### Ændret køreplan

Limfjordsbanens sæson 1987 bliver i år to uger kortere end de sidste par års. Da »yderturene« er svagt belagt, har vi besluttet at starte sæsonen en uge senere og slutte en uge tidligere. **Første køredag** bliver således **søndag den 21. juni**, og vi kører herefter til og med den 6. september. Afgangstiderne er stadig kl. 14.00 fra Ålborg station. Der vil i næste nummer af »jernbanen« komme flere oplysninger om sommerens kørsler. □

## MHVJ] MARIAGER-HANDEST VETERANJERNBANE

### Beretning om driften 1986

Banen har haft et særdeles tilfredsstillende år, idet der i 1985/86 er befordret 25.104 rejsende, hvilket er det største antal nogensinde.

Rejsendetallene er som følger:

	1985/86	1984/85	% + ÷
Plantog søndage . . . . .	5.336	5.943	+ 10,2
Plantog hverdage . . . . .	1.881	1.640	+ 14,7
Plantog i alt . . . . .	7.217	7.583	+ 4,8
Særtog . . . . .	6.818	8.589	+ 20,6
Mariager-Fårup i alt . . . . .	14.035	16.172	+ 13,2
Fremmede baner . . . . .	11.069	5.791	+ 91,1
Antal rejsende i alt . . . . .	25.104	21.963	+ 14,3

Faldet i antal rejsende i plantog, søndage, opvejes næsten af stigningen i rejsendetallet for hverdagstogene, hvor det især er damptogparret på torsdage i juli måned, der har været en publikumssucces. Faldet i rejsendetallet i særtog skyldes blandt andet, at færre skole- og børnehavegrupper har benyttet banens tilbud om særtog. Det kan muligvis tilskrives kommunernes stramme budgetter.

Imidlertid har rejsendetallet på fremmede baner oversteget alle forventninger med en stigning på 91,1 %. Det har stillet store krav til personaleresourcerne at afvikle så mange særtog, og det må tjene banens personale til stor ros og anerkendelse, at MHVJ uden problemer afviklede den største transportopgave i banens historie ved et særtogsarrangement for Dansk Metal 15. juni, hvor 1.425 rejsende i ét MHVJ-særtog transporteredes over strækningen Hobro/Mariager-Århus og retur. I øvrigt et af de største personførende særtog, der nogensinde har kørt i Jylland!

Indtægten for personbefordringen på egen bane blev 160.913,50 kr., hvilket er et fald på 6.669,25 kr. eller ca. 4 %. Taksterne er i gennemsnit hævet med ca. 13 %.

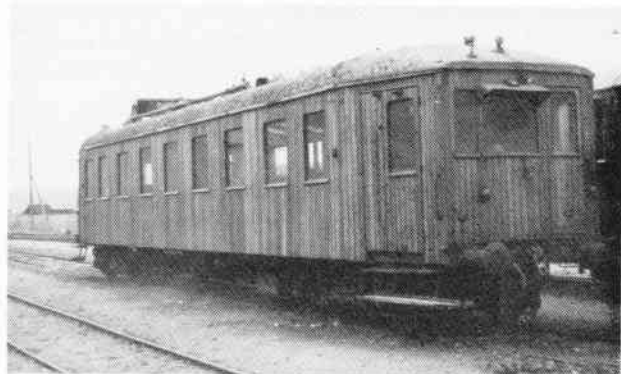


Indtægterne fra kørsel på fremmede baner blev 193.972,00 kr., hvilket er en stigning på 125.325,00 kr. eller 183% i forhold til foregående år. En del af indtægterne modsvares dog af forøgede udgifter til kulindkøb på baggrund af afgiftsstigninger.

Køreplanen for søndage har været uændret i forhold til året før. Der er kørt tre dobbeltture i juni måned, fem dobbeltture i juli og fire i august måned. På tirsdage i juli og august måned er der kørt en dobbelttur Mariager-True om aftenen, og på torsdage i juli måned er der kørt en dobbelttur med damp over hele strækningen Mariager-Handest.

På fremmede baner er der kørt de traditionelle juletræstog: Østbanetorvet-Hornslet samt Viborg-Møldrup. Endvidere er der kørt mange tog over strækningen Randers-Mariager samt et enkelt togpar Randers-Grenå. Der er ligeledes kørt skoletog Hobro-Mariager og Volk Mølle-Ryomgård. Flere tog har også haft Århus som udgangspunkt. Der er for eksempel kørt tog over strækningerne Århus-Silkeborg og Rindsholm-Århus. Endvidere deltog MHVJ i DJKs 25 års jubilæum i Odense, og materiellet kørte i overvejende grad for egen kraft til Odense. Undervejs kørtes særtog for Djurs Sommerland over strækningen Århus-Ryomgård. Endelig er særtogskørslerne ved Kimbrerfestlighederne på Løgstørbanen genoptaget efter nogle års pause. Der er også kørt motorsærtog Års-Løgstør for Vesthimmerlands Museum i forbindelse med en jernbaneudstilling i Års.

Ud over den omfattende bygge- og anlægsaktivitet, der er omtalt i »jernbanen« nr. 5/86 - s. 115, har MHVJ måttet flytte sit efterhånden temmeligt omfattende »fjernlager« af reservedele og materialer til det rullende materiel. Disse effekter har indtil vinteren 1985/86 nærmest fyldt det gamle pakhus i Fårup, som MHVJ i tider-



RHJ M4

Foto: Anders Riis

nes morgen lejede til dette formål. I stedet bruges nu lukkede godsvogne - og samtidig med det tunge flytte- og sorteringsarbejde har maskinafdelingen i løbet af forrige vinter genopbygget kulkasser og førerhus på damplokomotivet HV 3. Motorvognen RHJ M 4 (Scandia-kielervogn fra 1926) er der i årets løb også blevet arbejdet på, og i den seneste tid er restaureringsarbejdet blevet intensiveret - men opgaven er ingenlunde lille. I skrivende stund (nytår 1987) nærmer arbejdet på undervognen sig sin afslutning - et arbejde, der for mange af de bevægelige deles vedkommende, nærmere kan karakteriseres som genopbygning end som reparation.

På Mølleengen i Århus arbejdes fortsat med restaureringen af boggiepersonvognen HFHJ B 51. Også her skridter arbejdet godt frem.

Endelig har MHVJ i november fra D-maskinegruppen modtaget boggiepersonvognen LJ Ca 16, der trænger til en kærlig hånd. Den vil forhåbentlig snart kunne ses i MHVJs tog. □

## FORENINGSNYT



### Nyt fra lokalafdelingerne

#### Kommende møder

**Onsdag den 18. marts 1987, kl. 19.30** i Englesalen, Niels Steensens Gymnasium, Jagtvej 183 B, 2100 København Ø. Jakob Stilling fortæller og viser lysbilleder om jernbanerne i Kina, efter sit besøg i januar 1987.

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

**Onsdag den 22. april 1987, kl. 19.30** i Englesalen, Niels Steensens Gymnasium, Jagtvej 183 B, 2100 København Ø. Direktør S. B. Brandt, Lollandbanen, taler om »en moderne privatbane i firserne«.

OCCP

### Nordjysk afdeling

For det personale på Limfjordsbanen, der skal til den nye sikkerhedsprøve, afholdes der to forberedende møder på onsdagene 25. marts og 22. april, begge dage kl. 19.00 i lokalerne på Forchammersvej.

I maj måned vil der en lørdag arrangeres møde på Aalborg stations depotværksted. Dato følger i næste nummer.

Jan Eriksen

Kortfattet referat af Nordjysk afdelings ordinære generalforsamling onsdag den 26. november 1986. Dagsorden iflg. lovene.

-①-Formanden bød de 14 stemmeberettigede velkommen og foreslog Mogens Bendsen som dirigent. Forsamlingen tilsluttede sig dette, og dirigenten takkede for valget. Han konstaterede derefter, at generalforsamlingens afholdelse er i overensstemmelse med lovene. Herefter fik formanden ordet til dagsordenen punkt 2, formandens beretning.

-②-Hovedaktiviteten og hovedoplevelsen i år var jubilæumsarrangementet i Odense. Udover de mange positive oplevelser gav jubilæet os en masse nyttig erfaring specielt om kørsel på udebane. Endvidere lærte arrangementet os, at banerne kan samarbejde, uden at den mindste form for problemer opstår.

Vi havde gode arbejdsopgaver på C1 og C29 men er

dog ikke blevet helt færdige med toilettet, men det arbejder vi så med nu. Toilet-kummen er endnu ikke kommet tilbage, da det er kvalitetssikringsfolk, som har formidlet nyemaljeringsen, så det skal bare være i orden.

For en gangs skyld er det ikke økonomien, der sætter grænser for vores aktiviteter. Sæsonen 1986 har givet det bedste resultat i banens historie. Samarbejdet på banen har også været godt og gnidningsløst, hvilket også har påvirket hjemmefronten positivt. Hans Meyer takkede medarbejderne for deres indsats.

For første gang i mange år har der været klager over vores sommerkørsler. Det var fra nogle personer, der desværre blev svinet lidt til, da lokomotivet under start løftede vandet. Sagen er nu bragt på plads, og vi kan konstatere, at det er rart med en forsikring. Sagen har også givet anledning til overvejelser om tilsætning af Nalco til kedelvandet.

-③-Hans Meyer orienterede om regnskabet for 85/86. Der er et overskud på omkring kr. 12.000, hvilket giver et godt grundlag for kommende aktiviteter.

Til regnskabet var der et spørgsmål om, hvor tilbagebetalingen af C8-andele stod. Hertil svarede formanden, at de var under punktet »løbende regninger med DJK«.

-④-Valg:

Fra bestyrelsen var Erik Jensen og Niels Julsrud på valg. Der blev foreslået genvalg, og da begge indvilligede, tilsluttede forsamlingen sig dette med akklamation. Også til suppleantposterne, som tilhører Per Bendixen og Mogens Bendsen, var der genvalg med akklamation.

Herefter skulle der vælges en repræsentant til hovedbestyrelsen, og bestyrelsen foreslog Hans Meyer og som suppleant Jan Eriksen. Der var ikke andre forslag, og de blev valgt som foreslået.

Også valgene til samarbejdsudvalget var genvalg af Erik Jensen og Ove Thomsen med akklamation.

-⑥-Eventuelt

Herunder blev bestyrelsen opfordret til at undersøge muligheder for udbedring af toget på remisen.

Til sidst overtog Frank Sørensen »røret« og viste lysbilleder fra jubilæet i Odense og fra Sverigesudflugten i august. □

## Midtjysk afdeling

Afdelingen holder i foråret møder følgende dage:

**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

**Tirsdag den 3. marts 1987 kl. 19.30:** Dampvideo. DSBs mødelokaler, Østre Stationsvej 43, Odense. Denne aften vil byde på videofilm af forskellig art, bl.a. skal vi se noget fra Lillebæltsbroens jubilæum og DJKs store jubilæumsarrangement i Odense i maj 1986.

**Tirsdag den 28. april 1987 kl. 19.30:** Medlemsaften. Program vil følge i næste nummer af »jernbanen«.

*Jens Bay-Nielsen*

## Lolland-Falster afdeling

**Onsdag den 11. marts kl. 19.15**

**Onsdag den 8. april kl. 19.15**

Møderne holdes i mødelokalerne på Nykøbing-Falster station. Øl, kaffe og brød kan købes.

*Ole Jensen*

## Salgsafdelingen

### Nyheder

**Færgerne på Kattegat** af Mogens Nørgaard Olesen. Lamberths Forlag har i 1986 udgivet denne trafikhistoriske fortælling om de mange færgeruter på Kattegat, der bl.a. forbinder Sjælland og Jylland. Bogen, der kan anbefales til fæргеinteresserede, er på 120 sider med 70 fotos. Pris kr. 138.00 (incl. forsendelse).

**Københavns banegårde-København H. 1. december 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. Bogen kan anbefales på det varmeste! Pris kr. 149,00 + 9,00 i forsendelsesgebyr.

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 portogebytet højest kr. 22,00

### Salgsafdelingen holder flyttedag

I 1986 fik Dansk Jernbane-Klub mulighed for at leje den gamle vognekspeditionsbygning på Københavns godsbanegård, og efterhånden vil en stor del af foreningens mange aktiviteter blive samlet her.

Istandsættelsen af bygningen er nu så fremskreden, at foreningens arkiver, boglader etc. kan flyttes dertil, og derfor er det ganske naturligt, at også foreningens salgsafdeling flytter til samme sted. I forbindelse med flytningen finder der også en nyfordeling af arbejdsopgaverne sted, hvorved bl.a. en del nye kræfter træder til, hvilket naturligvis kun kan være til gavn og glæde for foreningen.

Således vil Salgsafdelingen pr. 1. april 1987 skifte adresse til:

**Dansk Jernbane-Klub  
Salgsafdelingen  
Kalvebod Brygge 40  
1560 København V.  
Postgirokonto 3 17 91 76.**

Samtidig vil den daglige ledelse af Salgsafdelingen blive overtaget af H. C. Halvard.

I løbet af foråret 1987 vil der fremkomme et nyt, revideret salgskatalog fra Salgsafdelingen. Nærmere herom vil følge i »jernbanen« nr. 2/87.

Jeg takker hermed alle for den tillid, som har været vist mig gennem årene som leder af DJKs Salgsafdeling.

*OCMP*



# Dansk Jernbane-Klub

## Foreningens generelle adresse

Dansk Jernbane-Klub, sekretariatet  
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 sekretariatet - se ovennævnte adresse.

## Medlemskontingent for året 1987

Ordinære medlemmer . . . . . kr. 140,00  
Juniormedlemmer (under 18 år 1.1.1987) . . . . . 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)  
Platanvej 18, 1810 Frederiksberg C. Tlf. 01 22 05 17

**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

Jakob Stilling, 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

# bane bøger

Bestil vort  
1987-katalog!

**KØBENHAVNS BANEGÅRDE** - København H  
1. dec. 1911-1986, red. af John Poulsen, 144 s., 25x17 cm,  
omslag i farver, 270 ill., Kr. 149,-

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,-



Udgivet 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. Rowans opfindsomhed og eksportordre til Sverige, Tyskland, England og Rusland. Desuden helt nye oplysninger om dampvognene samt om fabrikkens skibe. Gennemillustreret med fabriksfotos!

**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 helsvejste stålvogne. 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

TERRASSENE 16 MILE 2000  
2700 BRONSHØJ

## Ascan Scandia