



# jernbanen

2

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

April 1987



27. ÅRGANG

KR. 25,00



#### **Afgang!**

Togfører Carsten Buhl giver hermed, billedlig talt, afgangssignal for festlighederne omkring Museumsbanens jubilæum den 5. og 7. juni. Og begivenheden bliver fejret med manér: - Reception - jubilæumsfest - åbent-hus-arrangement - særtogskørsel fra København - og meget, meget mere. I dette nummer af »jernbanen« kan du læse mere om jubilæumet - Danmarks første veteranbane - dens historie og udvikling og om det pionérarbejde, der har gjort banen til det, den er i dag. Museumsbanens 26. sæson fortjener at blive den største i banens hidtidige historie - vi ses i Maribo i år.

Foto: Carlo Bentzen

#### **Forsiden**

Vi bliver på Lolland for at markere et mere beskedent årtalsbarn - »marcipanbrødet« - som nu på sit 35. år stadig bestrider en ikke ringe del af Privatbanernes tungere transport. Alle ni Frichslokomotiver fra 1952 er endnu i drift, og LJ M 31 er her under opvarmning til dagens godstræk fra Nakskov. Hans Henrik Frost (foreningens nye fotoarkivar) kunne næppe i dag have taget et billede fra samme position - idet der her i april er taget de første spadestik til en omfattende remiseudbygning. Foto den 1. oktober 1986.

#### **Distribution**

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

Eftertryk eller kopiering er ikke tilladt uden kildeangivelse - eller efter kontakt til redaktionen.

»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.

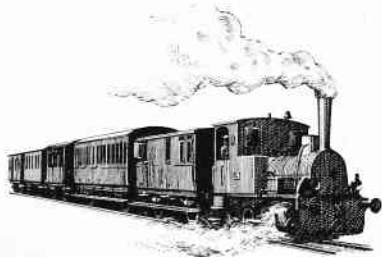
**Nr. 3** ventes udsendt ca. 25. juni. Indhold: Damp i Polen, Hobroulykken, Engelske veteranbaner og meget mere...

#### **Tidsfrister**

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

Sidste frist for stof til nr. 4/1987: 1. juli 1987.

Dette nummer af »jernbanen« er afleveret til Avispostkontoret den 10. april 1987.



# jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

27. årgang nr. 2, april 1987

**jernbanen**  
Vasevej 19 A  
2840 Holte  
02 42 04 52

## Redaktør

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

Museumsbanen i 25 år .....	32
Museumsbanens jubilær: 2 .....	42
Sporhunden .....	43
Jernbanenyt - kort fortalt:	
- DSB .....	44
- Privatbanerne .....	49
- Udland .....	53
- Veteranbanerne .....	54
Foreningsnyt .....	56

## DSBs forjættende fremtid

Folketingets forlig om den faste Storebæltsforbindelse sidste sommer åbnede muligheder for en forjættende fremtid for jernbanedriften i Danmark.

Med beslutningen om fire års afstand mellem åbningen af vej- og jernbaneforbindelsen - i jernbanens favør - fik DSB en appelsin i sin turban, en appelsin af en størrelse, som kun de færreste havde turdet drømme om. I fire år vil toget få en times ekstra forspring for bilerne, hvis ellers forligsskitsen realiseres.

Nu er DSB så i gang med at finde ud af, hvorledes man vil anvende denne gevinst. Ja, faktisk har Storebæltsforliget været gnisten til, at der atter er en langsigtet planlægning i DSB - på linje med den planlægning, der førte frem til Plan 1990.

Projektet hedder Moderne Transport på Skinner - MTS - og handler ikke kun om Storebælt, selv om det selvfølgelig er en væsentlig del af projektet.

Moderne Transport på Skinner skal blandt andet også styre strategien i el-projektet, der har vaklet, lige siden de dieseldrevne IC/3-tog for tre år siden fejede som en stormvind ind over planlæggerens skrivebrode med deres iøjnefaldende tids- og servicemæssige fordele. I den nærmeste tid bliver DSB tvunget til at tage stilling til, om Jylland og Fyn skal elektrificeres, og i bekræftende fald: Hvor og hvor meget. Hvis IC/3-projektet holder, hvad det lover, kan man nok sætte spørgsmålstegn ved rentabiliteten af el-drift på i hvert fald visse af de jyske strækninger. Hvor stor vægt får miljøhensynene så i fremtiden? Disse og mange andre spørgsmål tager planlægningsgrupper i DSB stilling til lige nu.

Ét er imidlertid sikkert: Storebæltsforbindelsen giver DSB et ideelt grundlag i konkurrencen med de øvrige transportmidler - og sammen med hurtigere tog vil den kunne give redskaberne til at lokke mange bilister og næsten alle passagerer fra de indenrigske fly-ruter over i togene. Fordi de er hurtigere, billigere, hyppigere og mere komfortable.

Og om transporten sker med el eller diesel som drivkraft, mærker passagererne jo intet til.

Har 1986 og 1987 været spørgsmålenes år i DSB, krydser vi fingre for, at 1988 og 1989 bliver svarenes. Da skal IC/3 stå sin prøve i praksis. Da ved vi, om Storebæltsforliget nu også får håndgribelige følger. Og ikke mindst om DSB i de kommende sparetider får de rette vilkår til at gøre toget til dét, det fortjener: -

- Fremtidens transportmiddel.

Anders Riis

# Museumsbanen i 25 år

*Tanker ved et jernbanejubilæum*



## Af Bent Jacobsen

At skulle skrive om Museumsbanen i anledning af banens 25-års jubilæum er på én gang både en taknemmelig og utaknemmelig opgave.

Taknemmelig er opgaven, fordi jeg har haft den store glæde at følge banens oprettelse, udvikling og historie, og har oplevet eller kendt de personer, der var med til at få Museumsbanen etableret, og mange af dem, der gennem årene har været med til at holde hjulene i gang. Endelig foreligger der vældig meget materiale til dokumentation af banens historie.

Utaknemmelig er opgaven, fordi der gennem tiderne allerede er skrevet mange artikler om Museumsbanen til »jernbanen«, ligesom der er udsendt årlige driftsberegninger og adskillige udgaver af bøger om banen og dens materiel.

Når jeg alligevel føler trang til at skrive om Museumsbanen er det fordi, jeg ved at bladere i scrapbøgerne og fotoalbummet har genopfrisket min erindring om forskellige faser af Museumsbanens udvikling, som kan være af interesse også for andre, og som ikke alle har været omtalt indgående i tidligere artikler om Museumsbanen.

Jeg har derfor ikke forsøgt at give en samlet kronologisk beskrivelse af banens historie, men for ikke helt at svinge de læsere, der foretrækker en kronologisk historisk beskrivelse, har jeg til sidst tilføjet en fortegnelse over de vigtigste begivenheder og trin i Museumsbanens historie. I øvrigt henvises til »jernbanen« nr. 10/1965 og nr. 1/1971, hvor Poul Skebye-Rasmussen har skrevet banens første fem henholdsvis ni år, og »jernbanen« nr. 2/1982, hvor Carsten Buhl har skrevet om Museumsbanen i 20 år.

## Hvordan opstod Museumsbanen

Ideen med at bevare gammelt jernbanemateriel for ikke blot at udstille det på et traditionelt museum, men for at anvende det i drift på en dertil egnet jernbanestrækning, stammer formentlig fra England. I hvert fald stiftede en kreds af engelske jernbaneentusiaster i 1951 The Talyllyn Railway Preservation Society, der overtog en nedslidt og hensygnende, lille smalsporsbane mellem Towyn og Abergynolwyn i Wales, - fik banen og dens lokomotiver sat i stand, og indledte regelmæssig trafik med turister i sommerhalvåret.

Den første veteranbane blev hurtigt en succes og fik snart efterfølgere andre steder i Wales blandt andet. Da jeg var i Wales i 1969 fandtes der seks veteran- og turistjernbaner med dampdrift alene i dette område, og derfra har ideen hastigt bredt sig over det meste af England.

Herhjemme forsøgte to af de senere medstiftere af DJK, Svend Jørgensen og Mogens Bruun at skabe en ve-

teranjernbane på en smalsporsstrækning ved Bloustrød Teglværk i Nordsjælland, en ide der dengang ikke kunne skabes større tilslutning til. At ideen om at skabe en smalsporet veteranbane skulle blive taget op på ny 20 år senere samme sted, og det endda med henblik på etablering netop på de gamle banetraceer ved det i mellemtiden nedlagte Bloustrød Teglværk, var der nok ingen, der havde drømt om i 1961. Til forskel fra dengang synes projektet nu at have udsigt til at blive til virkelighed inden for en overskuelig tid.

I 1961 stiftedes så Dansk Jernbane-Klub (DJK), med bl.a. det formål at arbejde for bevarelse af jernbanemateriel af særlig interesse, såvel fra offentligt trafikerede strækninger som fra industribaner. Materiellet skulle anvendes på en særlig museumsbane, dels i særtog på andre strækninger.

At skaffe bevaringsværdigt jernbanemateriel var sådan set ikke det store problem, bortset fra den økonomiske side af sagen. Udvalget af materiel, der kunne danne en repræsentativ samling til belysning af de danske privatbaners udvikling fra ca. 1880 og op til 1945 var den gang endnu ret stort. Det hastede imidlertid med at få købt op eller reservere materiel til senere anskaffelse, fordi flere baner stod for at skulle indstille driften eller måtte forudses at ville gøre det i løbet af få år. De få baner, der skønnedes at være levedygtige, skulle til gengæld modernisere deres rullende materiel, hvorfor der også måtte reddes interessant materiel fra disse baner.

Pressen interesserede sig livligt for foreningen og dens planer om banedrift. Politiken skrev således den 9. februar 1961:

**»Veteranjernbanen ved Sorø åbner til sommer«.**

Foreningen havde ganske rigtigt indledt forhandlinger med Statsbanerne og med Sorø Turistforening om muligheden for at benytte den resterende 2,6 km lange del af Sorø-Vedde banen som museumsbane. Banestykket gik fra Sorø station til Sorø bystation gennem skoven og over »Flommen«, en meget naturskøn banestrækning. Det var tanken at søge dannet et driftsselskab, Sorø Damp-Jernbane, med lokal deltagelse, idet man forhandlede med Sorø Turistforening om en økonomisk garantiordning.

Endnu den 30. marts 1961 i forbindelse med foramtalen af DJKs afskedstur på Præstøbanen dagen efter, skrives der om »Sorø Damp-Jernbane, som jernbaneklubben håber at kunne åbne til sommer. Man skal i ugens løb forhandle med DSB om at bruge jernbaneterænet mellem Sorø jernbanestation og Sorø bystation,« skriver Politiken videre. »Veteranbanen ved Sorø møder velvilje overalt« o.s.v.

# POLITIKEN

Torsdag den 9. februar 1961

Pressen interesserede sig meget for åbningen af Danmarks første veteranjernbane - her et lille autentisk udklip fra Politiken den 9. februar 1961. I artiklen stod der endvidere: - Fra Næstved-Præstø-Mern jernbane har Dansk Jernbaneklub købt to ældre vogne for en pris af 2500 kr. -klubbens første vogne. Sammen med generaldirektør P.E.N. Skov har klubbens bestyrelse haft et orienterende møde, og generaldirektøren stillede sig imødekomende over for planerne om en veteranbane på det 3 km lange spor ved Sorø.

Arkiv: Bent Jacobsen



Det gik imidlertid ikke som ventet. Planen om personbefordring med damp tog på denne strækning viste sig vanskelig at realisere, bl.a. fordi der alligevel viste sig en lokal modvilje mod planen og i øvrigt på grund af visse tekniske indvendinger fra DSBs side.

Bestyrelsen ville da se sig om efter en anden strækning, der kunne være egnet. Foreningens daværende (og nuværende) formand Birger Wilcke, der i nogle år havde været bosat på Lolland, blev kontaktet af direktør S. D. Brandt, A/S Lollandsbanen, der bragte i forslag at benytte strækningen Maribo-Bandholm til museumstogkørsel på søndage i sommerhalvåret. Denne strækning, åbnet i 1869 som Danmarks første egentlige lokalbane, anvendtes siden 1952 kun til godstog. Med en længde af 7,5 km fandtes den egnet til museumstogkørsel. Dertil kom det smukke og varierede, typiske lollandske landskab, som banen gennemløber.

DJKs bestyrelse indledte derefter officielle forhandlinger med Lollandsbanen om vilkårene for at låne banestrækningen. Forhandlingerne afsluttedes i løbet af 1962 med underskrivelsen af overenskomsten af 13. maj 1962. Denne overenskomst gav DJK tilladelse til i et vist omfang at benytte banestrækningen Maribo-Bandholm til personbefordring under LJs overopsyn. Denne overenskomst udgør stadig det juridiske grundlag for museumsbanedriften. Banedriften foregår således under Lollandsbanens koncession, og Museumsbanen er derfor ikke omfattet af lov om veteranbaner fra 1969.

## Museumstoget åbner driften

Efter en række særtogskørsler bl.a. en meget vellykket medlemsudflugt den 15. oktober 1961, hvor foreningens første vogne - NPBM C 31 og E 41 - blev hjemført til Maribo, kunne man endelig se frem til den officielle åbning af Museumsbanen, der fandt sted pinselørdag den 9. juni 1962 med et særtog for indbudte gæster, ganske som det altid har været traditionen ved baneindvielser her i kongeriget.

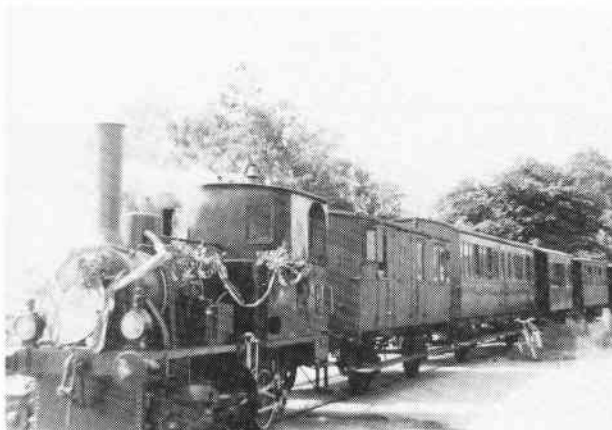
Næste dag, pinsedag den 10. juni 1962, indledtes ordinær drift med tre tog i hver retning på alle søn- og hel-

ligdage. Der foretoges denne første dag i alt 303 rejser. Lokomotiv nr. 3, Faxe, kørte første og sidste togpar, medens det lejede reservelokomotiv, SNNB 5, fremførte det mellemste togpar.

At det overhovedet kunne lade sig gøre at indlede regelmæssige museumstogskørsel godt et år efter, at de første forhandlinger var indledt med Lollandsbanen, kan forekomme næsten utroligt, når man tænker på, at selve ideen var ganske ny og uprøvet her i landet. Ingen havde nemlig nogen erfaring i, hvordan sagen skulle gribes an. Takket være en voldsom entusiasme hos bestyrelsen og foreningens fåtallige, aktive medlemmer, lykkedes det alligevel.

Hele vinteren og foråret forinden havde der været travlhed med at skaffe vogne og sætte dem i driftklar stand. Dette arbejde foregik dels i Maribo, dels i København (Østerport og senere Klampenborg) under Svend Jørgensens ledelse.

I Maribo arbejdede et lokomotivsjak under ledelse af maskinmester Gundtofte med at gøre lokomotiv nr. 3, Faxe, i orden. Lokomotivet var købt i nogenlunde driftklar stand fra sukkerfabrikken i Nykøbing.



Første ordinær tog på Museumsbanen 10. juni 1962, her ved Bandholm Havn fremført af ØSJS nr. 3 - »Faxe«.

Foro: Bent Jacobsen



Et billede fra den første spæde start af DJK. Maribo den 15. oktober 1961. Lokomotivmester er maskinmester Gundtofte og fyrbøder tandlæge Hammer. Året efter var Museumsbanen i fuld gang.

Foto: Bent Jacobsen

Det må heller ikke glemmes, at der var meget administrativt arbejde, der under Børge Chorfitzens energiske ledelse skulle klares. Der skulle udarbejdes køreplan, regler for driften, reklamebrochurer og trykkes billetter og meget mere.

Driften kunne påbegyndes med et tog bestående af lokomotiv ØSJS nr. 3, Faxe, fra 1878, HHJ D 32 fra 1884, NFJ A7 fra 1911, GDS C40 fra 1898, NPMB C 31 fra 1899, NPMB E 41 fra 1898 og godsvognen ZB 99571, Tuborgvognen fra 1895 og ZC 500306, Blåkildevognen, fra 1890. Alt i alt et ganske flot og repræsentativt tog, der virkelig kunne leve op til benævnelsen »Museumstog«, som i de første år var det officielle navn for virksomheden.

Det første år benyttede i alt 3616 rejsende museumstog. Det syntes hermed bevist, at det kunne lade sig gøre at drive veteranbane i Danmark ved hjælp af frivillig, ulønnet arbejdskraft, hvoraf det meste oven i købet var uden erfaring med hensyn til jernbanedrift. Det var derfor med en god portion optimisme, at bestyrelsen fortsatte med at sikre yderligere jernbanemateriel til brug for museumstog.

De næste par år skulle blive en travl tid, men heldigvis oplevede foreningen i disse år en stærkt stigende medlemstilgang, heriblandt mange med speciel interesse for at arbejde med restaurering af de gamle vogne og lokomotiver.



Materiel der sjældent vises frem. LJ M 1, GDS 11 og LB M 1. Kr. Himmelfartsdag 1965.

Foto: Bent Jacobsen

25 år er en lang periode, og det vil føre for vidt at gå ned i alle detaljer omkring Museumsbanens udvikling. En række markante begivenheder fra de første år kommer vi dog ikke uden om at omtale.

## Trekantruten

Den 31. maj 1964 indviedes »Trekanten« Maribo-Bandholm-Sakskøbing. Dansk Veteranskibsklub indsatte dampskibet »Skjelskør« mellem Sakskøbing og Bandholm, og Maribo Turistforening indsatte en todækkerbus, kaldet Victoria, indkøbt fra England, mellem skibets anløbsplads i Sakskøbing og jernbanestationen i Maribo via en rute syd om Maribosøerne. Dette samarbejde viste sig at være en succes allerede det første år, i hvert fald for Museumsbanen, hvor antallet af rejsende steg til 8.024. De næste to år viste imidlertid en lille tilbagegang i antallet af rejsende, og Veteranskibsklubben mente ikke, der fortsat var basis for at anvende S/S »Skjelskør« på trekantruten og trak sig ud af samarbejdet efter sommeren 1966.

Maribo Turistforening anskaffede så et afløerskib M/S »Frisland«, som blev omdøbt til »Saxholm«. Desværre fik dette nyere skib ingen succes på ruten, ligesom skibet var for dyrt i drift for Turistforeningen. Trekantruten måtte derfor opgives efter sæsonen 1967, der gav et trafikalt for museumstog på kun 6.620.

Det var med bange anelser, at man gik ind til sæsonen 1968. De bange anelser som følge af Trekantrutens ophør blev heldigvis gjort til skamme. Sæsonen 1968 gav en klar fremgang til 7.546 rejsende. Fremgangen fortsatte de næstfølgende år, bl.a. som følge af køreplansudvidelser i 1970, hvor man nåede op på 9.729 rejsende. Antallet af rejsende har siden ligget ret konstant og svinget omkring de 12.000 pr. år.

## Maribo-Bandholm Jernbanes 100 års jubilæum i 1969

Det siger sig selv, at Bandholmbanens 100 års jubilæum måtte fejres med manér. Fra at henligge som en næsten glemt godsbanestrækning var banen, takket være etableringen af Museumsbanen, atter kommet frem i lyset, kendt af jernbaneinteresserede i både ind- og udland.

Jubilæet fandt sted, en regnfuld søndag, den 2. november 1969, og det blev sågar nævnt i radioavisen.

Jubilæumsgæsterne blev kørt fra Nykøbing F. med damptog fremført af LJ nr. 19. I Maribo ventede ØSJS nr. 2, Køge, med et lille tog oprangeret af GDS C 40, MBJ A 1, den eneste tilbageværende af MBJs oprindelige vogne, bygget hos Scandia i 1869, samt godsvognen LFJ LC 195 fra 1874. MBJ A 1 eller rettere kun vognkassen var nogle år forinden ved et tilfælde fundet et sted på Sydjylland, hvor den tjente som fiskerhytte. Inventaret, bl.a. de originale bænke, var næsten intakt. DJK var heldig at erhverve vognkassen, som derefter henstod på en godsvogn i Maribo i nogle år.

I anledning af Bandholmbanens 100 års dag påtog Lollandsbanen sig at restaurere vognkassen og at montere den på hjul igen. Også LC 195 havde Lollandsbanen restaureret, og skænket som gave til foreningen i anledning af banejubilæet. Det var denne lille godsvogn, der i mange år, lige til 1963, henstod på Bursø station på Rødbystrækningen som pakhús.

Disse enestående klenodier vakte med rette stor opsigt og beundring blandt jubilæumsgæsterne. Navnlig A 1 har siden kørt i de fleste af MBJs tog som 1. classes vogn.

Når de to vogne ikke kører, opbevares de altid under tag, hvilket som bekendt kun er muligt for ganske få vogne.

De særligt indbudte gæster fortsatte med det lille særtog til Bandholm, hvor man indtog en frokost af den slags, som hører sig til ved den slags lejligheder. De øvrige deltagere i jubilæumsudflugten blev befordret til Bandholm med det gennemgående tog fra Nykøbing F.

I dagens anledning var der givet dispensation fra de bestemmelser, der foreskriver, at der kun må være ét tog ad gangen på Bandholmbanen. For at sikre toggangen var der etableret telefonforbindelse mellem Bandholm station og »Bakken« ved Maribo remise, hvor toglederen opholdt sig, og Bandholm station var betjent som togfølgestation. Da vi dengang ikke disponerede over lokaler i stationsbygningen, var der på læssesporet på Bandholm station opstillet en vogn, HHJ D 32, til brug for stationsbestyreren.

Hele dagens toggang blev afviklet med forskriftsmæssig præcision, og det blev ikke nødvendigt at indsætte nedbrudsreserven, OHJ nr. 5, som holdt i reserve i Maribo.

### Museumsbanens ledelse

Driften af Museumsbanen, kørsel, vedligeholdelse, restaurering og ikke mindst den nødvendige administration, har i alle årene været udført af frivillig og ulønnet personale, alle medlemmer af DJK, der har betragtet det som et privilegium, og en hobby, at lægge et stykke arbejde - og en del penge - i banens drift.

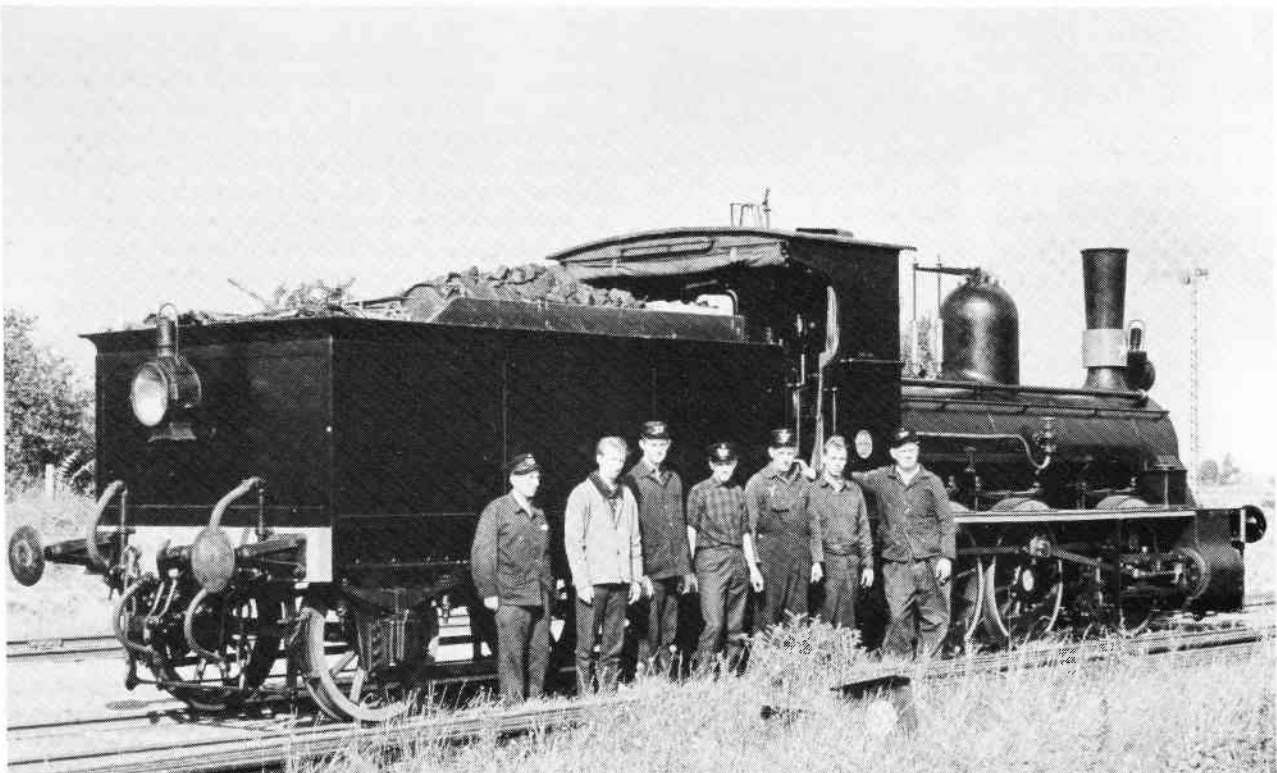
I de første år - pionérårene - var det en selvfølge, at Museumsbanens øverste ledelse og daglige administration lå hos DJKs bestyrelse i København, dog således at de daglige funktioner var uddelegeret til Børge Chorfitzen, der varetog trafiktjenesten og regnskabstjenesten, mens Svend Jørgensen tog sig af maskintjenesten.

Efterhånden som banedriften var blevet etableret, kom der flere og flere arbejdsopgaver både med vedligeholdelse og restaurering af vogne og lokomotiver, med at administrere driften, varetage forhandlinger med Lollandsbanen og andre instanser, udføre PR og salgsarbejde, og samtidig sørge for at opstille turlister og meget mere. Selv om der efterhånden var knyttet flere personer til de forskellige tjenester, stod det efterhånden klart, at det ikke i længden var holdbart, at DJKs hovedbestyrelse stod med ansvaret for den daglige ledelse af banedriften på Museumsbanen. De samtidige planer om at åbne DJKs veteranbane nr. to på Mariagerbanen i Jylland gjorde, at bestyrelsen alvorligt måtte overveje at uddelegere den daglige ledelse af foreningens baner til lokale administrative organer.

Også blandt det personale, der var beskæftiget ved Museumsbanen, sporede en stigende utilfredshed med den hidtidige ledelsesform, hvor kommunikationsvanskeligheder var medvirkende til at gøre beslutningsprocessen lang og undertiden uklar, ligesom det desværre ikke kunne undgås, at også personlige uoverensstemmelser mellem personalet til tider hindrede et fornuftigt samarbejde.

Bestyrelsen besluttede derfor i 1969 at uddelegere driftsledelsen for Museumsbanen til et driftsudvalg. Ordningen kom desværre ikke til at fungere helt som ventet i de første par år, og blev i øvrigt etableret på et tidspunkt, hvor der var opstået uoverstigelige samarbejdsvanskeligheder blandt gruppen af særligt aktive medlemmer, som resulterede i, at Museumsbanen i årene 1968-69 desværre mistede en række af sine mest aktive og engagerede medarbejdere. Men vanskeligheder er som bekendt til for at overvindes, og dette motto har været gældende for Museumsbanen igennem alle årene.

Ændringen af ledelsesstrukturen faldt da også på plads



En af Museumsbanens mest benyttede lokomotiver OHJ 5 - i Høng 1963.

Foto: OCMP



Det er lang tid siden, man har set LJ 19 i drift, men i tresserne og starten af halvfjerdserne var det ikke et sjældent syn. Den store smukke maskine gør klar til afgang fra Bandholm den 30. august 1970.

Foto: Bent Jacobsen

efter et par år. Nye, unge og aktive kræfter tog over, med den ikke helt unge Povl Yhman som ny, drivende kraft på det administrative område.

Ledelsesformen er nu fastlagt i Regulativ for driften af Museumsbanen Maribo-Bandholm. Driftsudvalget bestod oprindeligt af syv medlemmer, hvoraf de fire valgtes af medlemmer, der havde gjort tjeneste ved banen i det forløbne år, og som var fyldt 16 år, medens de tre medlemmer udpegedes af DJKs bestyrelse. Siden 1981 vælges samtlige syv medlemmer af personalet ved et årligt personalemøde. Efter Povl Yhmans død i 1979 har Carsten Buhl været den person, der på driftsudvalgets vegne har tegnet Museumsbanen udadtil.

### Udviklingen i 1970'erne

I 1970 skete der en væsentlig udvidelse af banens trafik, idet der nu kørte tog både lørdag og søndag. I 1970 nåede antallet af rejsende da også op på 12.000.

I 1971 befordrede banen rejsende nr. 100.000 siden driftens begyndelse i 1962. Den heldige fik overrakt en gave, og alle børn i det pågældende tog fik en gratis is.

Oliekrisen i 1973 og de deraf stigende benzinpriser forandrede folks udflugtsvaner, og det kunne mærkes på antallet af rejsende på Museumsbanen. Samtidig steg omkostningerne, navnlig kulpriserne, og det blev nødvendigt at ændre køreplanen. Trafiksvage køredage i maj og september udgik, og lørdagskøreplanen, der var nået op på fire togpar, blev senere beskåret. Alligevel nåede banen i 1975 op på at befordre i alt 14.093 rejsende. Fra 1976 skete til gengæld en udvidelse af kørslen i højsæsonen, idet der indførtes kørsel på onsdage i juli. Disse hverdags tog fik stor søgning, og har det fortsat, selv om de nu er flyttet til torsdage. Denne omlægning af køreplanen er bl.a. baseret på resultatet af en trafikanalyse, som blev foretaget i 1975 ved udlevering af spørgeskemaer til de rejsende i to weekender.

At billettere samtlige rejsende i togene har til tider været noget af en prøvelse gennem årene. På de helt store rejsedage kunne det ofte knibe, selv for to togtjente, at blive færdig med billet salg og kontrolklipping, inden toget nåede til Bandholm.

Det var derfor en stor lettelse, da der i 1977 blev etableret billet salg i Maribo, indrettet i en ombygget personvogn, der blev opstillet foran Maribo station på den stump spor, ud for museet, der endnu var tilbage af det gamle sidespor, der tidligere havde gået over til Quades gård, (der hvor nu Maribo rådhus er opført). Billetsalg fra denne vogn løste ikke bare et praktisk problem for togpersonalet, men også for personalet på Maribo station, der slap for mange forespørgsler fra publikum om, hvor man kunne købe billetter til veterantoget, og hvor toget holdt henne.

I 1977 blev befordret i alt 15.019 rejsende i banens tog. En enkelt billet Maribo-Bandholm kunne dette år erhverves for 7 kr.

Samme år blev det muligt at leje lokaler og pakhuse på Bandholm station. Her indrettedes et historisk stationskontor, der blev taget i brug i 1978. Ved en mindre ombygning i 1980 blev der retableret en dør fra kontoret til perronen. Lokalerne benyttes foruden til kontor, billet- og souvenirsalg også til små, skiftende udstillinger af billeder og forskellige effekter fra jernbanedriftens barndom. En seværdighed er LJs gamle billettrykkemaskine Bolette fra 1874, som stadig benyttes til trykning af billetter til Museumsbanen. Stationskontoret bidrager således til at skabe det rigtige jernbanemiljø omkring Museumsbanen, og mange rejsende benytter togets ophold på stationen til at studere de udstillede genstande. På grund af stationens beliggenhed i byen har den dog kun ringe betydning for trafikerhvervelsen til banen. Næsten hele persontrafikken går således imellem Maribo og Bandholm havn og omvendt.

Bandholm stationsbygning er i sig selv en lille kulturhistorisk seværdighed, da den er landets ældste privatbanestation (1869). Bygningen blev på initiativ fra DJK freddet i 1973 efter bygningsfredningsloven, og må således ikke nedrives, ombygges eller ændres uden fredningsmyndighedernes godkendelse. I 1984 blev stationsbygningen og pakhuset overtaget fra Lollandsbanen af DJK på yderst gunstige vilkår. Bygningen administreres nu af Museumsbanen for DJK, men som en særskilt aktivitet, idet en del af bygningen er udlejet til beboelse.



## Museumsbanens langtidsplanlægning

Når pionérarbejdet er overstået, og toget - om man så må sige - er sat på skinner, indtræder ofte en tilstand af daglig rutine og mangel på omtanke overfor de ting, man har vænnet sig til, og som man tror, går af sig selv.

Heller ikke Museumsbanen undgik denne fase. De interne uoverensstemmelser var, med etableringen af et arbejdsdygtigt driftsudvalg, stort set blevet bilagt, men der sporede nu til gengæld en usikkerhed såvel i ledelsen, som hos det menige personale, overfor fremtiden. Ville det være muligt at sikre driften ud i fremtiden med de meget begrænsede midler, der kunne påregnes hertil? Var det den rigtige måde, vi drev banen på såvel i forhold til det publikum, som vi henvendte os til, som i forhold til den forpligtelse, vi havde påtaget os, til at varetage bevaringsopgaver og museumsvirksomhed?

For at få svar på disse spørgsmål og få formuleret et klart mål med museumsbanedriften, besluttede driftsudvalget i 1975 at nedsætte en planlægningsgruppe. Denne fik til opgave at gennemgå alle banens forhold og at formulere et overordnet mål for Museumsbanen. Desuden skulle gruppen fremkomme med ideer til, hvorledes dette kunne opfyldes.

Gruppen, der bestod af Carsten Buhl, John E. Krouel, Ole Agger Hansen og Bent Jacobsen, kunne i august 1978 endelig afslutte sit arbejde ved at offentliggøre en rapport, Plan 88, der indeholdt en beskrivelse af de eksisterende forhold omkring organisation, drift, faste anlæg, rullende materiel, andre aktiviteter og sidst, men ikke mindst, økonomi. For hvert af disse områder blev der stillet forslag om forbedringer og nyskabelser, der, hvis de blev gennemført, alle ville resultere i en stærkere markering af det mål for Museumsbanen, som planlægningsgruppen formulerede således:

»Museumsbanen skal udgøre et dansk privatbanemiljø, der kan fremvise lokomotiver og vogne i drift på strækningen Maribo-Bandholm. Medlemmerne af DJK kan deltage aktivt som frivilligt personale, såvel ved materiellets vedligeholdelse, som i driften. Togdriften omfatter både tog fra bestemte tidsperioder og tog fra de enkelte privatbaner. Det skal tilstræbes at kunne fremvise materiel, der ikke er i drift.«

Plan 88 blev sendt til de mange myndigheder og institutioner, med hvilke Museumsbanen samarbejdede, eller gerne ville i kontakt med. Man nærede håb om, at rapporten overfor disse ville bestyrke opfattelsen af Museumsbanen som et seriøst foretagende og en betydelig turistattraktion, og skabe forståelse for banens ønsker og behov for støtte af den ene eller anden art. Man kan vist roligt fastslå, at denne hensigt lykkedes. Museumsbanen fik i årene herefter megen goodwill hos både amtskommunen og en række lollandske kommuner, bl.a. i form af kontante tilskud og andél i beskæftigelsesmidler. Der blev således i samarbejde med LJ, for beskæftigelsesmidler som Museumsbanen stod som ansøger til, gennemført grenklipping langs banen, og nok så væsentligt - en udveksling af næsten alle sveller på Bandholmbanen. Dette arbejde påbegyndtes i 1982 og stod på i en treårig periode. Det var en aldeles nødvendig forudsætning for, at banen i dag fortsat kan befares på betryggende vis.

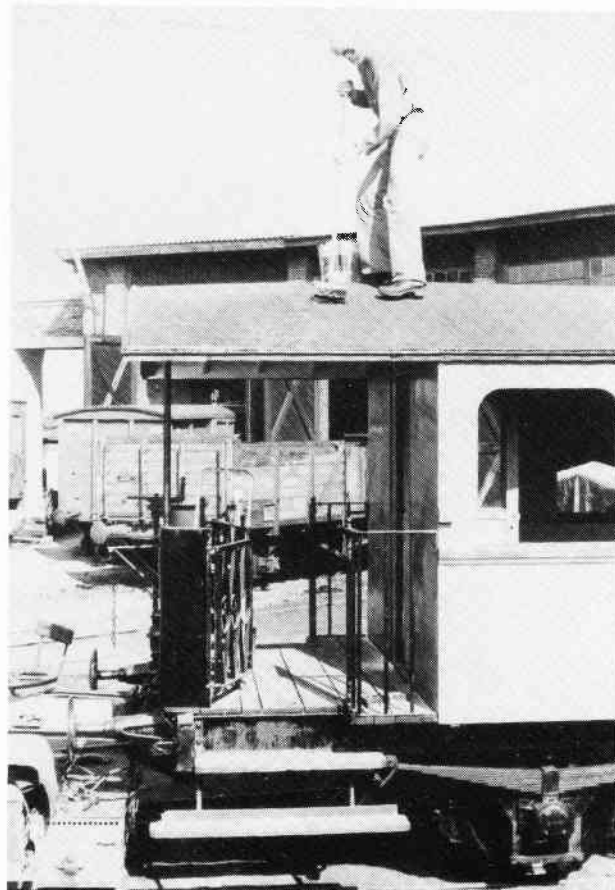
## Opfølgning af planerne

Ser man tilbage på de sidste otte-ni år, er det også i øvrigt forbavsende, hvor mange af de tanker og ideer, som Plan 88 lagde frem, der er blevet ført ud i livet, eller som der er taget de indledende skridt til at virkeliggøre.

På driftssiden er der først og fremmest sket en løbende tilpasning af køreplanen, så at den svarer bedst muligt til trafikbehovet. Det vil bl.a. sige, at vægten ligger på kørslen torsdage, lørdage og søndage i juli, medens kørslen i juni og august er indskrænket til søndage. Der køres alle dage med samme køreplanstruktur, tre dobbeltture, idet de oprindelige to formiddagstogpar er lagt sammen til ét togpar. Denne opstramning af køreplanen og antal køredage, er ikke gået ud over antallet af rejsende, tværtimod. Samtidig har den bidraget til at begrænse stigningen i driftsudgifterne, hvilket med kulprisernes himmelflugt har været et uomgængeligt krav.

Hvad angår togenes oprangering, har der været udvist større opmærksomhed fra banens personale med hensyn til at sammensætte togene således, at publikum får lejlighed til at opleve en mangfoldighed af vogne, samtidig med at togenes størrelse hele tiden er blevet tilpasset det aktuelle trafikbehov.

Det har, trods det at de allerfleste vogne stadig må stå udendørs, været muligt at forbedre standarden for rengøring og vedligeholdelse af de vogne, der anvendes i driften. Af nyistandsatte vogne er skovvognen SJS Cc313 og GDS C 31 samt en tankvogn og en åben godsvogn tilgået driften.



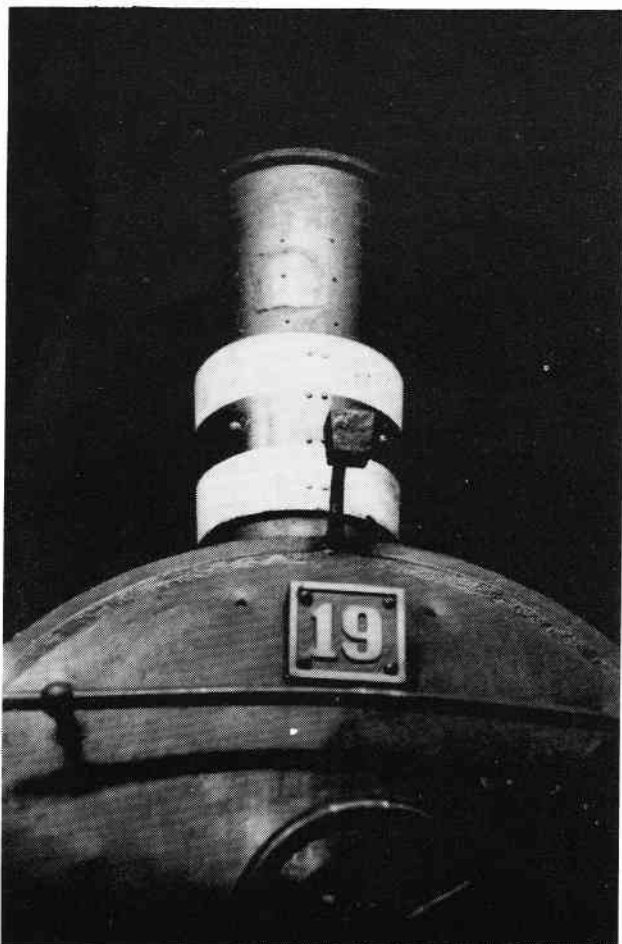
At være medlem af en veteranbane er ikke kun weekendfornøjelser. På hverdage både i og uden for sæsonen skal materiellet passes og plejes. Det er GDS C 31, der får en omgang med tjærekosten sommeren 1980.

Foto: Carsten Buhl

På lokomotiverne er der udført et meget stort restaurerings- og vedligeholdelsesarbejde. I 1978 blev ØG 3 afgivet til driften efter en omfattende revision. Sideløbende med det almindelige arbejde har der lejlighedsvis været arbejdet med revision af LJ nr. 19, der ikke har kørt siden 1974. Inden for det seneste år er der påbegyndt revision af det lille toakslede lokomotiv LJ nr. 20, hvis istandsættelse er blevet opprioriteret på bekostning af den noget vanskeligere nr. 19. Museumsbanens drift kræver mindst to og helst tre køreklare lokomotiver. Dette krav har været opfyldt, idet lokomotiverne ØSJS nr. 2, ØG 3 og OHJ 5 har været anset for driftsklare gennem de sidste fem-seks år, (dog ikke altid alle maskiner samtidig).

Museumsbanen er den eneste bane her i landet, der er i stand til at opvise et driftsklart tog, bestående af de allerældste typer af rullende materiel. Et tog oprangeret af ØSJS nr. 2, Kiøge, D 11 og E 26 alle fra 1879, deltog således i Østbanens 100 års jubilæum i 1979. Kupévognstypen er ved banen repræsenteret ved ØSJS D 11, HHJ D 1 (postbureauvogn) og NFJ A 7. DJK har rådet over yderligere fire-fem kupévogne eller vognkasser, hvoraf et par stykker kunne have været restaureret. Denne opgave er sørgeligt nok blevet forsømt, men det skal Museumsbanen ikke alene bære ansvaret for.

På anlægssiden er bl.a. sket det, at der i 1982 blev anlagt et rigtigt trinbræt med perronsignal og navneskilt i Merritskov. Trinbrættet blev indviet ved et meget festligt arrangement den 6. maj 1982. En udskiftning af næsten



LJ 19 i remisens mørke fangenskab. Nu er der håb forude for atter at se maskinen for fuld damp. Den 17. juli 1978. Foto: Jan Forslund

samtlige sveller på banen har som nævnt fundet sted. Banen er nu i en sådan stand, at museumstrafikken kan afvikles på fuldt forsvarlig vis, ligesom også den lejlighedsvis godstrafik har nydt godt af svelleudskiftningen.

I Bandholm har DJK overtaget stationsbygningen med varehus. Indretning af stationskontor og udstilling af jernbaneantikvarier har fundet sted. Forholdene er dog endnu ikke, som man gerne vil have dem. En mere gennemgribende istandsættelse af den fredede stationsbygning er ønskelig. Dette vil kræve tilførsel af økonomiske midler, udover hvad banedrift og lejeindtægter af bygningen kan bidrage til.

I Maribo er der sket betydelige forandringer i de seneste år. Museumsbanen har - bistået af LJs baneafdeling - selv foretaget omlægning og fornyelse af en del spor ved remisen, og der er ryddet godt op blandt det henstående materiel m.m. I remisebygningen er foretaget forbedringer af køkken- og opholdslokaler, lagerrum og på det seneste af bade- og toiletforholdene. Behovet for plads til overnatning har fundet en foreløbig tilfredsstillende løsning, ved at en gammel DSB vogn (tidligere litra Mr) er blevet indrettet med sovekabiner med køjer. Vognen har lys og el-varme og kan således også benyttes om vinteren.

En ombygning af Maribo stations sporanlæg, som LJ påbegyndte i 1985, har på forskellig vis medført ændringer også for Museumsbanen.

Første etape, anlægget af et nyt læssespor med rampe bag remisen, gav således anledning til den nævnte sporomlægning i kulgårdsområdet. Samtidig blev der for første gang mulighed for at få vejadgang til remisen ved at forlænge læssevejen fra rampen hen til den store remise-skorsten. Vejadgangen har været til stor nytte ved transport af materialer og varer til remisen, men har desværre også gjort det lettere for ubudne gæster at komme over til remisen, med hærværk og indbrud til følge.

Anden etape, optagningen af de gamle læssespor syd for stationen bag stiftsmuseet, bevirkede desværre, at den vogn, som siden 1977 havde været opstillet ved stationens forplads, og hvorfra der foregik billetsalg til banens tog, ikke længere kunne placeres der. Fra 1985 måtte billetsalget derfor ske fra en vogn (HHJ D 1), opstillet ved perron i spor 4. I 1986 bortfaldt også denne mulighed, idet omlægningen er perronsporene bevirkede, at Museumsbanens gamle spor 4 blev nedlagt og erstattet af et nyt spor 3. Dette spor benyttes nu af LJs tog mod Nykøbing. Det hidtidige spor 3 er nu spor 2 og anvendes normalt til overhalingsspor. Museumsbanens tog vil fremover normalt benytte spor 2. Da kørslen mellem remise og perron nu sker i sikret område, har det været nødvendigt at indføre en helt ny procedure for togenes ind- og udrangering.

Rangerlederen er nu forsynet med en af LJs radiosendere og er således i direkte forbindelse med FC, der giver ordre om sporbenyttelse, køretilladelser, og som kan frigive aflåste sporskifter til stedbetjening.

Joh, Museumsbanen har også måttet følge med tiden. Dette er heldigvis sket på en måde, som ikke (endnu!) har berøvet Museumsbanen dens særlige charme og karakter, og som samtidig har været en udfordring til banens personale, der med vanlig tjenstivrighed og entusiasme har sat sig ind i de nye forhold og ændrede sikkerhedsbestemmelser.

Også på prisområdet har Museumsbanen måttet følge med udviklingen. En enkeltbillet kostede således i 1986

Der køres også godstog på Museumsbanen. Her passerer ØG 3 motorvejsviadukten ved Maribo den 30. august 1970.

Foto: Bent Jacobsen



14 kr. I 1962 kostede en enkeltbillet til sammenligning 2 kr. En syvdobling af takstniveauet over 25 år tåler sammenligning med den øvrige pris- og lønudvikling i samfundet. DSB tog i 1962 1 kr. for en enkeltbillet over en strækning på 8 km. I 1986 kostede en enkeltbillet over samme afstand 5-10 kr. afhængig af takstzonernes udstrækning.

### En status

Meget er nået i de 25 år, Museumsbanen har eksisteret, også meget som ingen havde drømt om, da man kastede sig ud i noget helt nyt og uprøvet herhjemme: - at drive veteranjernbane med frivilligt personale, til dels uden praktisk kendskab til jernbaneforhold, men ikke desto mindre underkastet strengt professionelle krav om sikkerhed.

Der er god grund til at være tilfreds med de opnåede resultater. De, der grundlagde foretagendet, og hvoraf heldigvis de fleste stadig er blandt os, kan være stolte over deres pionérgerning og være tilfredse med den indsats, som deres arvtagere har ydet.

På et punkt er der dog ikke grund til at være tilfreds. Trods mange tilløb er det desværre ikke blevet til noget med at få rejst en vognhal i Maribo. Det er let i dag at være bagklog og sige, at hvis DJK havde besluttet at bygge en vognhal for 20 år siden, så kunne den i dag have været betalt, og man havde samtidig haft et bedre grundlag for virkelig at restaurere og bevare de ældste og mest værdifulde vogne, som foreningen råder over.

### Støtteforening

Museumsbanens driftsledelse har nu taget sagen i egen hånd. Opgaven med at få bygget en vognhal må og skal løses indenfor de nærmeste år, hvis Museumsbanen skal overleve også de næste 25 år.

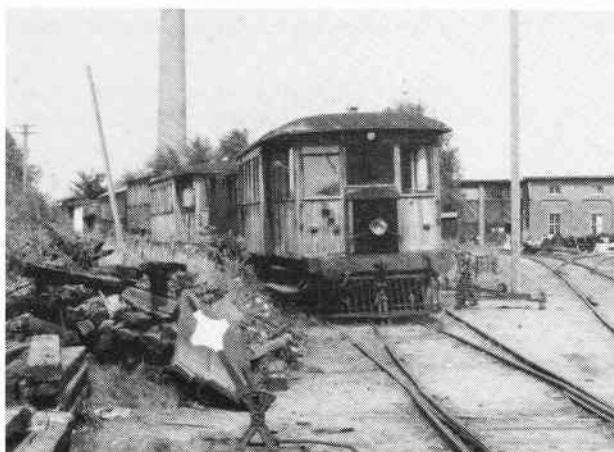
Der er derfor i 1986 blevet oprettet en støtteforening med det formål i første omgang at skaffe 400.000 kr. til en vognhal. Det er mange penge, men tænk på, at en vogn under tag kun koster en brøkdel i vedligeholdelse i forhold til vogne, som står i det fri. I gennemsnit koster vedligeholdelsen af en vogn, som står i det fri ca. 3.000

kr. + arbejdskraft pr. år. Støtteforeningen har på kun et halvt år indsamlet ca. 34.000 kr., samt opnået tilsagn om yderligere 50.000 kr., når byggeriet af vognhallen påbegyndes.

Der er grund til at tro, at det nok skal lykkes at samle de fornødne midler, således at bygningen af en hal kan påbegyndes, og at det vil være muligt at indsamle eller indtjene de midler, der skal til for at afdrage og forrente et byggelån. Erfaringerne fra remisebyggeriet i Mariager viser, at det kan lade sig gøre med en kombination af vilje, fantasi og lidt dristighed.

### Afsluttende betragtninger

En vognhal, masser af vogne og lokomotiver er ikke nok til at udgøre en museumsbane. Der skal mennesker til at gøre tingene levende - mennesker, der er så begejstrede og interesserede, at de fortsat vil bruge fritid, kræfter og penge på at drive jernbane som hobby, og mennesker, der har glæde og fornøjelse af at besøge banen, køre en tur, genopleve deres barndoms togrejse og videregive den glæde til nye generationer, der aldrig har



Sporet umiddelbart nord-vest for remisen i Maribo rummede i mange år en broget skare af materiel, der blot ventede på en kærlig hånd. Den 16. juli 1978 med VLTJ M3 forrest.

Foto: Jan Forslund



En meget vigtig forudsætning for at vore veteranbaner kan bestå og videreudvikle sig er det passagermæssige underlag. Uden befolkningens interesse vil vi være ilde stedt økonomisk, og en vigtig facet i arbejdet med at bevare i arbejdet med at bevare jernbanehistoriske miljøer og materiel forsvinde. De seks passagerer, som Jørn Toxværd her har fanget i en af Museumsbanens bænkevogne i sommeren 1985, nyder tilsyneladende rejsen - medbringende kamera og yngste generation.

oplevet den slags jernbanedrift i virkeligheden.

Om disse forudsætninger også vil være til stede i de næste 25 år og længere frem, er ikke til at vide.

Tilsyneladende er publikumsinteressen for veteranbaner både her og i udlandet stadig usvækket, selv om den efterhånden noget kvalmende nostalgibølge synes at være rullet af.

Når det derimod gælder tilgang af aktivt interesserede unge til at holde driften i gang, synes der desværre at være visse problemer. Der har i de senere år ikke været nogen større tilgang af nye medlemmer, der er interesserede i det aktive arbejde. Årsagerne hertil er måske, at Museumsbanen (og DJK som helhed) ikke gør nok for at udspredde kendskabet til, hvad der foregår af aktiviteter ved de forskellige arbejdssteder. Der skal måske et mere op-søgende arbejde til ved at informere direkte overfor skoler, tekniske skoler, visse arbejdspladser, og overfor de respektive kommuners skole-, kultur- og fritidsforvaltninger, - om de tilbud om en aktiv og meningsfyldt fritidsbeskæftigelse, som bl.a. Museumsbanen kan tilbyde.

Måske bør man se i øjnene, at nutidens og fremtidens unge i stigende grad har fået andre og mere avancerede fritidsinteresser, og føler sig mere tiltrukket af den »rene elektronik« end af den »snavsede og gammeldags mekanik«.

Nuvel, denne beretning skal ikke slutte med pessimistiske betragtninger over fremtidsudsigterne. Museumsbanen er trods alt en så veletableret institution i det lokale udbud af turist- og kulturtilbud, at den nok skal overleve.

Museumsbanen går med fuld damp ind i fremtiden. Men først vil vi fejre vores kære bane i anledning af 25-års jubilæet den 5. og 7. juni 1987. □

### Medlem nr. 100?

Du skal skynde dig, hvis du vil blive medlem nr. 100 af Museumsbanens Støtteforening. Se adressen side 56.

## Museumsbanen i 25 år

### Hvornår skete det?

- 1961** DJK stiftes. Planer om museumsbane på Sorøbanen. Planerne må opgives. Første medlemsudflugt på Bandholm-banen. Forhandling indledes med LJ om museumsbane på Bandholm-banen. Første rullende materiel anskaffes - ØSJS nr. 3 »Faxe«, NPMB C 31 og E 41.
- 1962** Aftale mellem DJK og LJ om at benytte Bandholm-banen til museumsbane. Museumsbanen åbner den 9. juni. I første tog indgår GDS C 40 som den første istandsatte vogn.
- 1963** Lokomotivet OHJ nr. 5 anskaffes. Lokomotivet kører for egen damp fra Høng til Maribo med kupévognen ØSJS D 11. Motorvognen LB M 1 ind sættes forsøgsvis i driften.
- 1964** Trekanttruten Maribo-Bandholm-Saxkøbing åbner den 31. maj.
- 1965** Lokomotivet ØSJS nr. 2 »Kiøge« sættes i drift efter revision. Lokomotivet LJ nr. 19 anskaffes.
- 1966** KSB C 20 sættes i drift efter at være istandsat i Klampenborg. Ny perron anlægges ved Bandholm havn.
- 1967** Trekanttrutens skib S/S »Skjelskør« afløses af M/S »Saxholm«. Trekanttruten indstilles ved sæsonens slutning.
- 1968** Museumsbanen beforder - trods pessimistiske forudsigelser - 7.540 rejsende.

- 1969** Bandholmbanens 100-års jubilæum fejres den 2. november. MBJ A 1 og LFJ LC 195 præsenteres nyistandsatte i dagens særtog.
- 1970** Kørslen udvides til også at omfatte to togpar lørdag eftermiddag i skoleferien. Der befordres i alt 9.729 rejsende. Lokomotivet ØG nr. 3 tilgår driften.
- 1971** Museumsbanen kører tog på DSB i anledning af Sydbanens 100-års jubilæum. I toget befordres bl.a. Tronfølgeren, Prinsesse Margrethe og Hans Kongelige Højhed, Prinsen. Museumsbanen rundt 100.000 rejsende.
- 1972** Køreplanen udvides atter, idet der på lørdage i ferietiden yderligere kører et togpar først på aftenen. Lokomotivet LJ nr. 19 hensættes efter nedbrud med juletræstog.
- 1973** Køreplanen indskrænkes som følge af publikums ændrede udflugtsvaner efter oliekrisen. Trafiksvage køredage i maj og september udgår. Bandholm stationsbygning bliver fredet.
- 1974** LJ fejrer 100-års jubilæum. Museumsbanens LJ nr. 19 og diesellokomotivet LJ M 1 udstilles i Maribo. Driften må indstilles en lørdag/søndag på grund af afsporede godsvogne.
- 1975** Museumsbanen nedsætter en planlægningsgruppe. Første trafikanalyse på baggrund af spørgeskemaer foretages.
- 1976** Kørsel på onsdage i juli påbegyndes. Rejsende nr. 150.000 bydes velkommen i museumstoget.
- 1977** Kørslen på hverdage i juli ændres fra onsdag til torsdag. Billetsalg fra en perronvogn foran Maribo station åbnes. Reparation af fyrkassen på LJ nr. 19 påbegyndes.
- 1978** Lokomotivet ØG nr. 3 sættes atter i drift efter en omfattende reparation udført af Museumsbanens personale. Stationskontor indrettes i Bandholm station. Plan 88, rapport fra planlægningsgruppen, udsendes.
- 1979** Østbanen fejrer 100-års jubilæum. Museumsbanen kører i dagens anledning særtog på Østbanen med både ØSJS nr. 2 »Kiøge« og med OHJ nr. 5. OHJ nr. 5 kører særtog i Gedser for TV-optagelser til serien »Matador«. Køreplanen indskrænkes til tre togpar på alle køredage.
- 1980** Skovvognen SJC CC 313 indsættes i driften efter restaurering.
- 1981** Museumsbanen befordrer i dette år 15.673 rejsende.
- 1982** Merritskov trinbræt indvies den 6. maj.
- 1983** Sporomlægning ved remisen i Maribo påbegyndes. Tankvognen LJ ZE 509101 sættes i drift efter revision. Vognen er opmalet af unge fra Maribo som led i Museumsbanens aktivitetsuge i sommerferien.



I 1983 annoncerede Museumsbanen i de lokale aviser for, som et tilbud i sommerferien, at få byens ungdom beskæftiget. Det kom der meget godt ud af, bl.a. en nyistandsat tankvogn fra Lollandbanen (ZE 50 91 01). Lykkeligvis er nogle af de unge blevet »hængende«.

- 1984** Ny overnatningsvogn (tidl. DSB Mr) tages i brug i Maribo i februar. Bandholm station overtages af DJK 1. juli. Personvognen GDS C 31 indsættes i driften i november efter restaurering.
- 1985** Billetsalget i Maribo flytter til postbureauvognen HHJ D 32, der placeres i spor 4. LJs sporombygning medfører, at spor 4 tages op i september. Sidste tog i det gamle spor 4 er særtog 6461.
- 1986** Museumsbanens Støtteforening stiftes den 15. februar. Formålet er i første række at skaffe penge til opførelse af en vognhal. Sporombygningen i Maribo afsluttes. Museumsbanen får radiokontakt med FC.
- 1987** Museumsbanen vil fejre sit 25-års jubilæum med pomp og festivitas og masser af damp!

Bent Jacobsen



**JUBILÆUMSSÆSON**

# Museumsbanens jubelår: 2

*I den anden af i alt 6 småartikler fortælles denne gang om arbejdet med restaurering af det rullende materiel.*

## Indledende ord af Carsten Buhl

Om foråret er der særlig travlt ved Museumsbanen med at gøre materiellet klar til sommerens kørsler - der laves eftersyn, repareres, males og lakeres. Det sker i dag i Maribo, men hen gennem 1960'erne havde klubben et arbejds hold i Klampenborg, der istandsatte de vogne, som DJK anskaffede til brug for museumsbanekørsel. Og når vi taler om regelmæssig kørsel, så var Bandholm-banen landets eneste veteranbane helt frem til 1969.

I det følgende beretter Svend Jørgensen om et par af de første vogne. Vi skruer tiden tilbage til 1962-63:

### GDS C 40

Nu skal der jo også vogne til en veteranjernbane, og redningen af en af de første, GDS C 40, er nok noget af det mest dramatiske, der er hændt i den retning.

Jeg kørte dengang som fyrbøder og kom en søndag aften til Hillerød og så den morsomme lille GDS C 40 stå umiddelbart foran skæbrænderne, der allerede havde »ædt« de to gamle bogievogne, stammende fra de gamle dampvogne.

Eksekutionen skulle ske mandag morgen, det var der ingen tvivl om!

Selvom jeg faktisk skulle sove denne formiddag, tog jeg til Hillerød inden kl. 7.00 og fik lokket ophuggeren til at tøve lidt med sit arbejde; - fik sat himmel og jord i bevægelse, fik fat i en journalist, der blev interesseret og midt i det hele spurgte, hvad vognen hed? - C 40! - det er jo ikke noget navn! Hvad med »Trille«?

Ja, hvis det kan hjælpe, sagde jeg, og det kunne det, for der dukkede 1400 kr. op efter hans artikel, og vognen blev betalt.

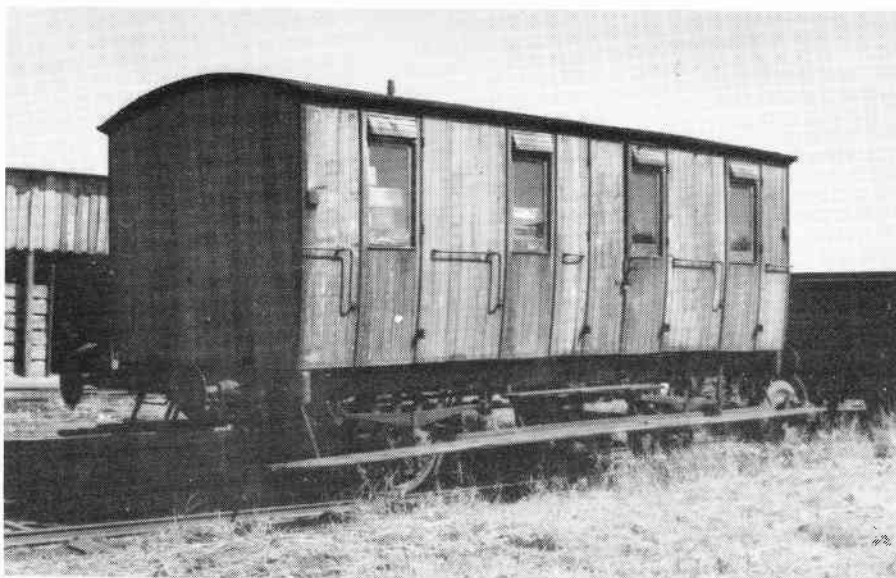


Den gamle, smukke og særprægede vogn GDS C 40, som blev reddet i sidste øjeblik, er fast inventar i mange af Museumsbanens tog. Bandholm 1980.  
Foto: Carsten Buhl

At den så nærmest blev smuglet til København med en tom S-maskine, blev totalt borte derinde, men dukkede op på Centralværksteder, hvor man hverken anede ud eller ind, gør ikke redningsaktionen mindre spændende, men omsider kunne vi (et energisk restaureringshold) begynde på den gamle vogn i Klampenborg, hvorfra den afleveredes til starten af Bandholm-banen i meget fin stand.

### ØSJS D 11

Kupévognen - ØSJS D 11 - er noget af det mest spændende, der findes blandt virkelig gamle vogne. I DJKs spæde start blev den erhvervet fra ØSJS og sendt til



Det er et stort arbejde at restaurere udtjent materiel. ØSJS D 11 var ingen undtagelse, og den ses her henstående som hjælpevogn i Hårlev i 1958 - fire år før DJK fik tag i den.

Foto: Ole Jensen

Klampenborg, hvor den ankom en grå vinterdag i en ynkkelig forfatning. Vognen havde fire kupeer, og alle døre var der endnu, ganske vist spigret til med firetommer søm, for at de ikke skulle falde af.

Indvendig var vognen tom, bortset fra fire gamle stearinlys-lamper med baggrundsskærm - vognens originale.

Den så noget trist ud, og hvor skulle vi begynde og ende?

Først kravlede vi nedenunder og fandt, at vognens ege-træsunderstel overalt var friskt og helt - hjulsæt, akselgæfles, fjedre, puffere og trækstang var også i orden.

Vi kunne altså koncentrere os om selve vognkassen, som til gengæld havde sine ømme steder. Dørene - otte stk. - blev taget ned, og her var et par dygtige »træmænd« en uvurderlig hjælp. Der måtte laves nye ege-træsrammer til flere af dem, og ligeledes nye vinduesrammer. Et par enkelte originale håndtag og låsetøj fandtes også, og så var problemet at finde nye, magen til, eller at lave dem selv. Det var en detalje, som voldte nogen hovedbrud.

Indvendig var vognen ikke så medtaget. På væggene sås tydelige aftryk af sædernes facon og ligeledes, hvor skillerummene havde stået. Det var ikke nødvendigt med nogen tegning. Det var altså bare om at gå i gang, brænde eller bumse gammel maling af, reparere træværk, spartle huller, pudse og slibe.

Sådan en gammel vogn kan rumme mange overraskelser, og denne var ingen undtagelse. Både ind- og udvendig i begge vognsider, diametralt modsat, og lige under taget, var der et firkantet hul ca. 40 x 50 cm, omhyggeligt lappet med brædder. Hvad var det? Jo, det var så-

mænd sporene efter vognens oprindelige to petroleums-lamper, der var anbragt i en udskæring mellem skillerummet mellem den første og anden kupé, således at samme trekantede lygte kunne lyse i begge kupeer samtidig. Det var skam med at spare på lyset, også dengang!

Udvendig havde der været en lille låge, hvor igennem lygten sattes ind, når den var tændt, og op igennem taget en lille skorsten med hætte over.

Det lykkedes at genskabe dette arrangement, så det nøje svarede til billedet af vognen, der senere dukkede op.

Der skulle lægges mange timers arbejde i en sådan restaureringsopgave!

Vi var dengang et meget flittigt hold, der puklede løs på vognen, og al vor møje blev belønnet med en køretur i »vor egen« vogn, da den blev sendt til Maribo, skinnende og fin, som da Scandia afleverede vognen i 1879...

Jeg sagde skinnende og fin, møntet på det udvendige lakerede teaktræ. Teaktræ er noget af det mest taknemmelige at have med at gøre. Ligemeget hvor trist og gråt det ser ud uden lak, kan det ved den rette behandling lakeres op som nyt, og det rådner aldrig.

Da de sidste lakrester var fjernet fra vognsiderne med stålbørster, blev siderne pudset, dels i hånden, dels med en el-pudsesål. Det kan være et slidsomt arbejde. Derefter blev hele vognen vasket i oxalsyre flere gange, samt skyllet ren i vand, endelig kom så dagen med lunt og tørt vejr, hvor vi kunne begynde lakeringen. - Og hvilket resultat!

□

*Svend Jørgensen*

## Sporhunden



### Sporhunden:

Vor godt berejste **sporhund** var sidste gang draget til Bandholm, og trods det at billedet var ganske godt kamoufleret, fik redaktionen alligevel over 100 rigtige besvarelser, og den heldige er præmieret med lidt boggotter. Vor hund er denne gang vandret mod det storkøbenhavnske område. Ved en nærmere analyse af billedet fra den 13. december 1986!! skulle det vist ikke være umuligt at gætte stationens navn.

Send dit svar til redaktionen i Holte inden 1. juni.

Foto: Per M. Jensen



# Jernbanenyt - kort fortalt

Nyheder fra ind- og udland.

I dette nummer: DSB - Privatbanerne - Udland og Veteranbanerne

## DSB

### Rullende materiel

#### Oktober kvartal 1986

**Nyt materiel:** Fra Ascan Scandia er leveret 4 stk. firevogns S-tog, litra FC/MC 6021/6521-6024/6524. Fra Sverige er indkøbt 1 stk. beholdervogn (brugt) 705 0 583 (privatejet: Dansk Sojakagefabrik A/S).

**Udrangeringer:** 2 stk. dieselelektriske lokomotiver MY 1101 (overdraget DSB Jernbanemuseum som driftklar museumslokomotiv), 1136, 7 stk. dieselmekaniske traktorer (Frichs/Ardelt) 118, 122, 130-132, 134, 141 samt 20 stk. personvogne ABg 38-44, 246, 286, 296, 307 - Bg 29-44, 002, 003, 056, 072, 077, 085, 150, 154, 158, 160, 161, 171, 177, 186, 193, 198. (Bg »150, 171 og 186« er solgt til LJ og »002« til OHJ - i øvrigt er seks vogne udrangeret efter et større rangeruheld i Esbjerg, og resten som følge af vognenes dårlige tilstand).

**Omlitring:** 1 stk. litra Bns 29-84 530 er ændret til Bns-e efter indretning til kørsel med elektriske lokomotiver, litra EA; - i alt 58 stk. litra An, Bn og Bns har fået tilføjet -d til litra for at markere, at vognene indtil videre beholder dampvarmeudrustningen, jf. »jernbanen« nr. 5/1986, side 109 - og 8 stk. litra ABg 38-44, 249, 250, 255, 295, 297, 309, 311 har fået tilføjet -u i litra, da vognen nu - efter installation af radiotalested og virksomt højttaleranlæg - fortrinsvis anvendes som lokalvogne i udlandstog på strækningen Helsingør-København H.-Rødby Færge.

**Renovering:** 10 stk. litra MM, 9 stk. litra FS, 16 stk. litra MU og 16 stk. litra FU er renoveret i Værksted Tåstrup. I alt 266 vogne var pr. 31. december 1986 renoveret i S-togs fase 1-programmet. (Antal renoverede vogne pr. 30 september 1986 var 215).

★

**Status - Efter til- og afgang i oktober kvartal bestod vognparken pr. 31. december 1986 af:**

▶ **782 stk. personvogne** (styre- og mellemvogne for MA-, ML- og S-tog ikke medregnet). *Tilgang:* ingen - *Afgang:* 20 vogne (jf. ovenfor).

▶ **72 stk. post- og bagagevogne.** Ingen ændringer.

▶ **3.320 stk. lukkede godsvogne.** *Tilgang:* ingen - *Afgang:* 40 vogne.

▶ **1.608 stk. åbne godsvogne.** *Tilgang:* ingen - *Afgang:* 16 vogne.

▶ **1.516 stk. tjenestevogne:** *Tilgang:* 51 vogne: 950 1, 583-592 (svelletransportvogn) (Bafd.), 950 3 765 (transportvogn for sporværktøj) (Bafd.), 982 3 147 (hjælpetogskran) (APafd.), 982 3 441 (løbevogn for hjælpetogskran) (APafd.) og 38 stk. af godsvognstype -

*Afgang:* 64 vogne: 950 0 705 (Bafd.), 952 2, 811-813 (APafd.) samt 60 vogne af godsvognstype. (419 stk. af tjenestevognene er af specialtype).

▶ **494 stk. privatejede godsvogne** (samt 12 stk. lejet af DSB). *Tilgang:* 1 vogn 705 0 583 (jf. ovenfor) - *Afgang:* 7 vogne: 700 1, 805, 807 (Den fælles Olielevering A/S), 720 3, 573, 574 (Dansk Sojakagefabrik A/S), 722 5 033 (Superfos A/S), 905 5, 603, 604 (DSB-maskintjenesten - overført til tjenestevognsparken - inkl. i tal ovenfor - nu 949 0, 553, 554). (Renovdan System Transport A/S har indsat 720 2 807 købt af Dansk Shell A/S - ex. 720 2 841).

★

**Pr. 31. december 1986 rådede DSB over følgende (antal) trækraftenheder m.v.:**

#### Damplokomotiver:

Toglokomotiver	3
Rangerlokomotiver	1

#### Elektriske lokomotiver (25 kV 50 Hz):

Toglokomotiver	10
----------------	----

#### Motormateriel:

Toglokomotiver	198
Rangerlokomotiver	123
Traktorer	77
Motorvogne	212
Bivogne	37

#### Elektrisk materiel (1,5 kV =):

Motorvogne	299
Bivogne	300

I afsnit »Damplokomotiver« omfatter »Toglokomotiver«: E 991 - P 917 - R 963; »Rangerlokomotiver« er F 441.

I afsnit »Elektriske lokomotiver« omfatter »Toglokomotiver«: 10 EA.

I afsnit »Motormateriel« omfatter »Toglokomotiver«: 37 ME - 1 MV - 45 MX - 54 MY - 61 MZ; »Rangerlokomotiver«: 106 MH - 17 MT; »Traktorer«: 35 Ardelt-type - 40 Köf-type - 1 benzin- og 1 dieselmekanisk småtraktor; »Motorvogne«: 11 MA - 7 ML - 97 MR - 97 MRD; »Bivogne«: 10 AM - 6 BM - 6 BMk - 10 BS - 5 FL.

I afsnit »Elektrisk materiel« omfatter »Motorvogne«: 24 MC - 210 MM - 65 MU; »Bivogne«: 24 FC - 211 FS - 65 FU.

★

**Pr. 1. januar 1987 var følgende rullende materiel i ordre:**

- 46 stk. dieselhydrauliske motorvogne (IC/3 togsæt), litra MF 9001-9046,
- 3 stk. servicevogne (jf. »jernbanen« nr. 5/1986, side 105), litra Ckm 89-90 601 - 89-90 603,
- 23 stk. personvogne (mellemvogne for litra MF (IC/3 togsæt)), litra FF 9501-9523,



- 100 stk. lukkede godsvogne, litra **Hbillns 246 0 000-246 0 079** (uden skruebremse), **246 0 800 - 246 0 819** (med skruebremse).

### Renovering af regionaltrafikvogne

Regionaltrafikken på Sjælland varetages i dag primært af 346 vogne fordelt på følgende vogntyper: 14 stk. litra An/An-d, 267 stk. litra Bn/Bn-d og 65 stk. litra Bns/Bns-d/Bns-e. Vognene er leveret nogenlunde kontinuerligt over en 12 års periode fra 1971 til 1983.

Vognenes tekniske og markedsmæssige egenskaber er kun for en begrænset tid i stand til at leve op til forventningerne hos publikum. Der arbejdes derfor for tiden på at sammenkæde investeringsplanen for nyt materiel til den sjællandske regionaltrafik (elektriske regionaltogetsæt (projektlitra ER)), med en plan for udrangering på længere sigt samt de deraf afledte behov for renovering af et antal vogne i restlevetiden.

Den planlagte rationalisering af værkstederne i forbindelse med bl.a. indførelsen af IC/3 togsættene ventes at ville medføre en periodevis overtallig styrke i værkstederne. Denne styrke vil blive søgt indsat bl.a. på renoveringsopgaver.

1. fase af renoveringsprogrammet er allerede igangsat. Centralværkstedet i Århus skal således på 109 vogne litra Bn og Bns udføre en række tekniske forbedringer, medens Værkstedet i Tåstrup skal udføre tilsvarende ændringer på 29 vogne. Der er tale om et arbejdsomfang på ca. 50 mandår fordelt på 1987 og 1988. De nødvendige materialeudgifter er opgjort til ca. 12 mio. kr.

Ændringerne omfatter bl.a. montering af statiske batteriladere, som vil forbedre vognenes stabilitet i vinterperioder med stort strømforbrug. Endvidere er der tale om at etablere selvlukning af de indvendige skydedøre samt en fornyelse af aptering og vandanlæg i vognenes toiletter. En række nye elektroniske rumtermostater skal i øvrigt sørge for et bedre indklima. Maskinafdelingen vil derudover gerne af med den øjenfaldende rust, der i tidens løb har dannet sig omkring vinduerne.

Renoveringsprogrammets 1. fase vil gradvist blive udvidet til flere vogne - antagelig halvdelen. På de nyeste vogne, der beregnes at være i drift indtil årtusindeskiftet, vil ændringerne også komme til at omfatte forbedringer af passagerafdelingens komfort, herunder ind- og udstigningsforhold, sofaer m.v.

Maskinafdelingens udviklingskontor har i en forsøgsperiode ladet bremseklodderne på regionaltrafikvognene udskifte med de mere støjsvage skivebremser. Resultatet er så positivt, at de vogne, der renoveres, nu udstyres med skivebremser.

Bremsestøj fra vognene kan i øvrigt helt undgås, når lokomotivet er af litra EA eller ME. Disse lokomotiver har såkaldte elektrodynamiske bremser, som lokomotivføreren kan bruge sammen med eller i stedet for maskinens vognbremse. Lokomotivføreren skal lige vænnes til den nye bremseteknik, men egentlig skoling kræver den ikke.

### Ny type S-togsmateriel

DSB anbefaler i et bidrag til en rapport om den fremtidige trafik i hovedstadsområdet, at Hovedstadsrådet beslutter sig for en ny type S-tog, der er både billigere og lettere end de nuværende.



Skitse af 4. generations S-tog.

Tegning: DSB

Det er arbejdet med udviklingen af IC/3 toget, der har inspireret til forslaget om en helt ny type S-tog. Foruden at være billigt i indkøb, er toget også billigt i drift. Den lave vægt betyder, at toget kan køre hurtigere end de nuværende, så 475 vogne kan udføre den samme trafik, som nu klares med 550. I alt råder DSB som bekendt over ca. 600 S-togsvogne, hvoraf 48 er nye (eller næsten nye) litra FC/MC.

De ca. 550 vogne er anskaffet i perioden 1967-78 og skal enten udskiftes eller renoveres i løbet af 90'erne. DSB foreslår, at de nye driftsøkonomiske tog anskaffes i et tempo, der gør yderligere renovering af de nuværende S-tog overflødig. Der er tale om en investering på 3,8 mia. kr.

### Nattog

Det nye og udvidede sovevognsprodukt, der betyder indsættelse af flere sovevogne i nattogene til og fra Jylland, kan ikke iværksættes fra overgang til sommerkøreplan, den 31. maj, som oprindeligt planlagt.

De nødvendige sovevogne, 10 stk., som er lejet af British Rail for en seksårig periode, kan først sættes i drift omkring 1. september, da de tekniske tilpasninger, som omfatter bl.a. strømforsyning, ind- og udstigningsforhold og varmesystemet, tager længere tid end først antaget. Tilpasningen til kontinentale forhold sker på BRs værksteder i Derby.

Tog 591/590 »**Syvsoveren**« bliver det hurtige tog med sove- og liggevogne og tog 595/594 »**Natteravnen**« det langsommere med hvilesædevogne (litra Bf) fra den 1. september. I den første del af sommerkøreplansperioden befordrer det førstnævnte togpar liggevogne og det sidstnævnte sovevogn og hvilesædevogne i stedet.

DSB har i øjeblikket indsat 5 lejede sovevogne fra Waggon Lits i den internationale TEN-pool. Vognene falder snart for aldersgrænsen (30 år), hvorfor DSB af DSG har købt 5 sovevogne, som nævnt i »jernbanen« nr. 6/1986, side 142. De dér nævnte vogne plus yderligere én: **71-41 801**, kan derefter indsættes i den nævnte vognpool. DSBs to T2-sovevogne, der frigøres fra kørslen mellem København og Frederikshavn og v.v. fra 1. september, jf. ovenfor, vil i stedet blive anvendt i et København-Stockholm løb.



DSBs nye kørekran ses her i funktion ved fjernelsen af den gamle bro ved Enghave station den 9. november 1986. Den 14. januar væltede den som følge af fejl i de elektroniske komponenter. Reparationen, der vil andrage ca. 2 mio. kr., er påbegyndt på fabrikken i Tyskland. DSB regner med, at fabrikantens forsikring dækker omkostningerne.

Foto: Per M. Jensen

## EA-lokomotiverne navngivet

En gammel tradition blev genoptaget, da DSB besluttede at navngive de elektriske lokomotiver, litra EA.

I begyndelsen af februar var påsætningen af navnene afsluttet - i de fleste tilfælde i forbindelse med en lille højtidelighed.

Danske mænd - og en enkelt englænder - og en enkelt kvinde, der har haft betydning specielt indenfor naturvidenskab og teknik - og med tilknytning til jernbanen, har givet navn til lokomotiverne:

3001 H. C. Ørsted	3006 Valdemar Poulsen
3002 Niels Bohr	3007 Kirstine Meyer
3003 Heinrich Wenck	3008 Otto Busse
3004 Ole Rømer	3009 Anker Englund
3005 William Radford	3010 Søren Hjorth

De 10 litra EA forudsættes anvendt til stamtogstrafikken på strækningen Helsingør-København (1987) - Roskilde (1988) og - Ringsted (1989) indtil K 93, hvor de overføres til trafikopgaver via den faste Storebæltsforbindelse (godstog - inkl. DanLink-tog - og supplerende weekendintercitytog - supplement til IC/3-trafikken). Til denne kørsel mellem København og Odense kræves ifølge en foreløbig opgørelse 15 elektriske lokomotiver. Den endelige beslutning om anskaffelse af yderligere elektriske lokomotiver kan udskydes til 1989 - og således afvente en nærmere afklaring af konsekvenserne af Storebæltforbindelsen og fastlæggelsen af elektrificeringsplaner ud over 1993 (Odense-Fredericia/Padborg) og de krav, som en fast Øresundsforbindelse vil stille til DSBs transittrafikafvikling. Den regionale trafik København-sjællandske stationer-Odense påtænkes afviklet med elektriske togsæt (ingen diesellokomotiver i »Storebæltsrøret«, men nok IC/3-togsæt - eller mere korrekt litra MF/FF/MF).

## Faste anlæg

### Dobbeltspor på Nordvestbanen

Et nyt 2. hovedspor blev den 18. januar 1987 taget i brug på strækningen **Vipperød-Holbæk**. Det nye spor vil medvirke, at bl.a. færgetogene mellem Kalundborg og København undgår forsinkelser.

Sporændringer i Holbæk stations østende har medført, at stationen har mistet sit I-signal med forgreningsangivelse, beregnet for de gennemkørende OHJ-tog mellem København og Asnæs (i sin tid en morsom, men måske lidt flot disposition).

Dobbeltsporet, der er syv kilometer langt, skulle egentlig først være taget i brug i midten af 1988, og faktisk står det heller ikke helt klar endnu. For eksempel kan sporet ikke bruges til vekseldrift, før tekniske installationer som f.eks. linieblokanlæg er klart og mellembloksignaler er sat op.

Det fuldt udbyggede spor vil komme til at koste omkring 70 mio. kr., fordi der også måtte købes jord og bygges broanlæg.

### Ny S-station i Frederikssund

Sådan kommer den trafikterminal i **Frederikssund** til at se ud, når den står færdig i sommeren 1989. Trafikterminalen, der bliver indrettet med både kiosk og venterum samt opholdsrum for chauffører, er dels S-togsstation og dels HT-busterminal. Den nye trafikterminal bliver ende-



Frederikssund ny S-station med busterminal. Bemærk halvcirkelformen. Som det måske anes vil man forsøge at opstille kobberspiret fra den nuværende stationsbygning som vartegn på stationspladsen.

DSB/Bygningstjenesten

station på en videreførelse af den elektriske drift fra Balserup. Ønsket om en direkte forbindelse til København går dermed i opfyldelse for Frederikssund kommune, som sammen med Hovedstadsrådet skal betale udgifterne til terminalen.

### IC-stationer

DSB går nu i gang med en omfattende modernisering af 36 stationer - fortrinsvis Intercitystationer - landet over. Der er i alt afsat 150 mio. kr. til projektet, som skal være afsluttet i 1990. Startskuddet blev givet 7. februar i Esbjerg, hvor den første moderniserede station vistes frem for offentligheden.

Blandt de afgørende forbedringer, som kan ses på Esbjerg station, er opvarmede venterum med borde og polstrede stole. For at mindske uro og hærværk er væggene af glas, så ventesalen kan overvåges fra billetsalget. Med moderniseringen af de 36 stationer vil der fremover blive lagt vægt på nye rengøringsvenlige toiletter i robuste materialer, bedre adgangsforhold til stationerne - også for handicappede - samt et bedre informationssystem med TV-skærme, som viser afgang- og ankomsttider.

Bag moderniseringen ligger en erkendelse af, at stationernes standard i dag ikke er god nok, og at serviceniveauet skal højnes, hvis stationerne skal leve op til de nye IC/3-tog, som fra begyndelsen af halvfemserne skal stå for hovedparten af fjerntrafikken.

### Elektrificeringsplanerne

Planerne for elektrificering af hovedstrækningerne har siden anlægslovens vedtagelse i Folketinget undergået utallige justeringer. Hidtil har der ikke været ultimative frister for projektets gennemførelse, men vedtagelsen af

den faste Storebæltsforbindelse har ændret billedet totalt. Nu skal køretråden være nået til Odense senest sommeren 1993.

Siden vi bragte skitsen over åbningsår for de enkelte strækninger på Sjælland i »jernbanen« nr. 6/1986, side 142, er DSBs ledelse kommet til den konklusion, at en elektrificering af Nordvestbanen til ibrugtagning i 1991 vil bringe Ringsted-Odense etappen økonomisk og dermed tidsmæssigt i fare, sammenholdt med, at der på basis af de hidtil anvendte beregninger ikke kan opnås en rimelig forrentning af anlægget. Heller ikke etappen Ringsted-Næstved kan udføres til ibrugtagning 1990, men måske noget senere, hvis Odense-etappen kan klares til tiden, og de bevilgede midler ikke med fordel kan anvendes et andet sted.

## Drift og administration

### Ny S-togskøreplan - S-87

I forbindelse med Hovedstadsrådets behandling af budget 1987 blev det på baggrund af Hareskovbanens relativt dårlige rejsehastigheder vedtaget, at der fra sommerkøreplanen S 87 skulle søges opnået en forbedring.

For at opfylde dette formål har det været nødvendigt, at foretage en mindre opbrydning af S-togskøreplanen. Der sker følgende ændringer:

- Der oprettes en ny stamlinie H, der i hele driftstiden betjener strækningen Farum-København H., og som i dagtimerne på mandage-fredage forlænges København H.-Høje Tåstrup i samme plan som nuværende linie Bb.

- Derfor afkortes den nuværende stamlinie B, der i hele driftstiden betjener strækningen Høje Tåstrup-Farum, til strækningen Høje Tåstrup-Østerport, og den nuværende linie Bb - der i dagtimerne mandage-fredage betjener strækningen Høje Tåstrup-Hellerup nedlægges.

- For at bibeholde sammenhængen mellem stamliniebetjeningen og myldretidsbetjeningen på Hareskovbanen er det samtidig nødvendigt at ombytte linie Ax og Bx, således at den nuværende myldretidslinie Ax, der i dag betjener strækningen Hundige-Østerport, ændres til at betjene strækningen Hundige-Farum, og den nuværende myldretidslinie Bx, der i dag betjener strækningen Høje Tåstrup-Farum, ændres til at betjene strækningen Høje Tåstrup-Hellerup.

### I hovedtræk betyder ændringerne at:

- der for Hareskovbanens passagerer - ifølge tællingen i november 1984 i alt 30.000 for begge retninger tilsammen - i hele driftstiden opnås en reduktion af rejsetiden til/fra City for de ca. 23.000 passagerers vedkommende. Mellem Farum og City bliver rejsetiden 5 minutter kortere, mens rejsetiden for de øvrige stationer, alt efter afstanden fra City bliver reduceret med mellem 5 og 2 minutter. Reduktion opnås dels ved, at det nuværende ophold på Ryparken på ca. 3 minutter af hensyn til direkte korrespondance til linie F, bortfalder, dels ved en opstramning af køreplanen i form af kortere, men tilstrækkelige opholdstider på stationerne.

- der for myldretidstogene bliver tale om en reduktion af rejsetiden på ca. 2 minutter.

- den nuværende omstigning på Ryparken til/fra linie F, der benyttes af ca. 2.200 passagerer, ændres, således at den i dag ret knebne omstigningstid, særligt for passagerer med barnevogn og for ældre og gangbesværede per-



Der bliver omfattende ændringer i S-togtrafikken fra køreplansskiftet i år. Ikke mindst på Farumlinien hvor nyeste generation S-tog her er fotograferet ved passage af Mølleåbroen.... S-togsnettets eneste énspejede delstrækning. FC/MC 6011/6511-12-17-18 den 1. marts 1987.

Foto: Jan Forslund

soner, på ca. 3 minutter forøges til ca. 10-12 minutter. Dette vil samtidig medvirke til en forbedring af regulariteten.

- strækningen Hellerup-Østerport i dagtimerne mandage-fredage mister 1 tog pr. 20. minut. Det vil for Hellerup sige en reduktion fra 4 til 3 tog, og for Svane-møllen og Nordhavn fra 5 til 4 tog pr. 20. minut.

- strækningen Hellerup-Østerport i myldretiden og aften/weekend bevarer samme togantal som nu pr. 20. minut.

- strækningen København H.-Østerport, hvor der er de fleste passagerer, forbedres ved om aftenen og i week-enden at få ét tog mere pr. 20. minut.

- passagerer fra Hellerup til strækningen Hvidovre-Høje Tåstrup nu også i dagtimerne mandage-fredage udenfor myldretiden må foretage togskifte (bortfald af linie Bb).

- Tredje generation S-tog (litra FC/MU) vil blive indsat på den afkortede linie B (Høje Tåstrup-Østerport), idet denne linies vognforbrug, incl. reserver, som den eneste vil kunne dækkes fuldt ud med det nye materiel.

Det fremgår tydeligt af ovenstående, at nogle passagerer vil få påført visse ulemper, men langt de fleste vil få kortere rejsetider. De samlede køreplansmæssige om-lægninger medfører for passagertimerne, driftsøkonomien og vognforbruget følgende:

- der vil for det samlede antal passagerer blive tale om, at der spares ca. 5.000 passagertimer pr. uge eller ca. 1% af S-banens samlede passagertimetal.

- den samlede driftsudgift for S-banen vil, baseret på en foreløbig nøgletalsberegning, blive reduceret med ca. 0,9 mio. kr. pr. år.

- vognforbruget i myldretiden vil blive reduceret, svarende til et mindre forbrug på 8-10 vogne.

### Ny køreplan - Lille Nord

Den nuværende køreplan for Lille Nord blev indført den 2. juni 1985 i forbindelse med indsættelse af nyt materiel (7ML/FL-tog). Den indeholder timedrift med faste minutter i hele driftsperioden. I myldretiden mandage-fredage

suppleres med ekstratog uden stop i Langerød og Grøn-holt.

Den ny køreplan for Kystbanen fra K-87 i forbindelse med den fulde udnyttelse ad strækningens elektrificering nødvendiggør en justering af køreplanen for Lille Nord. For at kunne afvikle trafikken på strækningen Snekkersten-Helsingør, hvor Kystbanen og Lille Nord benytter samme spor, er det nødvendigt at fremrykke de faste minuttal for Lille Nord med 20 minutter. Der foretages ingen ændringer i køreplanens opbygning, ligesom de korte overgangstider til/fra S-togene i Hillerød bevares. Derimod foretages visse tilpasninger af første og sidste tog samt af ekstratogene.

### Euro-City - logo

DSB har udarbejdet et kvalitetsstempel efter opfordring fra jernbaner i EF, Schweiz og Østrig. Euro City-logoet, som også ligner to tog i fuld fart, står tegneren Bo Bonfils for.

Euro City-logoet sættes på internationale tog, hvis de lever op til visse kvalitetskrav, som generaldirektørerne fra 14 lande er blevet enige om. Der stilles krav om høj hastighed, komfort og ekstra service, for eksempel skal passagererne modtages på perronen af servicepersonale. Nettet af internationale kvalitetstog, som får sin debut, når sommerkøreplanen træder i kraft, skal gøre det lette-



re at konkurrere med luftfart, bus- og biltrafik. På dansk strækning Rødby Færge-København H. (-Helsingør) drejer det sig om togene 30/31 »Merkur«, 32/33 »Skandinavien« og 34/35 »Hansa« samt 390/391 »Alfred Nobel« (Stockholm/Oslo-Hamburg), der dog ikke udveksler passagerer i Danmark.

### Nye investeringer i H-området

Hovedstadsrådet, der som bekendt har det overordnede ansvar for den kollektive trafik i København, har en stor og dyr ønskedel for de kommende år. For at den kollektive trafik kan konkurrere med privatbilismen, som skaber voksende problemer i Københavns centrum og på indfaldsvejene i morgentimerne, er en investering på over otte mia. kr. nødvendig. Hovedstadsrådet ønsker at bygge en tunnelbane til Amager, og man vil også have 550 S-togsvogne og lige så mange busser udskiftet. Altsammen inden 1992.

DSB er ikke uinteressert i at udvide S-togsnettet med en tunnelbane til Amager. Men man lægger først og fremmest vægt på, at Frederiksberg og Nørreport stationer bliver forbundet, så den meget trafikerede strækning mellem Hovedbanen og Østerport aflastes. DSB håber derfor, at man først kan anlægge denne linie, for så senere at føre banen videre over Kgs. Nytorv til Amager. En tunnelbane mellem Frederiksberg og Nørreport vil koste ca. en mia. kr., men så vil den også kunne hvile i sig selv økonomisk.

### Fast forbindelse Danmark/Sverige

Danske og svenske embedsmænd bearbejder for tiden

forskellige forslag til en fast forbindelse over Øresund. Til dem har DSB udarbejdet et nyt forslag, som skal med, når politikerne får en samlet oversigt over bro- og tunnelmulighederne. En sådan skal ligge færdig i sommeren 1987.

DSBs forslag drejer sig om en kombineret bane- og vejforbindelse, der via både bro og tunnel skal forbinde Malmø og København. Hittidige forslag har fokuseret på en jernbanetunnel mellem Helsingør og Helsingborg kombineret med en vejbro og tunnelforbindelse mellem København og Malmø. Fordelen ved den nye idé er, at man undgår godstrafik på kystbanestrækningen igen, og at Kastrup Lufthavn får togforbindelse lokalt, nationalt og internationalt.

Den samlede pris for projektet er godt 8,2 mia. kr. DSB og de svenske statsbaner skal i givet fald bidrage med hver halvdelen.

★

I »jernbanen«, nr. 6/1986, side 143 bragte vi en sporplan over Høje Tåstrup station. Vi anførte i billedteksten, at det drejede sig om en officiel DSB-tegning. Tegningen er udarbejdet af trafikkontrollør Henning Jørgen Andersen, Tåstrup station. Vi beklager fejlen. □

★

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

Erik B. Jonsen

## Privatbanerne

### Hads-Ning Herreders Jernbane

Driftsresultater	1984	1985
Antal rejsende <sup>1)</sup>	2.630.225	2.724.347
Indtægt af personbef. . . . . kr.	19.444.186	
Vægt af bef. gods m. tog . . . t.	41.658	32.001
Indtægt af bef. gods . . . . . kr.	3.193.222	
Samlet driftsindtægt . . . . . kr.	27.724.000	28.978.572
Samlet driftsudgift <sup>2)</sup> . . . . . kr.	38.429.000	38.343.502
Driftsresultat . . . . . kr.	+ 10.705.000	+ 9.364.930

<sup>1)</sup> Heraf 895.401 rejsende med banens tog i 1984 og 950.385 i 1985.

<sup>2)</sup> Incl. pensionsudgifter.

★

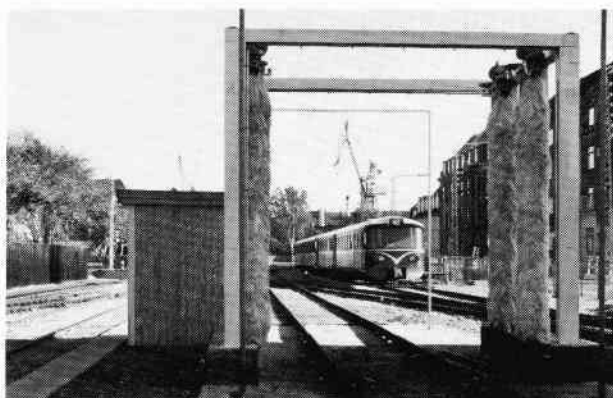
For år tilbage eksisterede der en jernbane mellem Odder og Hou, og i dag findes der mellem de to byer en busrute, der drives af HHJ. Køreplanen for den nævnte rute findes i DSBs vinterkøreplan, p. 783-784, men der er øjensynligt sket en ændring af rutføringen på søn- og helligdage, hvor man ifølge køreplanen kører fra Hou Havn til Odder Havn. Men altså kun på søn- og helligdage. De andre dage køres der - i øvrigt som hidtil - til stationen!

### Helsingør-Hornbæk-Gilleleje banen

Dele af sporområdet i Gilleleje er renoveret og indgangssporskiftet flyttet. På Grønnehavn station, ved banens remiser, er der etableret et nyt vaskeanlæg, som efter lang tids genvordigheder ventes taget i brug først på sommeren.

Ålsgårde station er ved en omfattende renovering omdannet til ventesal og postkontor i stueetagen, hvor der før var tjenestebolig for stationsforstanderen. Ny tjenestebolig er etableret i loftetagen.

Hornbækbanen bliver sandsynligvis indenfor et par år gjort nogle hundrede meter længere. Det er planen at føre banen op til selve Helsingør stations baneterræn til en ny



HHGBs nye vognvaskeanlæg med Ym 51 og 52 i baggrunden. Den 11. oktober 1986. Foto: Jan Forslund

fælles perron med Nordbanen. Den nye perron vil ligge tæt på en planlagt ny busterminal umiddelbart sydvest for Helsingør station. Forlængelsen vil medføre overskæring af to veje i Helsingør centrum. Det er endvidere planen at opføre en ny perron ved havnekajen tæt ved den nuværende endestation.

## Østbanen

Driftsresultater	1984	1985
Antal rejsende <sup>1)</sup> . . . . .	1.948.342	1.923.925
Indtægt af personbef. . . . . kr	15.214.206	15.076.171
Vægt af bef. gods . . . . . t	23.742	36.805
Indtægt af bef. gods . . . . . kr	2.722.963	3.354.250
Samlet driftsindtægt . . . . . kr	21.486.065	22.027.214
Samlet driftsudgift <sup>2)</sup> . . . . . kr	36.959.145	36.099.502
Driftsresultat <sup>2)</sup> . . . . . kr	+ 15.473.081	+ 14.072.288

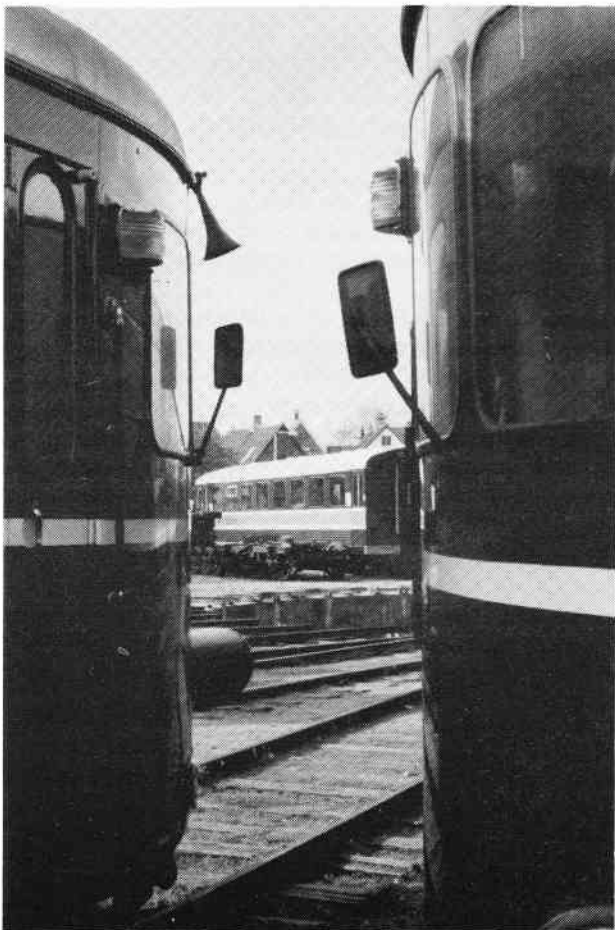
<sup>1)</sup> Heraf 754.910 med banens tog i 1984 og 744.881 i 1985. Endvidere er for 1984 medregnet 86.683 rejsende med Østbanens tog mellem Køge og Roskilde, og for 1985 89.741 rejsende.

<sup>2)</sup> Excl. pensionsudgifter, der i 1985 udgjorde 1.477.726 kr.

★

I 1984 anskaffedes som 2. generation fjernstyringsudstyr et mikrodatamatbaseret system fra Dansk Signal Industri, og i 1984 og 1985 er alle de fjernstyrede stationer forsynet med nye anlæg samtidig med, at de er »lagt på« skærmen på trafikcentralen i Hårlev.

Østbanen har hos OHJ og HTJ i Holbæk fået malet et Y-tog, Ym 4 og Ys 14, i august-september 1986.



Imellem Holbækbanernes S 47 og S 49 skimtes Østbanens skinnende nymalede Ys 14. Holbæk den 24. oktober 1986 Foto: Jan Forslund

Ved Østbanen har man også vist interesse for at købe brugte Mx-lokomotiver ved DSB, og man har reserveret lokomotiverne DSB Mx 1023 og 1041, såfremt en handel kan gå i orden. Det er dog en betingelse for købet, at banen på rimelig måde kan få afhændet de to Frichs-lokomotiver M 8 og M 9, samt MaK-lokomotivet M 10. Der har været ført forhandlinger om salg af disse tre lokomotiver til forskellig side, men primo marts, er der altså endnu ikke indgået aftaler om, hverken køb af de to lokomotiver fra DSB, eller salg af de tre lokomotiver fra Østbanen.

Til last- og rutebiltrafikken rådede Østbanen ved udgangen af 1985 over 20 rutebiler samt 11 last- og påhængsvogne.

## Lollandsbanen

I november 1986 er man begyndt opførelse af en ny stationsbygning øst for den nuværende i Grænge. Den nye bygning skal erstatte den gamle, der vil blive nedrevet bl.a. på grund af store udgifter til vedligeholdelse og opvarmning. I den nye bygning indrettes der venterum til passagererne, men der bliver ingen ekspeditionslokaler, da stationen er fjernstyret fra FC i Maribo.

Fra DSB har Lollandsbanen i oktober 1986 købt personvognene Bg 29-44 003-5, 150-4, 171-0 og 186-8. Bg 150-4, Bg 171-0 og Bg 186-8 er i 1987 sat i drift uden ommaling som henholdsvis LJ B 75, B 74, og B 78 (II), mens Bg 003-5 medio februar 1987 endnu ikke var leveret til LJ.

Samtidig er personvognen LJ B 78, ex Bjh 29-24 301-7 solgt tilbage til DSB, hvor den er tilgået »DSB Damplokomotiver« i Roskilde. Vognen vil blive restaureret og tilbagelitreret til DSB CB 1301.

Personvognene LJ P 76 og P 77 (ex. DSB C1 29-25 620-7 og 589-6) samt vognene DSB Bgh 29-63 112-0, 119-5 og 125-2, der aldrig kom i drift ved LJ, er solgt til ophugning.

Fra DSB har LJ i oktober 1986 købt tjenestevognene 943-2 219-4 og 943-2 240-0 (ex Elo), og de er sat i drift som LJ 304 og 305.

Den i »jernbanen« nr. 2-3/86, p. 48, omtalte Köftraktor DB 323 171-9 er efter reovering og opmaling i banens orange design sat i drift som LJ M 13. Lollandsbanen har i december 1986 købt yderligere to tyske Köftraktorer, således at man udelukkende vil anvende denne form for trækraft til rangering i fremtiden.

De to »nye« rangertraktorer, DB 323 301-2 og DB 323 309-5, begge bygget af Orenstein & Koppel i 1960, ankom på godsvogne til Maribo den 28. januar 1987. Efter istandsættelse litreres de formentlig LJ M 7 og LJ M 10.

## Hillerød-Frederiksværk-Hundested-Jernbane

Den 29. november 1985 blev Gørløse station indviet som en »rigtig« krydsningsstation. Førhen har toget fra Hillerød afventet passage et stykke ude på linjen, medens der nu er etableret to spor med perronadgang, umiddelbart ud for selve stationsbygningen.

Indvielsen af Gørlose krydsningsstation blev markeret med flagudsmykning og sprængning af snor. Den 29. november 1985. Foto: Mogens Bruun



Det gamle sikringsanlæg fra sidst i halvtredserne skal i år fornyes. Det bliver af typen E-80 (Dansk Signalindustri) - et anlæg som DSB i vid udstrækning benytter. Anlægget indebærer etablering af udkørselssignaler på samtlige krydsningsstationer, og har indbygget nødstrømsforsyning, samt mulighed for selvtænding af signaler. Inden sommerferien vil strækningen fra Brødeskov til Kregme blive fornyet, og den resterende del af strækningen ventes færdiggjort senest i november 1987.

I takt med etableringen af det nye sikringsanlæg vil et nyt fjernstyringsanlæg af typen J-Z AD 890 blive taget i brug på centralen i Frederiksværk.

Vil man endnu nå at opleve et personførende tog med ældre personvogne og diesellokomotiv, kan det efterhånden sjældne syn nydes på Frederiksværkbanen, men man skal være tidligt oppe. Tog 2, afgang Hundested 3.42, er altid oprangeret med lokomotiv og én af de endnu driftklare personvogne B64 og B65 (tidl. DSB).

## Gribskovbanen

Moderniseringen af Gilleleje stations perron- og sporområde er tilendebragt. Perronsporet er rettet ud, og ud- og indstigning af toget sker ad to perroner. Der er etableret et nyt blindspor til opstilling af mellemvogne, og det egentlige omløbsspor er flyttet 50 meter mod syd. Forbindelsessporet til Hornbækbanen er nyrenoveret, (se sporplan).

## Vestbanen

Driftsresultater	1984	1985
Antal rejsende <sup>1)</sup>	494.325	471.021
Indtægt af personbef. . . . . kr.	5.241.578	5.283.342
Vægt af bef. gods . . . . . t.	52.614	38.504
Indtægt af bef. gods . . . . . kr.	2.446.046	1.987.453
Samlet driftsindtægt . . . . . kr.	10.464.755	10.460.822
Samlet driftsudgift <sup>2)</sup> . . . . . kr.	15.076.930	14.723.723
Driftsresultat <sup>2)</sup> . . . . . kr.	- 4.612.175	- 4.262.901

<sup>1)</sup> Heraf 231.689 rejsende med banens tog i 1984 og 226.733 i 1985.

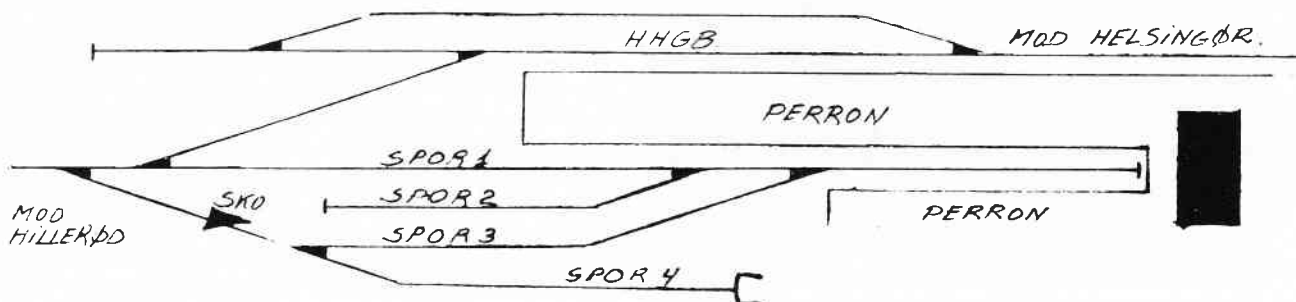
<sup>2)</sup> Incl. pensionsudgifter.

★

Spormoderniseringen ved Vestbanen er fortsat i 1986 med ca. ni km strækningsspor, og man er nået forbi Baunhøj til km 16,8. I 1987 vil der blive udskiftet ca. otte km spor herfra og til Dyreby. I forbindelse med det kommende års modernisering udskiftes et sporskifte ved Baunhøj og et sporskifte i Vrøgum.

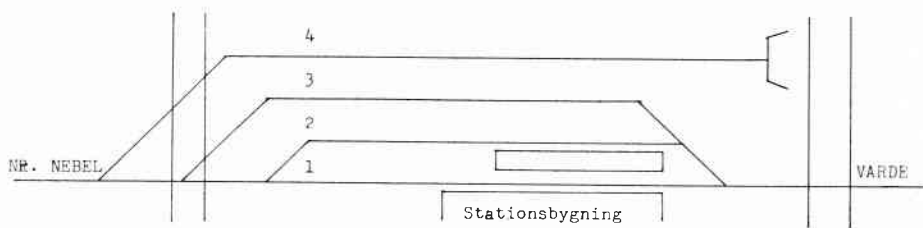
Først i 1989 kan spormoderniseringen afsluttes. Hvis alt går efter planerne, vil man i 1988 udskifte i alt 8,4 km strækningsspor mellem Dyreby og Lunde samtidig med, at man fornyer et sporskifte i Henne og to sporskifter i Outrup. I 1989 afsluttes så med 5,6 km strækningsspor mellem Lunde og Nr. Nebel samt 1,8 km strækningsspor mellem Varde Å og Lerpøtvej i Varde. Dertil kommer udskiftning af to sporskifter i både Lunde og Nr. Nebel.

På Varde Vest og i Oksbøl er der også foretaget spor-

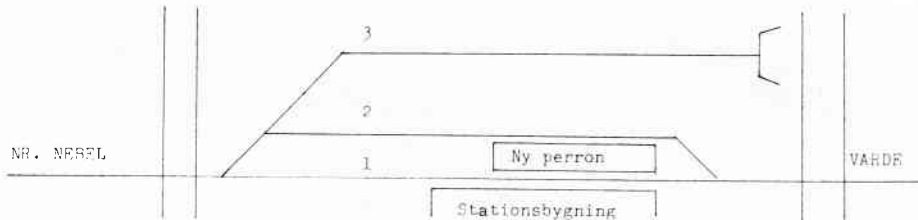


Gilleleje station efter spormoderniseringen 1986/87.

Tegning: Obm. Villumsen, Gribskovbanen



Oksbøl, før og efter spormodernisering. Det gamle spor 3 fjernes, og spor 4 er omdannet til nyt spor 3. Spor 2 omlægges.



modernisering samtidig med at spornettet er forenklet. (Se sporplanerne).

I Billum er der etableret nye perroner i spor 1 og 2 i forbindelse med spormoderniseringen i sommeren 1986.

På Frisvadvej trinbræt i Varde er der etableret belysning og opsat et nyt venteskur på perronen for passagerer mod Nr. Nebel.

Ved en fejl blev det oplyst i »jernbanen« nr. 2-3/86, p. 50, at stoppemaskinen var købt i foråret 1986. Der skulle have stået 1984.

Baneafdelingen har siden 1975 haft stor gavn af motortroljen MT 1, der blev til ved ombygning af en Scandia-skinnebus (VGJ Sm 7) på banens eget værksted. MT 1 er nu ved at være udslidt, og derfor er man ved Vestbanen ved at »bygge« en afløser til motortroljen.

Den nye motortrolje, der forventes at blive sat i drift i foråret 1987, bliver til ved ombygning af den i 1976 fra DSB indkøbte sideretter, R 2. Ved ombygningen forsynes motoren med en automatisk gearkasse, kabinen isoleres, og man overflytter kranen fra MT 1 til den nye motortrolje, og når den sættes i drift, vil MT 1 blive udrangeret.

I december 1986 har Vestbanen ved DB i Vesttyskland

indkøbt en brugt Köf-traktor til rangering. Köf-traktoren, DB 323 289-9, bygget af Orenstein & Koppel i 1960, ankom til Vestbanen på en Ks-vogn den 2. februar 1987. Den nye traktor skal delvis erstatte VNJ DL 12, der er ved at være udtjent efter 55 års tjeneste ved banen.

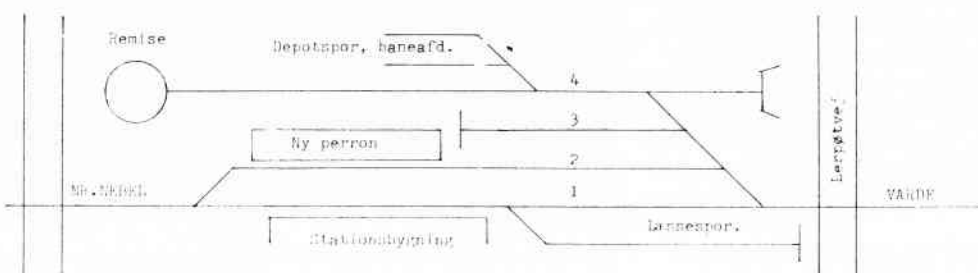
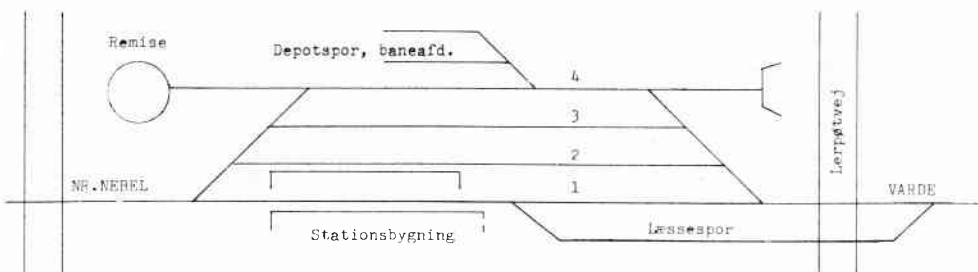
I slutningen af oktober og første halvdel af november 1986 har Vestbanen kørt for DSB med VNJ DL 14 i forbindelse med spormodernisering mellem Skjern og Ølgod.

På Vestbanen kører der ofte tog fremført med DSB-trækkraft i forbindelse med militærets anlæg ved Oksbøl. Indtil 1986 har det kun været trækraft til og med litra Mx og i enkelte tilfælde My. Spormoderniseringen på Vestbanen er nu nået forbi Oksbøl, således at man nu har fået godkendt, at samtlige DSB diesellokomotiver må befære Vestbanen ud til Oksbøl Syd. Det kan forøvrigt oplyses, at der i forbindelse med et stort stævne i Nymindegab i sommeren 1986 har været kørt MR-tog direkte fra Nyborg Færge til Nymindegab.

★

»Privatbanerne« redigeres af Ole-Chr. M. Plum. Visse informationer skyldes Jan Forslund, Holte og Poul Andersen, Varde.

OCMP



Varde Vest, før og efter spormodernisering 1986.



---

---

# Udland

---

---

## Belgien

### Dampsærtog, sommeren 1987

De to lokomotiver, der blev sat i driftklar stand til jubilæet, kører fortsat en række særtog hvert år. I 1987 håber det belgiske jernbanemuseum også at kunne indsætte eksprestogslokomotivet 1.002, som i flere år har været henstillet i opbevaringsdepotet i Louvain. Indtil videre kendes datoen for 1.002s eventuelle ture ikke. Følgende dampsærtog er foreløbigt bekræftet af SNCB:

17. maj	29.013	Izegem-Oostende
7. juni	12.004	Antwerpen Oost-Kalmthout
13. juni		Lier-Aarschot-Diest- Leopoldsbuurg-Mol-Herentals-Lier
14. juni	29.013	Diksmuide-Lichtervelde-Deinze- Gent St Pieters-Dendermonde- Mechelen-Lier. Muligvis første tur for 1.002.
1. aug.		Leuven-Eeklo retur

## Vesttyskland

I 1987 er følgende damplokomotiver i drift på strækningerne omkring Nürnberg: 01 1100, 23 105, 50 622 og 86 457.

DB har nu bøjet sig for ønsker fra alverdens »togtoser« og har åbnet »Schiefe Ebene« mellem Neuenmarkt Wirsberg og Marktschorgast for damplokomotiver - ifølge programmet kun for 50 622. Det skulle dog være mærkeligt, om ikke også en 01 atter får lov til at kæmpe mod bakken, syd for Neuenmarkt Wirsberg.

Køredatoer er indtil videre:

Maj: 1., 2., 9., 16., 17., 23., 28., og 30.

Juni: 6., 7., 20., 21., og 27.

Juli: 4., 11., 12., 18., 19. og 25.

August: 1., 8., 9., 15., 16., 22., 23. og 29.

September: 5., 6., 12., 13., 19. og 26.

Oktober: 3.

Der køres ni forskellige udflugter med udgangspunkt i Nürnberg. De store maskiner kører Nürnberg-Bayreuth-Meuenmarkt Wirsberg-Marktschorgast og Hersbruck-Neukirschen-Amberg. Som noget nyt er også strækningen Nürnberg-Stuttgart over Crailsheim og Schwäbisch Hall-Hessental blevet åbnet for damplokomotiver. 01 1100 kører på denne bane ca. én gang om måneden hele sommeren. Billetter og køreplaner for særtogene fås i alle DBs billetsalgssteder og hos DER. Billetpriser mellem 40 og 106 DM, afhængigt af turens længde og 1. eller 2. klasse.

## Sverige

### Godsbanen Vetlanda-Järforsen

Denne 37 km lange bane er i øjeblikket ved at blive ombygget fra smalspor (891 mm) til normalspor, og en helt ny sidestrækning på ca. 10 km til Pauliström er under anlæg. De to smalsporede privatbaner Vetlanda-Sävsjö Järnväg (30 km, åbnet 1884) og Vetlanda-Målilla Järn-

väg (51 km, åbnet 1906) blev i 1915 samlet til ét bane-selskab ved navn AB Hvetlanda Järnvägar, som blev overtaget af staten i 1945, og den 81 km lange bane indgik i SJ 1946.

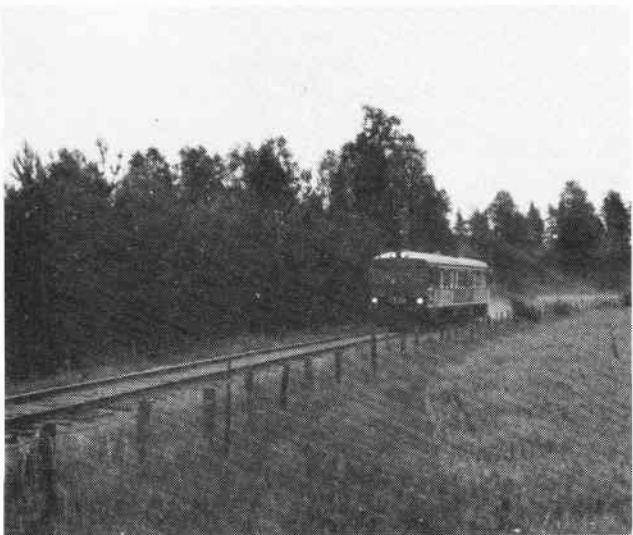
I persontrafikken var banens damplokomotiver i 1940 blevet afløst af skinnebusser - smalsporsversionen af den type Hilding Carlsson-skinnebusser, som i Danmark blev introduceret i 1946 på Næstved-Præstø-Mernbanen - men i godstrafikken fortsatte damplokomotiverne indtil 1956, hvor de blev afløst af den nuværende type små diesellokomotiver litra Z4p. Persontrafikken blev nedlagt i 1961 og på yderstrækningerne Sävsjö-Vetlanda og Järforsen-Målilla er godstrafikken nedlagt i etaper mellem 1961 og 1978.

Det samlede ombygnings- og nybygningsprojekt (fjernelse af 37 km smalspor og anlæg af 47 km normalspor) blev under festlige former påbegyndt med det første spadestik den 27. oktober 1984 og ventes fuldført nu i foråret 1987.

I modsætning til Danmark og Norge er Sverige i disse år inde i en jernbanenedlægningsperiode (officielt tilskyndet af et særligt statsorgan ved navn Transportrådet), og derfor er banemoderniseringer udenfor stambanenettet samt nybygning af jernbane noget meget glædeligt, men det bedste i sagen er næsten, at det meget jernbanepositive Jönköping Län nu har planer om - efter 26 års pause - at **genoptage persontrafikken** på banen Vetlanda-Järforsen i tilslutning til Länets jernbanetrafik på linjerne Jönköping-Vaggeryd-(Värnamo) og Nässjö-Vetlanda-Åseda.

På disse to linjer kører Jönköping Länstrafik ABs Krösa-Tåg (SJs moderne FIAT-skinnebusser i særlig bemaling) i fast køreplan hver anden time på linjen Jönköping-Vaggeryd og hver tredje time på Nässjö-Åsedalinen, og det har givet en trafikfremskud på mellem 50 og 75 %, og dermed interesse for også at få persontrafik på den tidligere smalsporsbane til Järforsen.

Som tilhænger af en fornuftig trafikdeling mellem bane og biler i Danmark og vore nabolande, må man ærlig talt beklage, at Jönköping Län ikke dækker hele Sverige.



»Krösa« toget nord for Vaggeryd den 17. juli 1986 Foto: Jan Forslund

## Finland

Også i Finland er der jernbanejubilæum i 1987. De finske jernbaner har haft meget svært ved at bestemme sig til, om man ville gøre noget ud af jubilæet eller tie det ihjel, og p.t. ser det ud til, at man i hvert fald ikke får besluttet sig i så god tid, at man kan fortælle andre om, hvad man gør!

SJK arrangerer en tur til Finland fra 7. august til 10. august. Turen udgår fra og slutter i Stockholm. Der er kørsel med forskellige typer materiel i plantog, besøg på jernbanemuseet og værkstedet i Hyvinge, samt to damp-

særtog med hhv. type Hrl og Tk3. Endelig er der i løbet af de to dage i Finland en sejltur med dampbåden S/S Suomi. Turen kommer fra Stockholm til at koste ca. SEK 1.400. Tilmeldingsfrist til turen er 20. maj. Yderligere oplysninger og tilmelding: SJK Resor, c/o Hans Kellerstam, Skebokvarnsvägen 322, 1., S 124 34 Bandhagen, tlf. 08 99 52 82.

Oplysningerne er fra bl.a. SJK, »Febelrail Agenda«, TEFS. og Mogens Bruun

Udland redigeres af *Jacob Stilling*

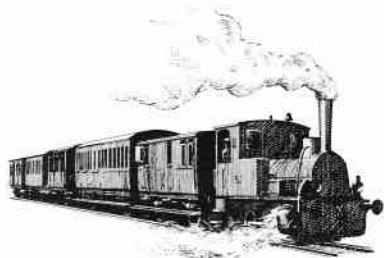
---

---

# Veteranbanerne

---

---



## Beretning om driften 1986

### Togene Maribo-Bandholm

Driftsåret udviser et kraftigt fald i antallet af rejsende i plantogene, idet der blev befordret 8.568 rejsende mod 11.296 rejsende i 1985. Der er kørt 1.104 plantogskilometer mod 1.056 året før. Antallet af personkilometer pr. togkilometer er dermed faldet fra 85,6 til 62,1.

Kørslen med lokale særtog har haft omtrent det samme omfang som i den foregående driftsperiode, idet der er kørt 411 togkilometer i særtog og arbejdstog mod 405 togkilometer i foregående driftsperiode. Med særtogene er der befordret 2.606 rejsende mod tilsvarende 2.454 rejsende tidligere.

I alt er der således befordret 11.174 rejsende på Bandholmbanen mod 13.750 i den foregående driftsperiode.

Beregningsgrundlaget for taksterne for særkørsel er blevet ændret således, at det nu består af den samme gruppetakst som i plantogene foruden et fast særtogstillæg. Dette tillæg udgjorde 750 kr. i 1986.

Driftsafviklingen har været stærkt påvirket af sporombygningen på Maribo station. Der har ikke været fast sporbenyttelse, og enkelte særtog er afsendt fra læssepladsen, der er beliggende ved remisen. Den sædvanlige bureauvogn til billetsalg har ikke været opstillet, og alle billetter fra Maribo er solgt i togene. Rangerpersonalet måtte indøves i helt nye procedurer, og siden 9. juni er alle tog medgivet transportabel radio til udveksling af rangertilladelser med trafikcentralen i Maribo.

Der har været to afsporinger (personvogn og pakvogn), men i ingen af tilfældene skete personskader. Driften har i øvrigt været regelmæssig.

### Kørsel på fremmede baner

Den 10. og 11. maj deltog Museumsbanen i Dansk Jernbane-Klubs jubilæumsudstilling »Hobby på skinner i

25 år« i Odense. Hovedparten af vognene, der repræsenterede Museumsbanen, var over 100 år gamle. Lokomotivet »Kiøge« blev befordret med vognbjørn via færgeruten Tårs-Spødsbjerg, der ikke tidligere har overført jernbanemateriel. Vognene blev befordret på egne hjul i særtog fra Maribo til Nykøbing F. fremført af Lollandsbanens nyeste diesellokomotiv, derefter af DSBs nyeste diesellokomotiv litra ME til Næstved, med foreningen Dalmose-Skælskørbanen til Dalmose, og herfra med DJKs damplokomotiv OHJ 38 resten af vejen til Odense. Her var der dels udstilling, dels en række kørsler. »Kiøge« fremførte den 11. maj pendultog mellem udstillingspladsen og DSBs jernbanemuseum. Vognene returnerede til Nykøbing F. med DJKs damplokomotiv K 564.

Den 24. maj kørtes en dobbelttur Maribo-Rødby Færge over Nykøbing F. for befordring af gæster fra den nyindsatte færge Karl Carstens. Togene fremførtes af OHJ 5.

I forbindelse med Gedserbanens 100 års jubilæum kørttes en række særtog på Gedserbanen 20., 25. og 27. juni. Togene blev fremført af K 564, idet OHJ 5 udløb af revision i begyndelsen af juni.

### Lokomotiver og vogne

På driftslokomotiverne er der løbende foretaget en hel del vedligeholdelse. Blandt de større arbejder kan nævnes, at ØG 3 har fået udskiftet samtlige bolte og bøsninger i gangtøjet på grund af slid. Endvidere er gliderspejlene eftersat, og glideren i venstre side planet af, altsammen for at forøge regelmæssigheden af dampslagene. På ØSJS 2 er der ligeledes udført nogle gangtøjsreparationer.

Arbejderne på damplokomotivet LJ 19 har gjort synlige fremskridt. I fyrkassen er kobberlappen sat op, og samtlige støttebolte er monteret. Herefter mangler kun isætning af nogle topstøttebolte og samtlige nagler omkring fyrhullet, dorning af støtteboltene og stemning af lappen, så skulle fyrkassereparationen være tilendebragt. I den anden ende af kedlen er der ved at blive sat ny bund i røggammeret.

De stærkt stigende kulpriser - når energifgiften medregnes - har gjort opdelingen i store og små damplokomotiver mere markant. LJ 19 er således at regne for en stor maskine med dertil hørende stort kulforbrug. På den baggrund besluttede driftsudvalget at igangsætte en sideløbende hovedrevision af endnu et lille lokomotiv, nemlig LJ 20, der har en fortid som rangermaskine i Nakskov.

Motortroljen Pluto er atter kommet til Maribo med nylavet karosseri og eftersat motor. Endnu mangler nogle detaljer, før istandsættelsen kan afsluttes.

Specielt i foråret har der været travlt med vognenes vedligeholdelse. Udflugtsvognen Uc 2 har været løftet, og alle fire glidelejer blev eftergået. To lejer blev udveks-

let. Endvidere er endeperronerne blevet malet. Bænkevognen S 135 er malet udvendig og lakeret indvendig. Pakvognen D 1 er malet udvendig. Personvognen C 21 fik udskiftet begge hjulsæt på grund af flangeslid med hjulsæt fra den hensatte pakvogn D 232.

Alle de nævnte vogne samt personvognene C 40 og D 11 er desuden revideret i henhold til Ordensreglement for Privatbanerne.

### Driftsresultat

Driftsresultatet viser et overskud på 4.408 kr. mod 7.436 kr. forrige år. □

## Nyt fra Museumsbanen

Vi er nu et godt stykke inde i Museumsbanens jubilæumsår og mange ting skal ordnes i denne særlige anledning, men de sædvanlige sæsonforberedelser skal jo også klares.

I remisen arbejdes på gennemgribende restaurering af KSB C 20, trykprøvning af kedlen på lokomotivet ØG 3, istandsættelse af lokomotivet LJ 20, den komplicerede reparation af kedlen på lokomotivet LJ 19. Denne er nu ved at være klar til montering af rør. Vor Carlsbergvogn er sat ind i remisen for reparation af tag, og dette arbejde udføres som beskæftigelsesarbejde af Maribo kommune, og materialerne betales af Carlsbergfondet. Hertil kommer den sædvanlige nuslen og puslen om alt det øvrige materiel, inden det skal præsenteres.

Remisens opholds- og lagerfaciliteter er under ombygning og modernisering, dels for at kunne fremstå i præsentabel stand til jubilæet, men endnu vigtigere er det, at personalet kan være under tilfredsstillende forhold. I Bandholm skal vandkranen fra GDS opstilles og en generel oprydning, inde som ude, skal foretages.

Så snart Lollandsbanen har klippet grene på strækningen, skal Museumsbanen ud at rydde op - d.v.s. banegrøfter m.v.

Så derfor - kom ned og vær med! Oplysninger om arbejdsweekender m.m. fås ved henvendelse på banens telefon 03 88 85 45 eller 02 65 43 01.

### Jubilæet

Museumsbanens 25 års jubilæum fejres den 5. juni med reception på remiseområdet kl. 10-14. Om eftermiddagen køres til Bandholm med de receptionsgæster, der har lyst til det. Jubilæumsfesten vil foregå i restaurant Bangs Have i Maribo den 5. juni kl. 18.00.

**Det er vort håb, at virkelig mange nuværende og tidligere aktive ved vor bane vil være med til at festlig holde denne store dag.**

Vi har reserveret masser af plads, og selvom du/De synes, at det er mange år siden, man var der sidst, så har man jo medvirket til, at Museumsbanen nu kan fejre sit 25. år!

Prisen for jubilæumsfesten er 270 kr. Dette inkluderer tre retter med med vin ad libitum, kaffe samt natmad, og naturligvis musik og dans. Tilmelding til 03 88 85 45 senest 25. maj.

Den 7. juni køres der jubilæumskørsel og hermed indledes den 26. sæson. Det er planen, at der skal flere tog på strækningen - d.v.s. krydsning i Bandholm - samt fotokørsel m.v. DJKs udflugtsafdeling arrangerer udflugtstog fra København til Maribo. Omtale af udflugten kan findes andetsteds i bladet.

Som tidligere nævnt, indledes den planmæssige drift den 7. juni, og det er derfor nu tid til: **Tilmelding til tjeneste på museumstoget.** Der skal bruges lokomotivførere, fyrbødere, fyrbøderaspiranter, togførere, togbetjente, sælgere til forhandling af vore souvenirs i toget, bremser, rangerledere, stationsforstandere, stationskarle og nogle til arbejde i remisen. Der gøres opmærksom på, at en del af de ovennævnte tjenestegrene fordrer sikkerhedsgodkendelse samt loko-uddannelse. Tilmelding til tjeneste sker ved at skrive eller ringe til: Stig Torp Kaspersen, Midtfløjene 11, 1., 2700 Brønshøj. Tlf. 01 60 69 79.

*Driftudvalget/AL*

## Auktion

**Mariager Remisekomité** afholder skriftlig auktion over køreplaner, bøger og diverse jernbaneeffekter. Auktionsliste fremsendes ved indsendelse af frankeret svarkuvert (A5 format, frankeret med 3,80).

Tilbud skal være foranden i hænde senest den 1. juni 1987. Såfremt der afgives enslydende bud på den samme vare af forskellige tilbudsgivere, vil det først modtagne tilbud få højeste prioritet. I tvivlstilfælde vil postvæsenets stempel være afgørende. I tilbudslisten er i parentes anført det mindste bud, der kan accepteres.

Varerne vil blive fremsendt med regning efter den 15. juni 1987. Regningen vil desuden indeholde et beløb til dækning af porto i forbindelse med fremsendelsen af varerne. (Max. 30 kr., dog vil skilte koste max. 55 kr.). Den fremsendte regning skal være betalt senest den 15. juli 1987. Frankeret svarkuvert og afgivne tilbud sendes til:

### Mariager Remisekomite

John Armstrong Pedersen

Ørvadsvej 4

8220 Brabrand

Følgende er et udpluk af, hvad auktionen byder på: Danmarks Jernbaner 125 år, - Betjeningsvejledning for MY 1201-1202, tekst og planer, - DSB årsberetning 1935/36, - Danmarks Jernbaner Køreplan 1927, - Vingehjulet 8-16 årgang, - Jernbanen 1964-1985, - Driftsberetning HHJ 1955/56, - Fugleflugtslinien, bog på tysk & dansk, - Fra damphest til lyntog, - Signalposten 2-13 årgang, - DSB Vejledning i forståelse af telegraf og telefonen 1918, - Lærebog i sikringsanlæg DSB 1964, - Lærebog i sikringsanlæg DSB 1977, - Diverse stations- og andre emaljeskilte.

## Efterlysning

Roskilde museum åbner den 4. juni en udstilling med titlen »**Dengang jernbanen kom til Roskilde**«.

Udstillingen kører ca. seks måneder. Er der medlemmer, der ligger inde med materiale om København-Roskilde banen, eller som stammer fra perioden 1847-1920, er museet meget interesseret.

**Roskilde Museum - Sankt Olsgade**

**4000 Roskilde**

**Tlf. 02 36 60 44**

# MUSEUMSBANENS STØTTEFORENING

## Nyt fra støtteforeningen

Vi har her i vintermånederne oplevet en meget positiv udvikling i medlemstallet. MS har pr. 1. marts et medlemstal på 82, en tilgang på 40 siden november. Blandt medlemmerne indgår 15 firmaer.

Men det er ikke nok. Vi mangler stadig medlemmer og/eller bidrag, således at Museumsbanen kan få sin vognhal her i året, hvor den fylder 25 år. Derfor meld dig/Dem ind nu! Send min. 40 kr. til **Museumsbanens Støtteforening, Gasværksvej 17, 4930 Maribo, postgiro-konto 3 33 04 19**. Er man under 18 år koster det kun 20 kr. For firmaer og lign. 200 kr.

Den 21. februar holdt MS billedaften. Tom Lauritsen og Ole Jensen viste billeder og fortalte om jernbanerne på Lolland. En hel perlerække af gode fotos suppleret med begge d'herrers store viden om stoffet. 25 deltagere var mødt op, og med det afsluttende bifald tør man nok sige, at det var en succes. En varm tak fra MS til Tom Lauritsen og Ole Jensen.

Aage Lund

## LIMFJORDSBANEN

I remisen er der ikke sket de store ting, det har jo været en temmelig kold tid.

Vi har dog som sædvanligt kørt juletræstog til Gistrup med et passagermæssigt godt resultat. Bl.a. havde personalet ved varehuset OBS lejet et helt tog.

Efter den traditionelle og velfortjente juleferie er der aktivitet igen. Vi er atter gået i gang med at ombetrække sæder. Denne gang er det sæderne fra VØ D16 (vores

person-, post- og pakvogn). Dog har vi valgt at lade ryglæne ombetrække ude i byen. Vi kan nemlig ikke selv lave dem, så de beholder deres karakteristiske stil.

Forårets aktiviteter er præget af de nye sikkerhedsprøver, som vi skal til. Herudover er der naturligvis klargøringen af materiellet til sæsonen 87. Herunder skal vi bl.a. have stemplerne ud på FFJ 34 for at rense maskineriet, ligesom vi skal have gjort F 663 køreklar. Desuden har vi stadig en del arbejde på TFJ C8. Vi er ikke helt sikre på, hvor lang tid det varer, inden den kommer ud at køre, men det bliver måske allerede i år.

Jan Eriksen

## Lokomotivklubben KLK

Ved lokomotivklubben i Kolding koncentrerer arbejdet omkring personvognen HHJ C 25 og damplokomotivet TKVJ 12 (arbejdssted Lunderskov). Arbejdet med personvognen er trukket lidt i langdrag, men den forventes snart køreklar i nylakeret stand, og vognen vil givet pynte i klubbens tog.

Vejle-Jelling kørslen er i 1986 gået ganske godt med rigtig mange passagerer, og driften er stort set foregået smertefrit. Som noget nyt vil klubben forsøge at etablere en egentlig veteranbanekørsel på strækningen Haderslev-Vojens i 1987. Sidste år indledte man en forsøgsvis kørsel i skolernes efterårsferie, og også i december var der kørsel på banen.

## Bryrup-Vrads Veteranbane

Banen har købt damplokomotivet F 658 af DSB (med tilbagekøbsret). Lokomotivet, der henstod i Kolding remise, er på vognbjørn bragt til Vrads, hvor den om ca. et år ventes driftklar. Til sommer vil F 665 fortsat trække det store læs, eftersom HV 2 kræver en grundig revision.

Fra Lollandsbanen er den gamle triangel motorvogn M 7 fra 1932, (tidligere Horsens Privatbaner) indkøbt for en beskedent sum.

Veteranbanerne redigeres af Jan Forslund og Anders Riis



## FORENINGSNYT

### Udflugtsafdelingen

#### Kommende udflugter

Igen i december 1986 måtte udflugtsafdelingen aflyse en planlagt udflugt på grund af for få tilmeldinger. På selve dagen viste det sig, at der mødte så mange op, bl.a. i Slagelse, at turen kunne have været gennemført uden underskud.

For at forhindre en gentagelse vil der fremover blive opgivet et mindste deltagerantal på udflugterne i forbindel-

se med omtalen i »jernbanen«. Såfremt der ikke har meldt sig det nødvendige antal deltagere til turen ved fritstens udløb, aflyses turen, og de indbetalte beløb tilbagebetales. Samtidig vil deltagerprisen, når billetten først købes i toget, blive højere, end når billetten købes i forsalg. Endvidere stræber udflugtsafdelingen efter, så vidt muligt, at bekendtgøre udflugtsdatoerne i så god tid, at der kan sættes en tilmeldingsfrist ca. 1-1½ måned før turen.

Dette vil kun til dels være muligt på forårets to ture:

**Afskedstur med D-maskine på Fåborgbanen - lørdag den 23. maj.** Se omtale af turen i »jernbanen« nr. 1 a. Sidste tilmeldingsfrist: 5. maj.

#### Søndag den 7. juni - Pinsedag: Museumsbanens 25 års jubilæum

Pinsedag er der 25 år siden, det første tog kørte på Museumsbanen. Museumsbanen arrangerer et jubilæumsprogram med mange overraskelser, og med besøg i remisen i Maribo og på stationsmuseet i Bandholm. Jubilæ-

umsdagen er samtidig første driftsdag i banens 26. driftssæson. Der køres tre dobbeltture mellem Maribo og Bandholm på jubilæumsdagen.

Udflugtsafdelingen arrangerer tilrejse fra København med særtog. I dagens anledning er særtogets oprangering en overraskelse, men det kan allerede nu røbes, at trækraften **ikke** bliver damplokomotiv, og at materiellet i særtoget ikke til daglig kommer til Lolland.

Køreplanen for turen er følgende:

København H.	afg.	17.05
Roskilde	afg.	7.26
Næstved	afg.	8.17
Nykøbing Fl.	afg.	9.16
Maribo	ank.	9.53

Under opholdet bliver der mulighed for besøg på Museumsbanen, billetten gælder til én dobbelttur til Bandholm efter eget valg. Der er rundvisning i remisen, og mulighed for på egen hånd at studere det nye sporanlæg på Maribo Station. Frokost ved egen foranstaltning.

Maribo	afg.	17.20
Nykøbing Fl.	afg.	17.45
Næstved	afg.	18.40
Roskilde	afg.	19.20
København H.	ank.	19.41

Prisen for deltagelse er - **ved forudbetaling** - fra København og Roskilde kr. 140, fra Næstved kr. 100 og fra Nykøbing Fl. kr. 60. Tilmelding sker ved senest den 15. maj at indbetale beløbet til postgironummer 8 11 10 06. Adresse bag i bladet.

Der er i særtoget begrænset pladsantal. Evt. usolgte billetter vil blive solgt i toget samme dag mod et tillæg på kr. 25.

## DJKs udlandstur 1987: Østrig

DJK forsøger nu atter at arrangere en medlemsudflugt syd for grænsen.

I samarbejde - for så vidt angår den østrigske del af arrangementet - med hhv. Strasshofer Heizhaus og To Europe for Steam - tilbydes følgende tur i den sidste uge af august: **Tirsdag den 25. august til mandag den 31. august.**

**Tirsdag den 25. august**

Tog København H. afg. kl. 17.45 over Hamburg til -

**Onsdag den 26. august** - Nürnberg ank. 6.43. Besøg på Deutsches Dampflok Museum i Neuenmarkt-Wirsberg eller/og på Verkehrsmuseum, inden vidererejse kl. 15.41 med IC »Prinz Eugen« til Linz. Overnatning i Linz eller St. Valentin.

**Torsdag den 27. august.** Efter morgenmad på hoteller, lokaltog eller bus til Garsten og Steyr Lokalbahn. Dampsærtog på den bevarede del af smalsporsbanen Steyrtalbahnhof, som nu drives som museumsbane. Videre med bus til industribanemuseet i Freiland, og om eftermiddagen med båd ad Donau til Wien. Indkvartering på godt mellemklassehotel med bad og toilet på værelserne.

**Fredag den 28. august.** Besøg på det private jernbanemuseum i Strasshof, hvor en række af de lokomotiver, der deltager i paraden søndag er stationeret. Om eftermiddagen kørsel med Öbb jubilæumstur F fra Wien Süd til Wiener Neustadt og tilbage. Om aftenen endnu et besøg i Strasshof, hvor lokomotiverne er under opfyring inden paraden i weekenden.

**Lørdag den 29. august.** Öbb jubilæumssærtog C fra

Wien Nord kl. 8.15 med damp til Gmünd ved den tjekkiske grænse. Dampsærtog på den smalsporede Waldviertelbahn, Öbbs sidste bane med regelmæssig damptrafik. Dampsærtog tilbage til Wien Nord, ank. kl. 20.35.

**Søndag den 30. august.** Særspurvogn rundt i Wien om formiddagen. Om eftermiddagen er der reserveret siddepladser til paraden ved Strasshof, der varer ca. tre timer. Der forventes at deltage ca. 60 tog/lokomotiver i paraden, deriblandt nyrestaurerede damplokomotiver fra CFR, MAV, GySEV og JF. Hjemrejse med nattoget til København. Ved rejseafbrydelse i Vesttyskland vil der være mulighed for, på egen hånd, at studere moderne jernbaner, f. eks. i forbindelse med togskitte i Hamburg. Hjemkomst til Danmark mandag aften den 31. august.

Som skitseret forventes turen at kunne gennemføres for ca. kr. 4.500. Den endelige pris afhænger af deltagerens ønsker og antal. Prisen inkluderer togrejser på 2. klasse uden reservation, alle programpunkter fra torsdag morgen til søndag aften i Østrig, incl. entreer, en overnatning på hotel i Linz/St. Valentin og tre nætter i Wien med morgenmad.

Da turen arrangeres i samarbejde med udenlandske jernbaneklubber er sidste frist for tilmelding og betaling den **20. maj**. Der vil være mulighed for at være med til den endelige planlægning af turen, og evt. undlade deltagelse i dele af arrangementet. Endeligt program kan rekvireres hos udflugtsafdelingen fra ca. 15. april sammen med tilmeldingsformular og oplysninger om den endelige pris. Adresse:

DJK-udflugtsafdelingen  
Kalvebod Brygge 40  
1560 København V.

□  
*Jakob Stilling*

## Nyt fra lokalafdelingerne

### Kommende møder

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

OCMP

### Sydjysk afdeling

**Ordinær generalforsamling mandag den 11 maj kl. 19.00** i DSBs instruktionslokale på Esbjerg station, Jernbanegade 37. Dagsorden i følge vedtægterne.

1. Valg af dirigent
2. Formandens beretning og kommende planer
3. Godkendelse af regnskab
4. Valg af medlemmer til bestyrelsen (Preben Clausen, Jørgen Krag Nielsen og Jørgen Frandsen er på valg)
5. Valg af suppleant til bestyrelsen (Per Hundebøll på valg)
6. Indkomne forslag
7. Eventuelt

Forslag til punkt 6 skal være formanden i hænde senest den 4. maj.

*Bjarke Boldt*

## Nordjysk afdeling

### Aflysning

Vi bliver desværre nødt til at aflyse det, i »jernbanen« nr. 1, annoncerede besøg på Aalborg station. Der er ikke personaleresourcer nok til, at besøget kan gennemføres i foråret. Vi vil dog forsøge at få arrangementet i efteråret.

*Jan Eriksen*

## Fynsk afdeling

Tirsdag den 28. april 1987 kl. 19.30: Medlemsaften.

Referat af den ordinære generalforsamling den 22. januar 1987, i den gamle toldbygning, Odeise, hvor der var mødt 20 medlemmer.

Jens Bay-Nielsen bød velkommen. Til dirigent blev foreslået Hans Gerner Christiansen, der blev valgt med akklamation. Efter at have konstateret generalforsamlingens lovlige varsel, gik man over til formandens beretning.

Jens Bay-Nielsen kunne berette om et år med sædvanligt antal filmmøder, og med et noget varierende fremmøde, samt at afdelingen havde fået ny kasserer, Bjarne Schmidt, efter Poul Skov Hansen, som var flyttet. Fra bryggeriet FAXE er der netop modtaget kr. 264,90 fra kapselindsamlingen. I øvrigt er der også i hovedforeningen kommet ny kasserer, Stig Torp Kaspersen, samt ny sekretær, Birger Bruun. Desuden har foreningen taget de nye lokaler i brug på Kalvebod Brygge 40, den tidligere vognekspektionsbygning. I 1988, hvor Odense fejrer 1000 år, vil Fynsk afdeling sammen med arbejdsholdet i Odense, forsøge at markere sig mere. Til at varetage kontakten til kommunen er valgt Sven Gade.

Afdelingens regnskab blev fremlagt af Jens Bay-Nielsen, da afdelingens kasserer var sygemeldt. Regnskabet udviste en kassebeholdning på kr. 689,03 pr. 30. september 1986.

Da der ikke var indkomne forslag, gik man direkte over til valg af bestyrelse og suppleanter. Christian Nielsen og

Bjarne Schmidt genopstillede uden modkandidater, og blev valgt med akklamation. Som suppleanter valgtes Sven Gade (nyvalg), og Peter K. Hansen (genvalg) med akklamation.

Under det sidste punkt på dagsordenen, eventuelt, forespurgte Torben Bjerregaard om planerne for en støtteforening for en vognhal i Odense. Jens Bay-Nielsen svarede, at ideen ikke var glemt, men da de to projekter (kvægtorv og havneristen) ikke blev til noget, var sagen stillet i bero, indtil der fremkommer et nyt projekt. Da Fåborgbanen står umiddelbart foran en lukning, forespurgte Sven Gade om en afskedstur. Hertil oplystes, at der ikke var konkrete planer, men at der vil blive arbejdet med det. Christian Nielsen uddybede planerne for restaureringen af OKMJ Be 12. Da der efter nogle yderligere bemærkninger ikke var flere, der ønskede ordet, kunne dirigenten afslutte generalforsamlingen med at takke for god ro og orden.

Ved det efterfølgende bestyrelsesmøde meddelte Jens Bay-Nielsen, at han på grund af flytning måtte trække sig tilbage. Herefter fik bestyrelsen for Fynsk afdeling følgende udseende: Sven Gade, formand. Christian Nielsen, næstformand. Bjarne Schmidt, kasserer. Peter K. Hansen, suppleant. □

*Poul Skov Hansen  
Jens Bay-Nielsen*

## Salgsafdelingen

### Ny adresse

Fra 1. april er salgsafdelingens adresse:

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

Den daglige ledelse er overtaget af H. C. Halvard. Ekspeditionstid ca. 10 dage - når lager haves. Anfør bestilling på talonen.

## Vogn Ex - er ved at stå klar



Klargøringen af foreningens kommende administrationsbygning er ved at tage form. Der arbejdes på højtryk for at gøre lokalerne funktionsduelige til de mange aktiviteter, som nu samles i én bygning: - Sekretariat - Salgsafdeling - Arkiv og bibliotek - Udflyttsafdeling - Mødelokale for bestyrelse - Mørkekammer.

Redaktøren fangede lørdagens arbejdsbold den 16. januar (bl.a. Ole Plum - Birger Bruun - og den nye leder af salgsafdelingen H. C. Halvard), og kunne samtidig konstatere, at vort nye center kun ligger syv minutters gang fra Hovedbanegården - og så får man en smuk havneudsigt med i købet.

Foto: Jan Forslund



# 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 H. C. Halvard, Kalvebod Brygge 40, 1560 København V.  
Postgirokonto 3 17 91 76  
Privat: Wedells Vænge 14, 3400 Hillerød. Tlf. 02 26 06 78

## 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

Sven Gade  
Nårup station, Skovsbovej 23, 5690 Tommerup  
Tlf. 09 75 22 85

### 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

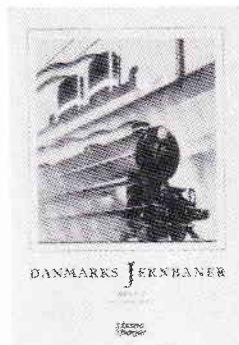
Mogens Lund Jensen  
Elmevang 1, 4000 Roskilde. Tlf. 02 40 20 42

### Odense, Konservessporet

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

**bane bøger****NYHED****REPRINT**  
**bane  
bøger**

DANMARKS JERNBANER  
Bind I  
af Buch og Gomard. Udgivet  
1933ff., 376 s. 17x25 cm,  
ca. 200 ill. Kr. 228,-



Her er et af de mest centrale værker i dansk jernbanehistorie. Et væld af facts om alle baner, og specielt grundig behandling af de første baneanlæg. Afsnit om materiellet, sikkerhedssystemer, takster og trafikomfang. Peer Thomassen har udarbejdet rettelser og et tillæg som bringer en række facts "up to date" samt et helt nyt, omfattende register. Reprintet er let reduceret i format og 100 sider om udenlandske forhold er udeladt. En enestående chance for at få dette eftertragtede værk til samlingen!

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

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. Gennemillustreret med fabriksfotos!

PERSONVOGNSMATERIELLETS HISTORIE af Jens Bruun-Petersen, 96 s., 17x25 cm, omsl. 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. Vægten er for første gang lagt på at trække hovedlinierne i denne udvikling og i danske vognbygningstraditioner op, snarere end på løsrevne tekniske detaljer.

KØBENHAVNS BANEGÅRDE - København H  
1. dec. 1911-1986, af John Poulsen, 144 s., 25x17 cm,  
omslag i farver, 250 ill., Kr. 149,-

Bogen behandler Københavns tre "hovedbanegårde" og tilhørende banelinjer i såvel by- som jernbane- historisk lys. Hovedvægten lægges på den jubilerende København H., dens 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.

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

**bane  
bøger****NY ADRESSE !****Jernbanegade 34A, 2.th.****4000 Roskilde****Giro 1 52 56 62**

FOUL LEVING

TERRASSERNE 16 VÆR 265  
2700 BRØNSHØJ**Ascan Scandia**