



# jernbanen

3

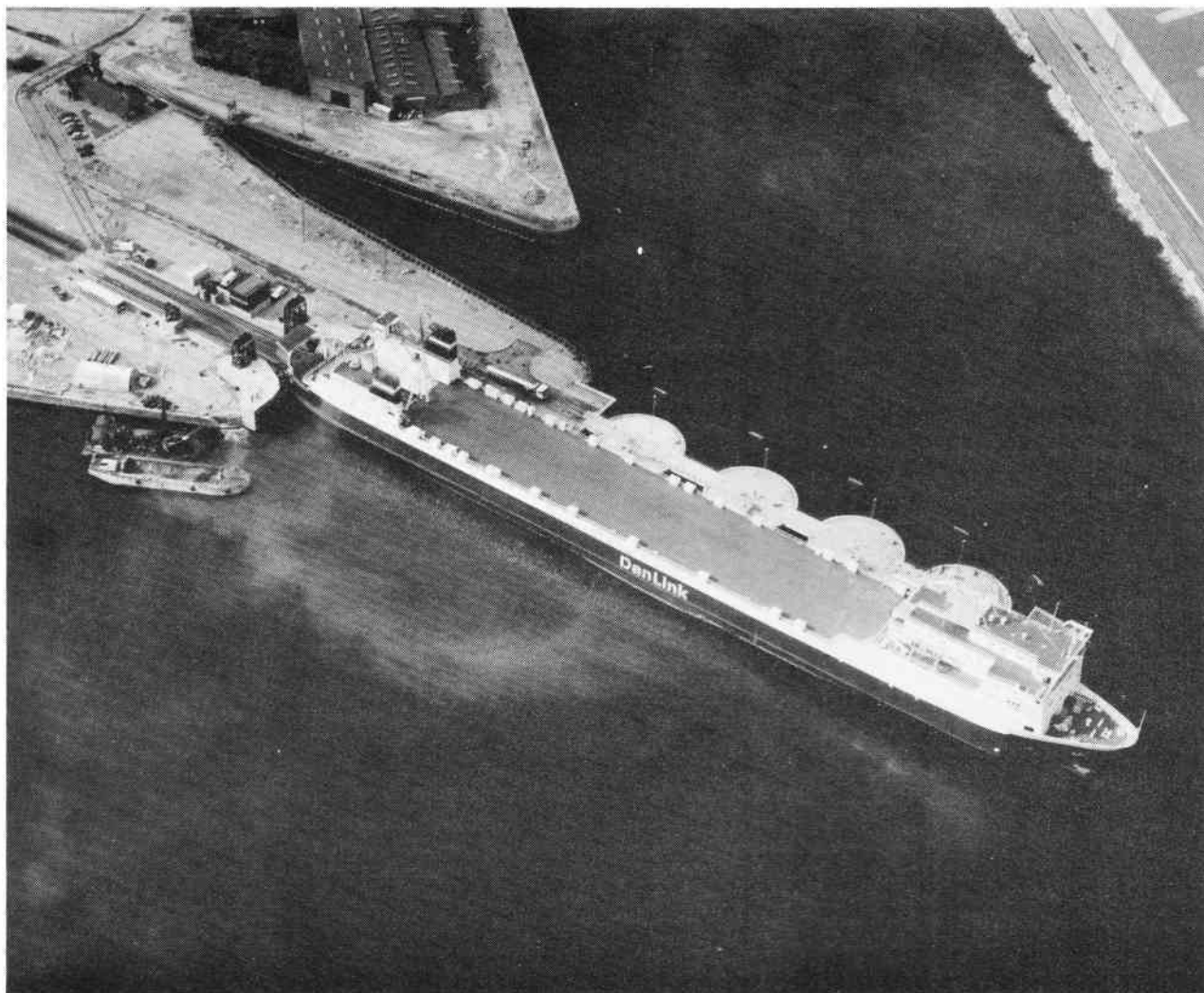
DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

Juni 1987



27. ÅRGANG

KR. 25,00



#### **DanLink**

Vi skylder læserne et billede af den danske DanLinkfærge »Trekroner«, her fanget i Frihavnen af »Aerodan Luftfoto« den 11. maj 1987.

Et lille kig på Frihavnsstationen i øverste venstre hjørne sætter færgens størrelse i relief.

Det første halve år på DanLink har ikke være uden problemer. Isvinteren har givet mange aflysninger, og »Trekroners« manøvreedygtighed i store vindstyrker er ringere end forventet. Godstiltfærlerne har været rimelige, men på helligdage, hvor der også sejles efter optimal fartplan, er det ikke noget særsyn med halvtomme færger og aflysninger. Samtidig må DSB/SJ se konkurrenter skyde op (læs mere om det på side 77) og senest har DSB måttet stå til regnskab overfor Rigsrevisionen efter en budgetoverskridelse på 50-90 mio. kroner på DanLinkprojektet. Alligevel er det optimismen der råder - nye godskunder er kommet til - godsvognene føres punktligt over, og H-H overfarten er blevet kraftigt aflastet.

#### **Forsiden**

MR-togene sætter nu mere og mere sit præg på toggangen også øst for Storebælt. Hvor før MX og MY maskinerne enevældigt herskede, som her på strækningen Roskilde-Køge-Næstved, er MR-togene i overtal. Læs mere om GM lokomotivernes snarlige udrangering på side 64. Foto i Næstved den 26. juni 1986 af Jan Forslund.

#### **Distribution**

Adresseændringer og reklamation af udeblevne numre meddeles til det lokale postkontor. Medlemmer i udlandet bedes dog meddele adresseændringer til Blad- og annoncerekspektionen. Reklamation af fejlekspeditioner og 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. 4** ventes udsendt ca. 15. august Indhold: Storstrømsbroen, DSB nyt, Baner i Østrig og meget mere.

#### **Tidsfrister**

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

Sidste frist for stof til nr. 5/1987: 1. september 1987.

Dette nummer af »jernbanen« er afleveret til Avispostkontoret den 24. juni 1987.



# jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

27. årgang nr. 3, juni 1987

## Jernbanen

Vasevej 19 A  
2840 Holte  
02 42 04 52

## Redaktør

Jan Forslund  
ansvarshavende  
02 42 04 52

## Mødrektion

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

MY'ernes æra ved et vendepunkt . . . . .	64
Damp i Polen . . . . .	66
Kom til England, min far . . . . .	68
Som en såret stridshingst . . . . .	70
Museumsbanens jubelår: 3 . . . . .	72
Jernbanenyt - kort fortalt:	
- Privatbanerne . . . . .	75
- Færgenyt . . . . .	77
- Veteranbanerne . . . . .	78
- Udland . . . . .	79
Bog anmeldelser . . . . .	79
Foreningsnyt og Sporhunden . . . . .	81

## Skrivebordsgeneraler og papirtigre

- Luk jernbanerne og overfør trafikken til motorvejene! Dette budskab kunne man høre en dag i foråret, da Radioavisens morgenredaktion havde fat i en »ekspert« - vistnok en forskningsleder på et eller andet institut i København.

Hans forslag gik ud på at nedlægge den strækning, der har størst driftsudgifter, først: København-Fredericia. Så kunne man også spare den faste Storebæltsforbindelse...

Et hurtigt kik på kalenderen. Den viste **ikke** 1. april. Intervieweren havde fået samme tanke. For hans første spørgsmål lød: »Er De fantast?«

Heldigvis bliver den slags fantasifostre fra skrivebordsgeneralers hånd ikke taget alvorligt i dagens Danmark. Men alligevel burde dét, at ideen i det hele taget kan tage bo i en formentlig begavet person, mane til eftertanke.

En mere modereret udgave af hans visioner kunne hurtigt bringe jernbanerne ind i en ny nedtur - hvor man kun kan tænke i nedskæring og ødelæggelse af de dele af systemet, der måske skranter lidt. I stedet for en modernisering med deraf følgende trafikstigning og bedre udnyttelse - som DSB f.eks. har gjort det med persontrafikken på de jyske sidelinjer, da MR-togene kom til.

Skræmmebilleder er der nok af. Se for eksempel Sverige, hvor banenedlæggelser desværre hører til dagens (u)orden. Hvor SJ selv bruger bagsiden af køreplanen til at reklamere for sine langtursbussers fortræffelighe-der - SJ-busser, der for størstepartens vedkommende konkurrerer med SJ-tog. Hvor man gennem kunstige støtteordninger giver tilskud til nedlæg-gelse af en lang række jernbaner - med langsom og umagelig transport til følge for de ikke helt få passagerer. Alt imens Volvos og Saab-Scania's le-delser gnider sig i hænderne og tager imod de nye kunder, som SJ og politi-kerne sender i armene på dem...

Jo, skræmmebilleder er der nok af. Og selv om udtalelsen i Radioavisen li-gue nu betegnes som fantasi, skal vi ikke falde i søvn og glemme at frem-hæve jernbanens stærke sider overfor bilen: På miljøområdet, i energiøko-nomi, i komfort og ikke mindst i samfundsøkonomi.

Lad fornuften vise skrivebordsgeneraler og papirtigre vintervejen.

Anders Riis

# MY'ernes æra ved et vendepunkt

*En støt udrangering af de ældste GM lokomotiver (litra MY og MX) kan ventes indenfor de næste ti år. At jernbanemuseet nu har erhvervet et eksemplar, er endnu et tegn på en glørværdig epokes snarlige afslutning.*

## Af Jan Forslund

For godt 33 år siden (februar 1954) rullede det første MY lokomotiv, MY 1101, i land i Helsingør. En historisk dag - nu skulle der ryddes op i dampen - og i de følgende ti år fik DSB leveret ikke færre end 60 MY- og 45 MX-lokomotiver (inklusive de to danskbyggede). I midten af tresserne havde de driftsikre og populære maskiner næsten fortrængt damphestene, og indtil leverancen af de knapt så driftsikre ME lokomotiver i begyndelsen af firserne, og senest el-lokomotiverne litra EA, har MY'erne trukket det store læs, knapt 300.000 km pr. år for hvert lokomotiv.

Nu er pensionsalderen nået, og MY'erne må lade sig nøje med en mere begrænset anvendelse, og selv om nogle få enheder nu får installeret elvarme - grundet mangel på trækraft med elvarmeanlæg på Sjælland - må man nok se i øjnene, at en forestående udrangering i lempeligt tempo er at vente. At budgetterne til vedligeholdelse af GM lokomotiverne fremover bliver en anelse reduceret, er et yderligere (men logisk) skub i retning af en accelererende udrangering. Tiden kræver nyt blod, og leveringen af de nye IC/3 tog og den planlagte elektrificering af hovedstrækningerne, vil give MY'erne en sikker, men naturlig død. Et udrangeringstempo på otte GM lokomotiver (MY og MX) pr. år er et rimeligt skøn, og i 1987 er nedtællingen for alvor startet, så det er ikke for tidligt at



To MX maskiner, som nu er bragt i ophuggerens kløer. Forrest MX 1026 og bagest MX 1011. Den 30. december 1986 på Hovedværkstedet i København. Foto: Jan Forslund



To maskiner, som i dag begge er reddet af jernbanemuseerne. Under en DJK udflugt den 12. oktober 1975 med R 946 krydses i FASTERHOLT med et af de såkaldte brune lyntog, fremført af MY 1101 - i den bemaling, som det nu skal føres tilbage til. Foto: John Armstrong Petersen

Et syn som vil blive alt mere almindeligt de kommende år. MV 1109 er her under ophugning hos V. Henriksen i Århus den 26. februar 1987.

Foto: Jan Valeur



komme ud på linierne for at få gode billeder i kassen, inden skærebærerens nådesløse indhug i den endnu store bestand. De såkaldte »små« MY...MV lokomotiverne (1101 - 1109 - 1144) er allerede udrangeret, og et godt bud på snarlige MY udrangeringer er 1106, 1112, 1118, 1119 og 1134.

I modsætning til de fleste udrangerede lokomotiver undgår MY 1101 dog ophugning. Danmarks første MY er overdraget Jernbanemuseet, som her virkelig er på forkant med en udvikling, og det er planen at føre lokomotivet tilbage til den oprindelige brune bemaling med vingehjul, kongekrone og tidstypiske stafferinger (forhåbentlig mere ægte end MO 554). Det er meningen, at MY 1101 skal tilgå »DSB Damp« og anvendes som decideret udflugtslokomotiv på samme måde som damplokomotiverne og MO 554.

Også MX lokomotiverne har en mulighed for i begrænset omfang at overleve DSBs fortløbende udrangering. I

dag anvendes de kun på Frederikssundbanen til persontog, efter at MR togene nu også øst for Storebælt har vist sin duellighed, bl.a. på strækningen Roskilde - Køge - Næstved, som før var MX domineret. I godstog bruges MX'erne dog meget - oftest i dobbeltraction. Men Privatbanerne har udvist en ikke ringe interesse for de drift- og sporsikre maskiner, og Odsherred Jernbane har, som tidligere nævnt i »jernbanen« nr. 1/87, allerede købt MX 1008, og flere er fulgt efter. Også Østbanen og Vestbanen har vist begrundet interesse, og det er ikke utænkeligt, at en del privatbaner med fornøden, kærlig pleje vil give MX'erne et forlænget liv.

En flot æra er ved et vendepunkt, men ihukommende tidligere planlagte udrangeringer, hvor en forhaling blev nødvendiggjort af økonomiske årsager, kan man vel ønske sig, at også GM lokomotiverne får et stille og velfortjent otium en rum tid endnu. De har ved »god opførsel« krav derpå. □

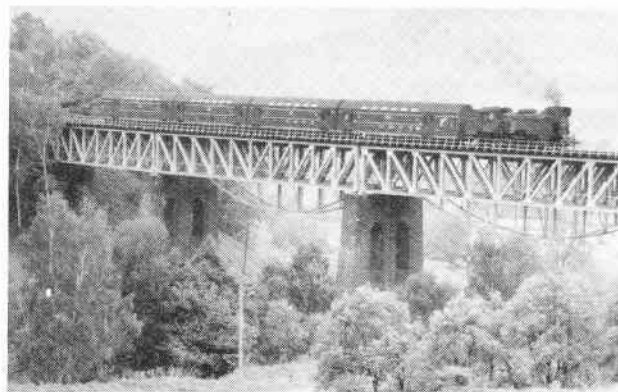


Tre GM lokomotiver omgivet af sine to banemænd - ME og EA. Depotværksted Øst den 26. februar 1987.

Foto: Per M. Jensen

# Damp i Polen

*En beretning der oser af røg og damp og samtidig giver gode vink for en fotosafari til det land i Europa, hvor »dampen« er mest udbredt.*



## Af Per M. Jensen

Dette er ikke en fyldestående artikel om dampdriften i Polen, en sådan lader sig vanskeligt skrive, da der ikke findes mange informationer om emnet, men en beskrivelse af nogle af mine indtryk fra tre rejser foretaget i april 85, maj 86 og august 86.

Polen er rent jernbanemæssigt et stort land. Der findes ca. 24.000 km normalspor og ca. 2.800 km smalspor. Hele dette jernbanenet kræver selvsagt en mængde lokomotiver og vogne, og dette, sammenholdt med egne kulminer samt en vaklende økonomi, er en del af grunden til, at der stadig er mange damplokomotiver i brug både på normalsporet og smalsporet.

Efter at dampdriften på de normalsporede strækninger i DDR næsten er forsvundet ved overgangen til vinterkøreplanen 1986/87, er Polen det sidste land i Europa, hvor der stadig er adskillige damplokomotiver i brug. Hvor mange helt nøjagtigt vides ikke, men et gæt på omkring 800 stk. er ikke urealistisk.

Følgende typer er i drift på det normalsporede net:

**Ty 2:** Er tidligere tyske 52'ere, som PKP har overtaget. Omkring 1400 stk. menes at være sat i drift. Denne type er at træffe mange steder. Den bruges til rangering, persontog og godstog.

**Ty 42:** Er også 52'ere dog med den forskel, at de er bygget i Polen under den anden verdenskrig. Det var meningen, at disse maskiner skulle leveres til Deutsche Reichsbahn, men de »nåede« ikke at blive færdige. Ca. 150 stk. blev sat i drift efter krigen.

**Ty 43:** Svarer til de tyske 42'ere men er også bygget i Polen på grundlag af de tyske tegninger. Disse maskiner skulle tyskerne ligeledes have brugt under krigen, men også her var der forsinkelser. Nummerserien går op til ca. 130 stk.

**Ty 51:** Her drejer det sig om en polsk konstruktion fra 1951 med et udseende tæt på Ty 2, Ty 42 og Ty 43 dog med den ydre forskel, at Ty 51 har små røgskærme. Ca. 360 stk. blev bygget i 1953 og fremefter.

**Pt 47:** Ligeledes en polsk nykonstruktion. Et flot eksprestogslokomotiv med hjulstilling 1D1, som er bygget i et antal på ca. 180 stk. Typen fremfører efterhånden kun hyppigt standsende persontog, men i enkelte tilfælde kan de endnu opleves trækkende eksprestog.

**TKt 48:** Også en polsk nykonstruktion fra 1948. Et tenderlokomotiv med hjulstillingen 1D1. Bygget i ca. 180 eksemplarer efter 1950. Bruges til mindre persontog på sidebaner.

**OI 49:** Persontogslokomotiv bygget i Polen i et antal på



Tre Pt 47 maskiner varmer op før dagens træk. Klodzko den 18. april 1985.

Foto: Per M. Jensen

ca. 120 stk. i årene efter 1951. Trækker ligeledes mindre persontog på sidebanerne. Hjulstilling 1C1.

Udover de her nævnte typer kan man, hvis man er heldig, yderligere forvente at se lokomotiverne benævnt Ty 45, som var den første polske nybygning efter anden verdenskrig. De blev bygget i et antal på ca. 450 stk. i årene efter 1946. Udseendet minder meget om Ty 2, altså en femkøbet godstogsmaskine.

Og hvor findes så alle disse herlige lokomotiver?

I den nordlige del af landet på strækning 380 fra Stargard Szcz. til Bialogard er visse tog trukket af Pt 47. Ifølge personalet på en Pt 47 er tre stk. hjemmehørende i Stargard Szcz. (ikke langt fra grænsen til DDR). Samme personale var endvidere så venlige at invitere mig på en 23 km lang køretur på maskinen. Strækning 380 er under udbygning til el-drift. Mange master er rejst, så det kan ikke vare længe, før det sidste damptog har kørt her.

Sydvest for Poznan ligger Wolsztyn, en mindre by, hvor der er jernbanelinier i 5 retninger. Alle persontog fremføres af Ol 49, Ty 2 eller Ty 42. Godstog er som regel med diesel. Depotet i Wolsztyn er et sandt mekka for dampentusiaster. Det rummer 9 spor, der alle er besat af damplokomotiver. Ved venlig forespørgsel (uden tilladelse) og diskret brug af dollarsedler lykkedes det at få lov at fotografere to timer om formiddagen. I løbet af disse to timer var der hektisk aktivitet. Lokomotiverne, der havde kørt om morgenen, skulle have tømt fyrkassen, fyldt kul og vand på, smøres o.s.v. På et tidspunkt holdt fire Ty 42 i kø for at få vand på. Efter dette kørt i remise. Da jeg forlod stedet var alle spor optaget af sydende damplokomotiver. Her var intet, der tydede på snart sagt ophør med dampdrift.

Et godt stykke syd for Wroclaw, i en bjergrig egn, ligger Klodzko, en by med ca. 30.000 indbyggere. I depotet, som også kun rummer damplokomotiver, har typerne Pt 47 og TKt 48 hjemme. På strækning 230 mod henholdsvis Kudowa Zdroj og Stronie Sl. er TKt 48 enerå-

dende med hensyn til persontog. På linien mod Walbrzych (245) er togene en blanding af Pt 47, TKt 48 og diesel. Pt 47 fremfører desuden enkelte tog på strækning 235 mod Kedzierzyn Kozle.

Syd for Kedzierzyn Kozle og tæt på den tjekkiske grænse ligger Racibórz. Her er dampdriften stærkt på retur, men enkelte tog mod Raclawice Sl. (158) og mod Pilszcz (159) køres stadig med Ty 2 eller Ty 42.

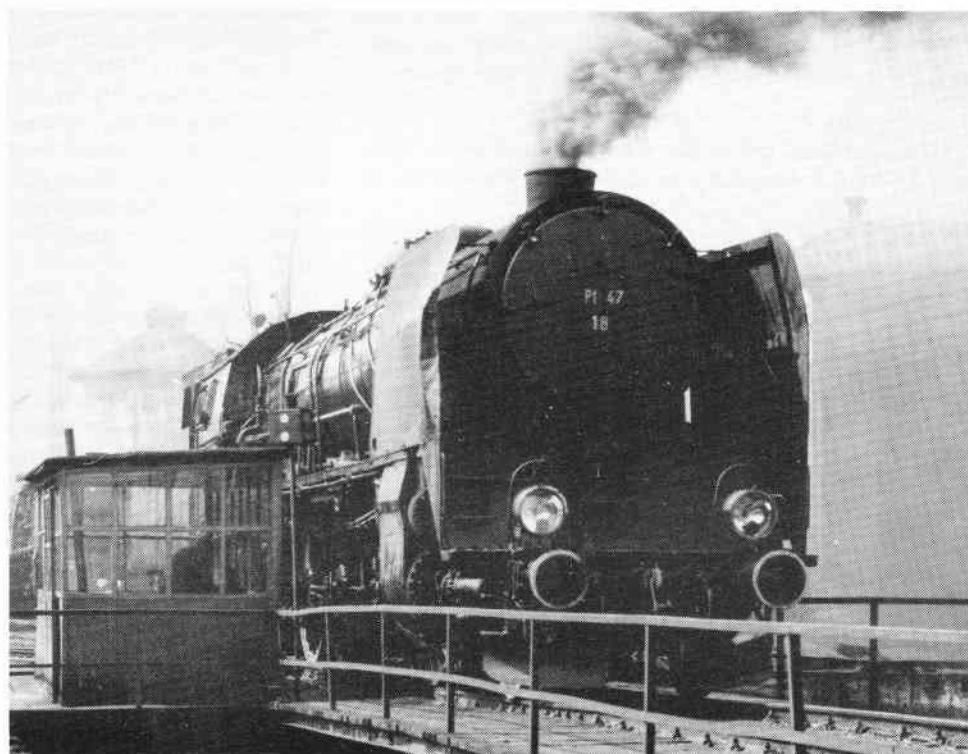
Sedziszow beliggende nord for Krakow er hjemmehørende for Ty 43 og Ty 51. Her fremfører de enkelte godstog på den elektrificerede strækning 110 mod Skarzyske Kamienna. Endvidere trækker Ty 51 de fleste persontog fra Kielce til Busko Zdroj (112). I Skarzysko Kamienna udgår de fleste persontog mod Tomaszow (114) med Pt 47 eller Ty 2 som trækraft. I den anden retning mod Stalowa Wola Rozwadów (115) kører Europas sidste eksprestog fremført af damplokomotiv. Det drejer sig om togene »San« og »Karpaty«, som begge har Pt 47 foran. Man må nok forvente, at dette arbejde i nær fremtid bliver overtaget af diesellokomotiver.

Endvidere findes der industrilokomotiver under damp ved de mange kulminer. Bl.a. ved minerne i Brzeszcze (nord for Bielsko Biala) og i Katowice.

Dette er kun et lille udpluk af steder med dampdrift. Overalt i Polen kan man forvente at støde på damplokomotiver. Også en del af smalsporsbanerne har dampdrift endnu, men det er en anden historie.

Med hensyn til fotografering skal jeg gøre opmærksom på, at det kræver en vis portion forsigtighed. Fotografering på store stationer kan bestemt ikke anbefales. Før en eventuel rejse vil det være en god idé at skrive til det polske jernbanemuseum, som har adressen: Polish Railway Museum, ul. Towarowa 1, PL-00-958 Warszawa.

Man kan skrive på engelsk og forespørge om, hvor man kan få tilladelse til at fotografere. Dette bør gøres i meget god tid før rejsen. Jeg håber, denne artikel skulle give nogle blod på tanden til at udforske Polen, som er så meget anderledes end Danmark og dog er så tæt på. □



PKP Pt 47 18 i Klodzko, den 18. april 1985. Hvem får ikke lyst til at stå bag kameraet, når der som her bydes på stemning af høj karat? Billedet øverst på modsatte side viser en Tkt 48 maskine på strækning 245 ved Ladowice den 22. maj 1986.

Fotos: Per M. Jensen

# Kom til England, min far

*Det er nu, sommerferien skal planlægges og spareskillingerne tælles. Mens februars sidste sne falder støt og roligt udenfor, er der kun én ting at sige til sommerferieplanerne, hvis de skal have jernbanemæssigt indhold: Ta' til England, min far!*

## Af Jens Vestergaard

At England er jernbanens fødeland, behøver man ikke at minde dette blads læsere om. Men at England, Skotland og Wales er det rene paradys for jernbaneentusiaster, er der måske færre, der ved. Et enkelt besøg er dog nok til at overbevise én - og pas på, man bliver let en smule afhængig.

De, som allerede har Englands jernbaner i blodet, kan standse læsningen her. Det samme kan de, der forventer en masse teknisk snak om lokomotivtyper, byggeår o.lign. Det næste er udelukkende skrevet for at give de stakler (eller heldige, om man vil), som endnu har oplevelsen til gode, en lille idé om, hvad der venter dem.

Hvadenten man interesserer sig for veteranbaner eller for mere nutidige jernbaneanlæg, er der nok at se på. Alene et studium af British Rail (BR), kunne holde én beskæftiget en hel sommerferie - her er alt fra helt moderne høj-hastigheds-tog til kultog med toakslede vogne, samlet med kæder og bremset med vacuum eller helt uden gennemgående bremseledning. De faste anlæg kunne der skrives tykke bøger om - og det er der for øvrigt også blevet.

Men måske især for den, som herhjemme går og pusler lidt med veteranbane, er Storbritannien næsten et »must«. Her kan vi lære meget (både positivt og negativt) og få megen inspiration til vor egen hjemlige andegård.

Mens vi i DJK netop har markeret 25-året for Danmarks første veteranbane er det værd at huske på, at



Portmadog station på Ffestiniog Railway med ankommende dieseltog.  
Foto: Max Rasmussen

England var ti år forud for os. For at være helt nøjagtig skete det ikke i England, men i Wales, hvor to forskellige grupper næsten samtidig tog initiativ til at bevare de to smalsporede jernbaner, Tallyllin Railway og Ffestiniog Railway, kun ca. 100 km fra hinanden.

Ffestiniog Railway, som løber fra byen Porthmadog på Wales' vestkyst til byen Blaenau Ffestiniog lidt inde i landet, er måske - samtidig med, at den altså er en af de førstbevarede jernbaner - også én af de mest bemærkelsesværdige. Banen har en sporvidde på 597 mm, og den begyndte som en forbindelsesbane fra skifferminerne omkring byen Blaenau ned til kysten. Åbningen af banen fandt sted i 1836, og der har kørt tog på banen uafbrudt lige siden.

Selv om strækningen aldrig har været totalt nedlagt, har dele af den ligget stille, og det har været nødvendigt at gennemføre store arbejder, som i begyndelsen så umulige ud for en privat forening. Bl.a. måtte man i midten af 50'erne se en del af banen, som endnu ikke var genindviet, forsvinde under vand i en kunstig sø, der opstod i forbindelse med bygningen af et stort elektricitetsværk. Et nyt forløb af banen måtte planlægges, og det betød bl.a. bygningen af en næsten 300 m lang tunnel - gravet og bygget af foreningens medlemmer og indviet i 1977.

Så sent som i 1982 - 31 år efter de første tanker om bevarelse af banen var opstået, og 150 år efter loven om banens bygning blev vedtaget - kunne et af banens damplokomotiver med tilhørende vogne tage stationen Blaenau Ffestiniog i brug, og foreningen bag havde oven i købet den tilfredsstillende at nå til enighed med BR om en fælles overgangsstation.

I selve England er The Severn Valley Railway absolut et af højdepunkterne. Banen løber fra den lille by Kidderminster (også forbindelse med BR) til Bridgnorth - en normalsporet strækning på omkring 20 km, langs den smukke flod Severn. Også denne bane betjener sig næsten udelukkende af damptog, men det viser noget om foretagets størrelse, at den oprindeligt frivillige forening bag banens bevarelse, i dag har råd til at have 20 (lønnede) ansatte til visse hverv, som der ikke kan skaffes frivillig arbejdskraft til.

At det går godt ses også af, at tog på syv-otte bogievogne ikke er usædvanlige - selv på almindelige hverdage.

Et af særkenderne ved The Severn Valley Railway er de meget smukt restaurerede stationsmiljøer, der møder den rejsende på vejen. Kig godt på Kidderminster station.



Man føler sig faktisk en smule taget ved næsen (forstået positivt), når man opdager, at den smukke, »gamle« station er nyopført - blot efter gamle tegninger.

Det siger sig selv, at jernbaneentusiaster ikke må gå glip af Natinal Railway Museum i York, som udstiller lokomotiver, vogne, modeller, uniformer og andre effekter med tilknytning til Storbritanniens engang så omfattende jernbanenet. Adgangen til museet er gratis, og det kan absolut anbefales en eventuel besøgende at afsætte et par dage dér - så omfattende er det.

Fra York og med udgangspunkt i jernbanemuseet arrangeres der med jævne mellemrum udflugter med damp-tog, sådan at museets materiel ikke bare kan ses stå stille, men også i drift. Den heldige gæst kan således f.eks. komme ud at køre med et tog, trukket af det berømte damplokomotiv »Evening Star«, som er det sidstbyggede i England. Så sent som i 1960 stod det færdigt.

★

**Skotland** er i dag ikke særligt velforsynet med jernbaner, men til gengæld kan man fra dem, der er, opleve en helt fantastisk natur, som man ikke bør gå glip af.

Og så er der trods alt én veteranbane, som er værd at besøge. Den har sat sit udgangspunkt i byen Aviemore, som ligger på jernbanestrækningen mellem Glasgow og Inverness. Her er en forening i gang med at stable en jernbane på benene på en forlængst nedlagt strækning. I dag køres der med veterantog mellem Aviemore og den lille by med det poetiske navn Boat of Garden - en ca. syv km lang strækning gennem noget af Skotlands fineste natur. Det er planen at forlænge banen endnu ca. syv km, men der vil gå nogle år endnu, før det mål er nået.

Er man med tog i Skotland, må man heller ikke snyde sig selv for en tur fra Inverness til vestkystbyen Kyle of Lochalsh. Denne strækning, som befares af British Rail, er nok en af de smukkeste jernbanestrækninger, man overhovedet kan opleve.



Kidderminster station på Severn Valley Railway. Et smukt, men nybygget jernbanemiljø.  
Foto: Max Rasmussen



Nr. 92220, »Evening Star«, som er Englands nyeste damplokomotiv. Byggeår 1960.  
Foto: Max Rasmussen



En såkaldt »Black five« med et tog bestående af syv bogie-vogne op ad en stejl stigning på North Yorkshire Moors Railway - et stort tog for en relativt lille maskine.

Foto: Max Rasmussen



Der er naturligvis mange flere veteranjernbaner og andre ting af interesse for jernbaneentusiaster, som besøger Storbritannien - så mange, at det ville være umuligt at nævne dem alle - Steamtown i Carnforth, North Yorkshire Moors Railway, Ravenglass-Eskdale Railway for dog at nævne et par navne mere, men der udgives en lille folder (à la den danske »Veteranbaner på Skinner«), der oprems alt, hvad der er værdt at se i den retning, og den er god at have ved hånden.

Som jernbaneentusiast bør man selvfølgelig lade turen rundt i Storbritannien foregå med tog, og det kan være fristende - for den med en slunken pengepung - at lade et par af turens overnatninger foregå i nattog, f.eks. mellem London og Skotland. Men et sidste ord til advarsel: Der kører ikke mange sidegangsvogne på BR mere, og ret mange overnatninger på sæder à la MR-tog kan godt være ret trættende. Og sovevogne er dyre: omkring 15 £ □



## ...som en såret stridshingst

*En A-maskine afsporede i 1892 på Hobro station. Skønt den materielle skade var ringe, blev uheldet omtalt udførligt i den lokale presse.*

### Af Asger Christiansen

I 1892 var strækningerne Viborg-Ålestrup og Hobro-Ålestrup-Løgstør under anlæg, og det resulterede bl.a. i en del midlertidige sporomlægninger på Hobro station. En del af de interimistiske sporskifter var ikke forsynet med signalstang, og det fik uheldige konsekvenser.

Et blandetog fremført af en A-maskine kørte nemlig i december 1892 ind på et kort sidespor ved en fejltagelse. Sidesporet endte foran en udgravning, og da lokomotivføreren ikke kunne nå at bremse toget hurtigt nok, fortsatte lokomotivet halvvejs ned ad skrænten.

Den afsporede maskine var litra A 155, der byggedes 1888 af fabrikken Hartmann i Chemnitz, Tyskland.

Ingen personer kom alvorligt til skade ved uheldet, og den materielle skade var ringe. Alligevel blev afsporingen udførligt omtalt og kommenteret af byens to dagblade, Hobro Avis og Hobro Dagblad. I det følgende bringes en sammenstilling af artiklerne i de to aviser.

#### 12. december

Da Persontoget i Gaar Morges kørte syd paa fra Hobro Station og var kommet ca. 300 Meter frem, opdagede Lokomotivføreren, at man i Stedet for at dreje fra Skifte-

sporet, hvorpaa Toget kørte, ind paa Hovedsporet, drejede til højre ind på et interimistisk Spor, der er lagt i Anledning af det Udgravningsarbejde, der for Tiden udføres på Stationspladsen. Sporet var kun ca. 60 Meter langt og endte foran en dyb Dal med stejl Skraaning.

Det var et af de saakaldte blandede Tog med en del Godsvogne foran Personvognene og var altså ikke forsynet med Vacuum, et Bremseapparat, der sætter Lokomotivføreren i Stand til næsten øjeblikkelig at standse et Tog selv i den stærkeste Fart. Til alt Held gik Toget kun med ringe Hastighed. Lokomotivføreren saa strax den truende Fare, thi i faa Meters Afstand fra ham ender nemlig Sidesporet ganske brat, og nedenfor dette findes der en temmelig betydelig sænkning i Terrainet.

Det var strax klart, at en Ulykke var uundgaaelig, og der var ikke andet at gøre end at benytte de Midler, som var for Haanden, til at gøre Ulykken saa lille som muligt.

Der blev sat Kontradamp, og Bremsen blev sat til, men dog blev Toget ved at køre hen imod Skrænten. Fyrbøderen sprang ned, da han havde sat Bremsen til, men Lokomotivføreren - hans Navn er: Konst, blev paa sin Post til det Øjeblik, da Maskinen styrtede ned ad Skrænten.

Først da sprang han. Og naar Ulykken ikke fik større Udstrækning, end Tilfældet var, da er der ingen Tvivl om, at han bærer Æren derfor.

Ved Bremsningen og Kontradampen havde toget vel tabt en Del af Farten, men det var dog ikke muligt at standse det helt. Lokomotivet borede sig ned i den frosne Jordskrænt, og der gik samtidigt et vældig Stød gennem Toget, saa kraftigt, at flere af Bufferne sprang i Stykker, og andre bøjede sig, som havde de været af Bly. Kun Lokomotivet og Tenderen styrtede ned.

Her laa den mægtige Maskine stønnende og pustende, udstødende en stærk hvidlig Damp, medens Røgen fra Skorstenen vældede ud og lagde sig som en mørk Stribe henover de omliggende Marker. Det øvrige Tog forblev dels på Skinnerne, dels på Banen ved Siden af. Havde Farten været stærkere, var sandsynligvis en stor Del af Toget gaaet samme Vej som Lokomotivet.

Men endnu var al Fare ikke udelukket. Der kunne jo hvert Øjeblik indtræde en Explosion. Her var det saa, at Fyrbøderen, der saa snart han velbeholden var kommen ned paa Jorden, strax sprang op paa Lokomotivet for at udføre, hvad der under saadanne Forhold er foreskrevet.

Passagererne havde ikke mærket synderlig til, hvad der var foregaaet. En Postfunktionær skal have faaet nogle lette Læsioner i Ansigtet. En Herre her fra Byen, som var kommen med Toget paa Hobro Station, har meddelt os, at han mærkede nogle stærke Rystelser. Han blev temmelig ublidt kastet over mod en Bænk, men slap med Skrækken. Her i Byen gik de vildeste Rygter, men som alt meddelt, vare de heldigvis grundløse.

Blandt de mange, der i Dagens Løb valfartede til Ulykkesstedet var naturligvis det stadige Spørgsmaal dette: hvem der var Skyld i Ulykken. Og Svaret var, at Sporskifteren havde stillet Sporet forkert ind. Efter de Oplysninger, vi indhentede, kan dette være sket, uden at der egentlig kan være Tale om Uagtsomhed, naar Hensyn ta-

ges til de primitive Forhold, der paa Grund af de nye Anlæg og de forskellige Omlægninger af Sporene hersker på Stationspladsen. Der er saaledes ingen Signalstang til at vise, at Sporet var rigtig indstillet. Vedkommende Funktionær har tjent ved Statsbanerne i mange Aar og var meget afholdt.

Der holdt paa Hobro Station et Extratog, da Ulykken passerede. Saa hurtig som muligt blev dette gjort rede til at kunne afgaa med Passagererne og de ubeskadigede Vogne. Selvfølgelig skete det med en betydelig Forsinkel-se. Som et Exempel paa, med hvilken Kraft der var bremset, kan anføres, at det var med stort Besvær, at Bremserne løsnedes, da man kobledede Vognene fra hinanden.

Øjenvidner fortalte, at Lokomotivet stejlede som en saaret Stridshingst, idet det styrtede ned ad Skrænten.

Man havde ved Middagstid faaet Vognene bort fra Sporet og var i Færd med at omlade dem. Et Hjælpetog ankom Kl. 2 fra Aarhus medførende en Kran, og man gav sig strax i Færd med Arbejdet paa at drage Lokomotiv og Tender op paa Stationspladsen.

### 13. december

Allerede i Gaar Morges havde man faaet Tenderen ført bort fra Ulykkesstedet, og i Aftes fik man Lokomotivet halet op. Det saa ikke ud til at have taget synderlig Skade. Men hvor vidt dette er Tilfældet, kan dog først afgøres, efter en omhyggelig Undersøgelse har fundet Sted.

Lokomotivet havde Nr. 155 A og siges at være det samme, der overkørte Portør Pedersen forleden i Horsens.

### 17. december

Et Fotografi af Katastrofen ved Hobro Station er udkommen i Handelen hos Uhrmager Christensen, Hobro. Det er meget vellykket og koster kun 75 Øre. □



DSB litra A 155 afsporet på Hobro station 1892. Den lokale urmager solgte kopier af billedet for 75 ører!

(arkiv: Jens Steensgård)

# Museumsbanens jubelår: 3

*En vaskeægte togførerberetning i dagbogsform af Bent Jacobsen - indtryk og oplevelser - fra en ganske almindelig weekendkørsel på Museumsbanen. Vi skruer tiden tilbage til en lørdag morgen 1977.*

Et vækkeur ringer i ens underbevidsthed. Pludselig er man lysvågen klokken 6 en juli lørdag morgen. Man slår fra og lister ud på badeværelset. Ti minutter senere er man i tøjet og går ned i køkkenet for at indtage den uundværlige portion havregryn og en kop kaffe.

Kufferten er pakket med det strengt nødvendige udstyr. Har jeg nu husket det hele? Bukser, livrem, jakke, hue, arbejdshandsker, de sorte sokker og skoene ikke at forglemme? Jo, det hele er med.

Farvel, farvel. Ud af døren, op på cyklen. Afsted til Husum station. Resten er næsten en leg. På en måde er det blevet lidt for nemt at komme fra København til Maribo. Blot to timers behagelig togrejse. Men ikke med helt de samme oplevelsesmuligheder, hvad jernbaner angår, som for 10-15 år siden, da man begyndte at komme på Lolland.

I toget er der tid til at give MBJ-reglementerne en overhaling. Man konstaterer, at blanketvældet og bureaukratiet efterhånden trives ganske godt, også indenfor MBJs generaldirektion. Der er nye A, B, C, D og T-cirkulærer om alt lige fra anmeldelse af særtog, brandslukning, telefonbetjening til reglement for udskiftning af håndklæder på Bandholm station.

Togskift i Nykøbing Fl. til »Lynetten«. Pæne vogne, men det var nu sjovere dengang med de gennemgående vogne, der blev overtaget af LJs »marcipanbrød« og en af de sjove rejsegods- og kedelvogne, der nu er udrangerede.

Afsted går det over det flade, fede lollandske landbrugsland. Sikke en Guds velsignelse af rigdom, der synes at skyde op af jorden til alle sider. Lige før Grænge lunter et rådyr sindigt over sporene, lige foran det frembrusende tog. Nåda! Det blev ikke til dyrekølle på lokomotivførerens middagsbord denne gang. Bedre held næste gang - lokofører!

## Maribo

»Maribo, rejsende til Bandholm skifter,« lyder det fra stationshøjtaleren. Man hanker op i kufferten og skuldertasken og skynder sig over på Jernbanehotellet. »Værelset er desværre ikke klar endnu,« meddeler den elskværdige fru Hansen. »Kan De vente fem minutter, skal De få nr. ni.« Det er i orden, jeg venter. Og så op på værelset. Pænt og nydeligt, men remiseatmosfæren må man undvære. Når der nu er mere kneben plads til at sove i remisen end tidligere, er det jo heller ikke at foragte med en ren hotelseng.

Hurtig omklædning, for der er ikke megen tid at give af. Man skal jo nå ud til remisen og melde sig til tjeneste, helst inden toget kører ind til perron.

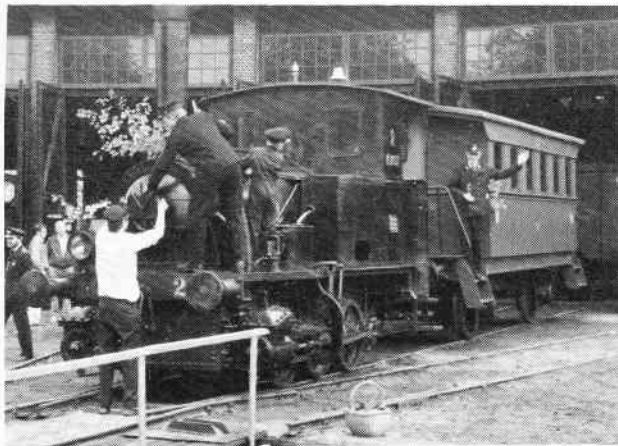
Uniformsbuskerne, der er indkøbt fra Museumsbanens overskudslager for syv år siden, er trods mit store kalorieforbrug stadig ikke til at fylde ud. Nå, livremmen snøres godt ind. Resten skjules nådigt af den mod kvittering hjemlånte jakke, der passer mig nydeligt. Kasketten kroner værket. Man kaster et blik i spejlet. Er det virkelig den samme yngre fuldmægtig fra før? Utroligt hvor man forandrer sig, når man iklæder sig uniformer.

Så afsted gennem hotellets restauration og ud til remisen i en fart. På lang afstand hører man dampfløjten pibe. For f..... mand, de er allerede kørt af hus. Du må vist have det lange ben foran. Heldigvis er togpersonalet allerede igang med en hurtig lynrengøring af vognstammen.

Man hilser tjenstligt på den øverstbefalende, hr. Buhl, og anmoder skyldigst om at få udlånt et stk. togførerhuebånd og en fløjte, hvilket nådigt bevilges.

Rangerlederen - det er også hr. Buhl - melder stammen færdig, og vi rangerer ind til perron i spor 4. Med fjedrende underarm og den specielle gyrokompassstyrede kuglepen forsøger man siddende i tjenestekupeen i HHGB D 1 at udfylde dagens første tograpport. De pinger i trafikafdelingen må efterhånden være øvede i tydning af sære kragetæer, eller måske bruger de også tograpporterne som en slags »sladrehanke« - seismografiske optegnelser, der ud fra mønstret i håndskriften afslører, om et tog nu har overskredet den for strækningen gældende maksimalhastighed.

Vi holder ved perron i Maribo. På perronen er allerede samlet en del mennesker, der beundrer vort tog og diskuterer ivrigt med hinanden, om de nu skulle stige op i den grønne, røde eller måske bagerste grønne vogn - den med altanen på siden. Nå, det viste sig at være postvognen, så den går ikke. Så læsser vi tante Mille, lilleemor og alle



Togfører Bent Jacobsen giver afgangssignal for et af tilbringertogene ved jubilæumsfestlighederne den 5. juni 1987. Bøgekivistene skal dog lige standsmæssigt placeres. Foto: Jan Forslund

ungerne op i de andre vogne og gør klar til at rangere ud. Lågerne lukkes med et professionelt smæld, som om togpersonalet aldrig havde bestilt andet.

Den Fungerende viser sig. I adstadigt tempo bestiger han perronen. Med tegnet på sin værdighed - »spejlægget« - afgiver han, som en feltmarskal, signal til togføreren om, at stationens ekspedition af rejsende er afsluttet, og at toget for hans skyld så inderligt gerne må forføje sig bort fra hans station, så der atter kan blive ro i lejren og tid til en kaffetår.

Man giver klarmelding til rangerlederen. Der piftes og fløjtes og vinkes, toget sætter sig i bevægelse, baglæns - til flere rejsendes store forundring, kan man se.

## Med dampen oppe

Vi standser på »Bakken«. Skiftet lægges om til retning mod Bandholmssporet. Togføreren er allerede sprunget af og er klar til at fungere: »Hvordan er det nu? Jo - højre arm udstrakt vandret, front mod lokomotivføreren«. Med fløjten afgives et langt og et kort fløjt, der besvares af nr. 5s malmfulde dampfløjte. Tog 451 har sat sig i bevægelse. Man hopper adræt - sådan da - på bagerste vogn. Puhå, der er højt op. Godt at der ikke er ligeså højt op til kontorstolen til daglig.

Nr. 5 damper og hvæser, som om den var statisk i et fotostop for en flok gedespringende jernbanefiduser på udflugt, men den rolle kender nr. 5 jo også til bevidstløshed. Mon ikke den nyder at trille sine små rolige ture på hjemmebane, fremfor at brænde stanglejerne af og risikere brud på kraftdamprøret, for at tilfredsstille jernbaneentusiasternes evindelige krav om »mer damp«.

I fly-sproget findes et begreb - »The point of no return«, d.v.s. det tidspunkt under et flys start, hvor der kun er et at gøre, at komme højt nok op, der hvor flyet kan udnytte sine svæveegenskaber og manøvrere frit. Nr. 5 har netop nået sit point of no return.

Og så ud at billettere og sælge postkort. Efter Grimstrupvejen - hvor der intet var at holde for - må det vist være tiden at vise sig lidt i toget. Man skruer huen med det røde bånd godt fast ved hjælp af de begyndende panderynker - venstregevindtet - og entrer over klapperne til LB C 21.

Hyggelig vogn, men kun fire-fem rejsende. Næste vogn MBJ A 1 er første klasse. Her ser det noget bedre ud. Man skriver sig bag øret, at der sidder otte rejsende, der forhåbentlig bliver siddende, når de om lidt bliver afkrævet tillægsbillet. Så kommer GDS C 40. Her er godt med rejsende. Bedstefar på udflugt med børnebørnene spenderer kulørte postkort af museumstoget til alle rollingerne. En ansvarsbevidst udseende familiefader, der ved synet af togføreren myndigt udseende person, servilt har fisket en håndfuld billetter frem fra dollarmappen og nu sidder der og stritter med dem, medens han med bøn-faldende blik - næsten som den lille pige med svovlstikkerne - håber, at togføreren i egen person vil nedlade sig til at kontrollere hans rejsehjemler, bringes til ro med et venligt nik og en bemærkning om, at han vil blive billetret senere af togetjenten. Er man ude at tælle rejsende i mandtal, skal man da ikke ulejliges med at klippe huller i pap.

Forreste vogn er KSB C 20. Her er godt fyldt op. Vognen synes altid at virke særlig tiltrækkende på publikum. Måske fordi dens åbne endeperroner er dejligt rummelige. Her er et mylder af rejsende lige bag OHJ nr. 5s ten-

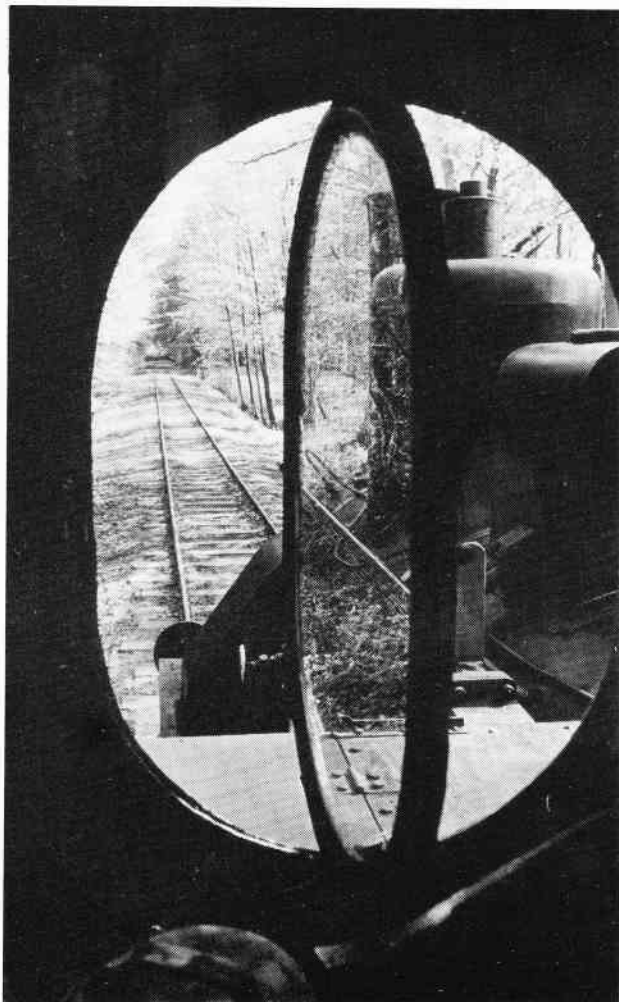
der. Man tæller og tæller, men stadig synes der at dukke nye barnehoveder frem bag rumper, bilmaver og japan-ske kameraer med »potensforlængere«.

65 + 8 rejsende. Ikke dårligt på første tog, men det skulle gerne blive bedre på eftermiddagstogene, hvis det hele skal løbe rundt.

Man går tilbage gennem toget, snakker lidt med de rejsende, der gerne vil vide besked med vognene og lokomotivets historie, om hvem der driver banen o.s.v. Utroligt at vi med hvert tog har nye rejsende, der kører på banen for første gang. Man mærker også tydeligt, når man taler med mennesker, der er under 30-35, at et damptog er noget næsten helt ukendt - eller i det mindste noget meget fjernt for de fleste. En mand skal minsandten have forklaret, hvor kedelen er på lokomotivet, og hvordan den virker.

»Er det magneter?« spørger en tiårs knægt og peger på pufferne, der gnider mod hinanden. Man forklarer omhyggeligt drengen, at togvognene holdes sammen af kæder og skruer, og at »magneterne« såmænd blot er til for at opfange vognenes stød mod hinanden.

Tilbage til HHGB D 1. På tograpporten noteres antallet af rejsende, og så er vi ved at være i Bandholm. Rettidig ankomst.



Kun en dristig og ikke forskriftsmæssig togfører kan liste sig til sådan et kig i farten. ØG 3 sommeren 1985. Foto: Erik Pirtzel

## Bandholm

Ud på perronen. Med høj røst udråbes:

»Baaahhnn...holm! Toget fortsætter til havnen!«

Bandholm station skal betjenes. Den udpegede, kvindelige stationsbestyrer installeres i det nydelige stationskontor, der dog endnu trænger til lidt møblering. Man giver gode råd om føring af journal og regnskab, salg af billetter m.v.

Så er det tid til at trille ned til havnen. Togføreren skal også være rangerleder på denne tur. Hvordan er det nu? jo - en arm op og ned og et kort fløjt. Og minsandten om ikke lokomotivføreren besvarer signalet med et pift og sætter toget i bevægelse.

Man rumler over Skipperstræde, hvor den ene togbetjent, udstyret med et rødt flag, standser den vejtrafik, der ikke er der. Så er vi på havnen. Man hopper af, løber frem og fløjter »langsomt«, efterfulgt af tre korte fløjt, og toget standser på pletten.

Ud vælter de rejsende. Der bliver et mylder som på Klampenborg station en søndag i bakkesæsonen.

Vi holder igen på Bandholm station. Der skal løbes om. Heldigvis har man en togbetjent til hjælp med det grove, sporskiftning og kobling. Nr. 5 kører til stammen. Et langt fløjt, langsomt, og maskinen rører pufferne på D 1 så blødt og umærkeligt, at man kunne have holdt et æg mellem pufferne, uden at ægget ville være gået itu - men lokomotivføreren er også pokkers dygtig, helt dus med sin maskine.

Koblingen på, luften samlet, og så skal der holdes bremseprøve. »Hvodden« er det nu? Nå jo. »Arme bøj,« spænd bremsen. »Arme stræk,« løsn bremsen. Puh-ha, det er en helt gymnastikopvisning, det her. Bremsen er i orden, på nær bremsen på GDS C 40. Det betyder ikke noget. Vi har rigeligt med bremsevægt på de øvrige vogne, men det er nok bedst at skrive en fejlmelding til vognopsynet, så at bremsen kan blive ordnet. Det ser ud til at være noget med en pakning i styreventilen, der er utæt.

## Atter mod Maribo

Afgang. Stationsbestyrerinden m/k har givet stationsklokken et slag, der kan høres over hele Smålandsfarvandet. Piften og fløjten. Masser af røg og damp, og vi letter anker.

Lige pludselig lyder der et fløjtesignal. Et kort og et langt fløjt. Hvad er det? Færdig til indkørsel. Det må være til Maglemer trinbræt. Man stikker en arm ud i venstre side. Ingen rejsende at afsætte. Lokomotivet besvarer signalet med et kort stød i fløjten. Damp på igen og så afsted.

Vi ruller ind på »Bakken« i Maribo, hvor rangermester Buhl overtager toget og gelejder os ind i spor 4.

Glade og ivrige rejsende i alle aldre stiger ud af vognene efter at have oplevet, enten deres livs første damp-togstur, eller have genoplevet deres ungdomstid. På perronen venter allerede mange, nye rejsende til næste tog.

Der laves omløb, og imedens er der travlt for togpersonalet. For i Bandholm fik vi rejsegods med: Ni racercykler, tungt belæsset med oppakning. Det var nogle unge tyskere, der gerne for en stund ville sige: »Dampkraft - ja tak«, »Pedalkraft - nej tak«.

Sikken de dog fyldte op i D 1, de ni cykler. Ja, den ene måtte endda anbringes på endeperronen. Man kunne dårligt komme igennem pakrummet, når man skulle over i de andre vogne.

Cyklerne kommer omsider ud, og vi får lige flyttet slut-signalerne op i den anden ende, før vi skal til at køre igen.

Sådan går lørdagen, - og søndagen med, kun afbrudt af en hastig frokostpause i remisen. Nye rejsende med hvert tog, men næsten uden undtagelse glade og tilfredse mennesker, der hygger sig ligeså meget, som vi - det frivillige jernbanepersonale - hygger os ved både at gøre vor pligt og være sammen med gode kammerater.

Søndag, sidste tog ankommet. Tograppporter, fejlmeldinger m.v. samles sammen og overdrages til den tilsynsførende, hr. Buhl. Ikke nogen rekordstor trafik, men hæderlig belægning i de fleste tog.

Man hilser af med tog- og lokomotivpersonalet. Brevkassen i D 1 tømmes, og postsækken afleveres på Maribo station, hvor man samtidig tager af sked med den fungerende hos LJ.

Så er der lige tid til at smutte over på »Jernbanehotellet«, blive vasket - kors hvor kulstøvet dog drysser ud af ørerne - og den hvide skjorte, tal ikke om den!

Hurtig omklædning til civil, betale regningen, takke for avisudklippet om MBJ, som det flinke værtspar har lagt op på værelset, og så over til stationen.

Efter en lang, anstrengende lørdag/søndag, kan man omsider sætte sig veltilfreds tilbage i LJs Lynette til Nykøbing F. Man kaster et sidste blik på MBJs vognpark, idet man passerer remisen. Træt? ja - men tilfreds og opladet, så at man kan holde længe ud. Man kan allerede begynde at glæde sig til næste gang, man skal gøre tjeneste ved MBJ, selv om det måske først skal blive engang til næste år. □

## DJK mangler en PR-mand m/k - er det dig?

Dansk Jernbane-Klub mangler en person, der løbende sørger for, at vor virksomhed også er kendt af den bredere offentlighed.

Én, der kan pleje kontakten med radio/TV, aviser og andre medier, udarbejde pressemeddelelser om de arrangementer, DJK står for eller er med til, og i det hele taget lede PR-arbejdet i DJK.

Du kommer til at arbejde meget selvstændigt og får frie hænder til at uddelegere arbejdet. Du vil selv kunne bestemme dine arbejdsmetoder og -tider inden for meget vide rammer.

For den rette vil det være en spændende og udviklende opgave, der vil bringe ham/hende i tæt kontakt med alle dele af den danske presse på den ene side og DJKs bestyrelse og afdelinger på den anden side.

Arbejdet bærer, ligesom alt andet DJK-arbejde, lønnen i sig selv.

Er du interesseret, så skriv til DJK på nedenstående adresse og fortæl lidt om, hvordan du kunne tænke dig at løse opgaven.

**Dansk Jernbane-Klub  
Kalvebod Brygge 40  
1560 København V.  
mrk. »PR-medarbejder«**

# Jernbanenyt - kort fortalt

Nyheder fra ind- og udland.

I dette nummer: Privatbanerne - Færge­nyt - Veteranbanerne og Udland

---

---

## Privatbanerne

---

---

### Hads-Ning Herreders Jernbane

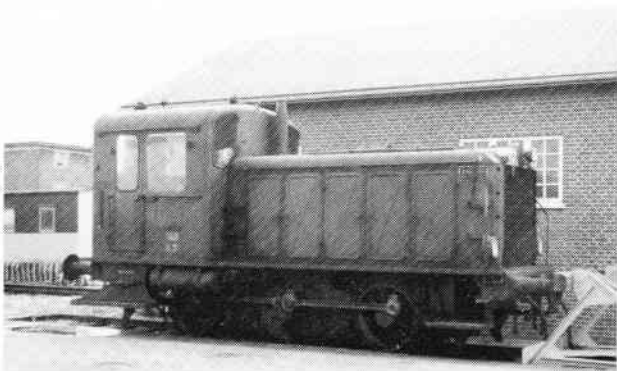
Fra DSB har HHJ i februar 1987 indkøbt ballastfordeler, Plov 2, bygget af Plasser & Theurer i 1969 (type USP 3000 C). Ballastfordeleren blev udrangeret allerede i 1981 og har henstået i Langå. Motoren skal ved HHJ anvendes til HHJs arbejdskøretøj K 1, som banen i 1985 ligeledes erhvervede fra DSB. Ved DSB var køretøjet en komprimeringsmaskine med betegnelsen K 1, bygget af Plasser & Theurer i 1975. Nu er K 1 ombygget med kran, der tillige kan benyttes til fejning af perroner m.v.

På Odder station åbnedes den 11. februar 1987 en ny banegårdskiosk/selvbetjeningsbutik. Samtidig er der opsat tre borde i ventesalen, hvor publikum kan stå og nyde kioskens kaffe.

### Hjørring Privatbaner

Stationsbygningen i Hirtshals blev i foråret 1987 moderniseret, og hele interiøret fornyet. Mens ombygningen fandt sted, foregik ekspeditionen af banens passagerer og kunder fra en skurvogn på perronen.

Den i 1986 fra DSB erhvervede Ardelt-traktor 146 vil blive omlitret til HP T 12. Rangertraktoren HP 40 vil blive omlitret til HP T 11 i løbet af året.



Hjørring Privatbaners »nye« traktor T 12 inden omlitring. Hirtshals den 1. november 1986. Foto: Sven Gade

### Høng-Tølløse Jernbane

I Tølløse gik man primo april i gang med opsætning af nye perronfor­kanter langs HTJs perronspor, samtidig med at perronsporet rettedes op. I april og maj måneder monteredes de elektriske sporskiftedrev.

Forhåbentlig er HTJ/Tølløse station blevet indkoblet på fjernstyringsanlægget i Dianalund, inden køreplansskiftet den 31. maj 1987.

Baneafdelingen har i marts måned samlet de gamle sporrammer m.m. fra strækningen Skellebjerg-Dianalund ind på Ruds-Vedby og Skellebjerg stationer, hvor adskillelsen af sveller og skinner finder sted. Desuden har man rettet op på baneskråninger m.v. med tiloversbleven jord fra spormoderniseringen. Den lejede gravemaskine køres op på en af skinnetransportvognene, og så har man et arbejdstog til afretning af skråningerne. På samme måde har man i øvrigt også indsamlet de gamle sporrammer.

Omkring maj startede så årets spormodernisering med ca. 120 m nyt spor pr. arbejdsdag fra Dianalund forbi Vedde og Stenlille og næsten til Nyrup.

Personvognen HTJ Cle 71 har været til renovering og opmaling på banens værksted i Holbæk. De gamle sæder er udskiftet med sæder fra en af Bhs-vognene.

### Odsherreds Jernbane

I maj måned påbegyndtes udskiftningen af spornettet på Asnæs station, hvor der i lighed med bl.a. Fårevejle og Højby ilægges helt nye sporskifter.

Fredag den 27. februar blev DSB Mx 1009 leveret til OHJ, der har lejet lokomotivet med forkøbsret af DSB. Mx 1009 er uden større ændringer sat i drift ved OHJ i forbindelse med uddannelsen af OHJs lokomotivførere, så de kan betjene banens Mx-lokomotiver. Lokomotivet anvendes fortrinsvis til godstogene, men onsdag den 15. april blev det også anvendt til et par personførende tog.

Omkring den 1. maj leveredes DSB Mx 1010 til banen, og fra køreplansskiftet den 31. maj 1987 indsattes Mx-lokomotiverne i ordinær drift på OHJ.

OHJ Mx 101 (ex. DSB Mx 1008) er ommalet og omlitret på banens værksted i Holbæk, og i slutningen af maj blev lokomotivet præsenteret for pressen m.m. sammen med personvognene OHJ Bnm 284 og HTJ Cle 71.

Apfelpheil-vognen, 51 80 09-42 900-3, der i december 1985 blev taget på værkstedet for ombygning og renovering til personvogn på OHJ, blev i maj måned 1987 sat i drift som OHJ Bnm 284.

OHJ har i januar 1987 erhvervet personvognen Bg 29-44 198-3 fra DSB. Efter påmontering af egenvarme (vandvarmeanlæg med olie­fy­r) er vognen sat i drift uden ommaling som OHJ Bg 294. Den i 1986 indkøbte Bg 29-44 002-7 vil efter en lignende ombygning på værkstedet i Holbæk blive sat i drift som OHJ Bg 295.

Motortroljen OHJ S 43, der blev ombygget til motortrolje for baneafdelingen i 1971, er ophugget i foråret 1987. OHJ S 43 blev oprindeligt leveret til Næstved-Præstø-Mern banen som Sm 2 i 1947. Da denne bane lukkede i 1961 solgtes den til Ålborg-Hvalpsund Jernba-



Det går rask til på Odsherreds Jernbane, som nu har hele tre Mx lokomotiver i sin stald. Til venstre den ommalede OHJ Mx 101, og til højre Mx 102 i DSB bemaling, men med OHJ logoet påsat. I baggrunden skimtes de to hensatte MAK lokomotiver, som den 24. juni for stedse forlod dansk jord - solgt til MAK. I Moers nær Duisburg skal de renoveres med videresalg for øje. Holbæk den 23. april 1987.

Foto: OCMP

ne som AHB Sm 3. I 1969 overtog OHJ skinnebussen fra AHB i forbindelse med en større handel af materiel fra Ålborg Privatbaner til OHJ og HTJ.

Fredag den 27. marts afsporede tog 17 ved Næbbelvej mellem Svinninge og Hørve. Toget, der bestod af OHJ 45 - BI 231 - Bn 283, ødelagde ca. 240 m spor ved afsporingen, og lokomotivets ene bogie samt begge personvogne afsporede. Vognene væltede delvis om på siden. Ingen af de ca. 100 rejsende, der var med toget, kom alvorligt til skade; det værste var en brækket arm.

Fra uheldstidspunktet fredag eftermiddag og frem til tirsdag middag blev banens rejsende transporteret med busser mellem Svinninge og Hørve.

Personale fra værkstedet i Holbæk fik i løbet af fredag eftermiddag og aften sat OHJ 45 på sporet igen, mens de to personvogne først søndag den 29. marts blev rejst op og sat på sporet igen af to BMS-kraner, Big Lady og Bombi.

I stedet for at reparere det gamle og delvis nedslidte 27 kilos spor på uheldsstedet valgte man at påbegynde moderniseringen af OHJs strækningsspor. Hele det gamle spor blev fjernet, og den gamle ballast blev jævnet ud, og ovenpå lagde OHJs baneafdeling i løbet af ca. fire dage 240 m nyt spor, med 45 kg/m skinner lagt på nye bøgsveller.



Fra uheldet mellem Svinninge og Hørve.

Foto den 28. marts 1987: Ole-Chr. M. Plum

## Skagensbanen

Skagensbanens værksteder og remiser i Skagen skal gennemgå en større istandsættelse og modernisering, og udgifterne hertil anslås til ca. 8,1 mill. kr., der skal dækkes med 70% af staten og resten af Nordjyllands amt, Skagen og Frederikshavns kommuner.

Den i 1986 indkøbte Køf-traktor DB 323.277-4 er sat i drift som SB T 3. Rangertraktoren SB T 1 er herefter reserve for T 3, mens T 2 (ex. DSB 84) forventes udrangeret og solgt til ophugning.

## Vemb-Lemvig-Thyborøn Jernbane

En af banens største kunder er Cheminova ved Thyborøn, og denne fabrik modtager og afsender hvert år ca. 1000 godsvogne. Hidtil er vognene blevet transporteret mellem Rønland station og to spor på fabriksområdet med vognbjørn. Denne transport med tankvogne på vognbjørne, sammenholdt med at de nye og større godsvognstyper ikke kan transporteres mellem VLTJ og fabrikkens, har betydet, at det er besluttet at anlægge et spor fra Rønland station og ind på fabriksområdet i foråret og sommeren 1987. Samtidig udbygges spornettet på selve fabrikkens en del, og på denne måde er VLTJ formodentlig sikret en god godskunde i mange år fremover.

Rønland station blev anlagt i forbindelse med baneforlægningen, der blev taget i brug 23. august 1955. Der blev opført en nydelig stationsbygning i 1956, men der kom aldrig publikumsekspedition. Bygningen blev nedrevet i 1979, og der er i dag kun læskur. På Rønland station er der indtil 1987 krydsningsspor og sidespor til vognbjørnstransporterne.

»Privatbanerne« redigeres af Ole-Chr. M. Plum.

OCMP

## Sommeren er over os

Send os dine bedste fotos fra denne sommer til en kommende billedkavalkade



# Færgenyt

## Stena Rail Ferry - den nye rute på Kattegat

Årtier efter, at de første tanker om en jernbanegods-færgе mellem Göteborg og Frederikshavn kom frem, bliver planerne nu realiseret. Efter lange og seje forhandlinger har de involverede parter, nemlig Stena Line, Göteborgs havn, DSB og Statsadministrationen i Frederikshavn, den 23. februar 1987 underskrevet de endelige kontrakter. En femte part i sagen, nemlig Ørskovs Stålskibsværft, ønskede ikke at underskrive, da man fandt de økonomiske betingelser for at få etableret en ny udrustningskaj, som erstatning for den hidtil benyttede Mellemkaj, der skal indgå i færgeljeområdet, for ufordelagtige. Denne lokale uoverensstemmelse får dog ikke nogen forsinkende virkning for arbejdets videre forløb, og det ser da efterfølgende også ud til, at værftet får en rimelig løsning på sit problem.

Hovedprincippet i de indgåede kontrakter er, at Stena Line og Göteborgs havn sammen afholder alle anlægsudgifter, således at rutens etablering bliver uden udgift for den danske stat. Som modydelse får Stena Line reduktion af havneudgifter, medens Göteborgs havn af DSB modtager en afgift for hver godsvogn, der afgives til befording. Alene til anlæg af færgelje i Frederikshavn og til udvidelse af sporområdet på Frederikshavn station forventes at medgå 50-60 mio. kr.

Til at drive den nye rute har Stena Line dannet et særligt selskab under navnet Stena Rail Ferry AB. Selskabet regner med, at der det første år skal overføres ca. 400.000 tons gods, svarende til 20-25 jernbanevogne pr. overfart. I de nærmest følgende år forventes godsmængden at stige til ca. én mio. tons pr. år. Overfartstiden bliver på fire timer, og man påregner at sejle to dobbeltture på hver af ugens første fem hverdage med afgang fra Frederikshavn 03.00 og 15.00

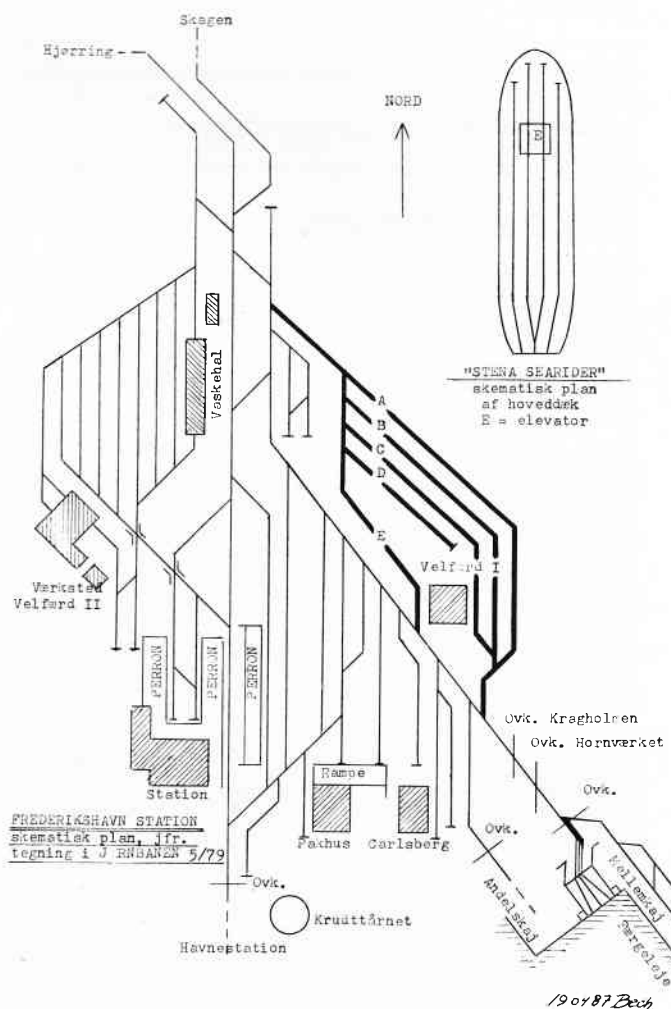
På ruten vil selskabet indsætte fragtfærgen »Stena Searider«, der hidtil kun har været benyttet til transport af lastbiler og trailere. Færgen, der måler 142 x 19 meter, vil blive forsynet med spor, der indbygges i dækket, således at færgen også fortsat kan anvendes til overførsel af vejbarne køretøjer. På hoveddækket lægges fire spor, hvoraf de to midterste løber sammen i et spor ved agterporten gennem et i dækket indbygget skifte. På det overliggende åbne dæk lægges to spor, hvorved den samlede sporlængde bliver lidt over 600 meter. Forbindelsen mellem hoveddækkets midterste spor og sporene på vejrdækket tilvejebringes ved hjælp af en elevator med en sporlængde på 2 x 18 meter, således at to vogne kan løftes samtidig. Elevatoren drives af hydrauliske stempler. Hvert løft vil tage ca. seks minutter, hvorfor brugen af de øverste spor vil være ret tidskrævende. Sporene tænkes da også foreløbigt kun brugt til overførsel af vogne med klassificeret gods.

Færgeljet i Frederikshavn anlægges ved Mellemkajen i hjørnet ved isværket, hvor der lige netop kan skaffes plads til færgeklapp, ét adgangsspor og tilkørselsveje uden at bestående bygninger behøver at nedrives. Færgeklappen udføres uden leddeling og får en længde af 40 meter.

Først på selve klappen forgrener adgangssporet sig i vifteform i tre spor. Der anlægges tilkørselsveje til færgeklappen ligesom der på Mellemkajen parallelt med denne bygges en opkørselsrampe til færgens øverste dæk, således at lastbiler kan tages ombord på dette dæk over siden.

På Frederikshavn station skal der anlægges næsten 2.000 meter spor i stationsområdets østlige del ud mod vejen, Kragholmen. Dette har desværre bevirket, at størstedelen af stationens »Østskov«, der var under opvækst, har måttet ryddes. Den nye sporgruppe består af tre gennemgående spor (mærket A, B og C), hvoraf det længste er 515 meter langt. Desuden anlægges et kortere blindt spor (D) og et omløbsspor (E). Sporene skal bruges til modtagelse og afsendelse af godstogene samt til opdeling af vognstammerne i passende rangetræk til færgen efter bestemmelsessted og placering på færgens dæk. Anlægget af sporgruppen får til følge, at den nordlige indkørsel til godspladsen må lukkes. I stedet for anlægges der en vendeplads. Sporgruppen vil også kræve en udbygning af stationens signalanlæg ligesom der skal opstilles bomanlæg ved havnesporets overkørsler for Kragholmen, Hornværket og en overkørsel ved færgeljet. For maskindepotet vil jernbanefærgen ikke betyde nogen udvidelse bortset fra, at en længe ønsket sporgennemkørsel for begge spor i værkstedshallen måske nu etableres.

Ved midten af april var anlægsarbejderne på Frederiks-



havns station i gang, medens arbejdet ved færgelejet endnu (i skrivende stund) ikke er påbegyndt. På svensk side er anlægsarbejderne betydeligt længere fremme. Her ligger færgelejet på elvens nordside helt inde i bunden af Göteborgs havn på kvillepiren, hvorfra det har været let at etablere tilslutning til SJ-spor.

Man regner med, at indvielsen af ruten kan finde sted til oktober. Det vil givetvis blive fejret i »Årets by« Frederikshavn, og medvirken af både damplokomotiv og mini-stre har da også allerede været på tale. Når hverdagen derefter begynder for ruten, bliver det spændende at se, i hvilken grad investorerne får deres forventninger opfyldt. Konkurrencen om overførsel af godsvogne mellem Skandinavien og kontinentet skærpes, jfr. at Deutsche Reichsbahn netop har bestilt en færge på Aalborg Værft (Dan-yard) til overførsel af 50-60 godsvogne på ruten Sassnitz-Trelleborg.

DSB har med sit engagement i DanLink holdt en lav profil i forholdet til dette konkurrerende svenske initiativ. Men udsigten til en betydelig forøgelse af godsmængden på den 450 km lange strækning mellem Frederikshavn og Padborg/Flensborg vil dog næppe være uvelkommen.

*Jan Eriksen og Preben Bech*

#### Om DanLinks øvrige konkurrenter:

- Malmö - Travemünde overfarten åbner 1. juli 1987.
- De nye godsfærger mellem Trelleborg og Travemünde bliver sekssporede, som de første i verden.
- Trelleborg-Sassnitz overfartens nye godsfærge ventes leveret fra Ålborg værft ultimo 1988.

*Matz Lonnedahl Risberg*



Første dag med Prinsessefærger i Helsingør - der er ikke meget at løbe an på. Den 5. juni 1987. Foto: Jan Forslund

## Helsingør-Hälsingborg

Den 5. juni kunne »Prinsesse Anne Marie« i Helsingør indvie det nye linkspanleje (flydende anløbsbro, der manøvreres ved indpumpning af vand i fire cylindre), og i midten af juni ankom »Prinsesse Elisabeth« klar til at tage sin gode part af feriesæsonens lange bilkøer. Hermed har den i mange år hårdt belastede overfart fået en tiltrængt kapacitetsforøgelse. Udover Prinsessefærgerne bestrides overfarten af de netop moderniserede »Kärnan«, »Kronborg« og »Holger Danske«, medens »Najaden« den 19. juni afsejlede til Bøjden-Fynshav overfarten, hvor »Fynshav« efter mange års tro tjeneste skal lægges op.

*Færgenyt redigeres af Jan Forslund*

## Veteranbanerne

### D-maskinegruppen

Der er sket et par ændringer i driftudvalget, som nu består af: Svend Gade, Leif Gaml, Keld Håndbæk, Christian Nielsen, Niels Arne Nielsen og Jakob Stilling. Suppleant er B. A. Sørensen. Preben Clausen er fortsat driftbestyrer, og regnskabet varetages af Lillian og Bent Nathansen.

Der har været en del samkørselsproblemer med DSB Damp i Roskilde i det forgangne år. Der er dog begrundet håb om, at dette forhold snart ordner sig.

K 564 har været ude af drift siden julen 86, men ven-

tes klar til sommerens kørsler. Også MO 1848 har haft et lille uheld, men ventes også sommerklar, og en forestående opmaling af motorvognen og C1'eren er blandt de kommende projekter - ikke mindst efter omfattende graffitihærværk her i foråret. I Odense er renoveringen af den nye værkstedsvogn CU 4009 godt i gang, og fra Lollandsbanen har man (ved bytte) fået hånd om to CI vogne (P 76 og P 77) i meget pæn stand. Disse to vogne (i nr. 2/87 side 50 fejlagtigt meldt til ophugning) skal nu males, og ventes at blive flittigt anvendt i udflugtstog.

Af sommerens kørsler kan f.eks. nævnes: 12. juli og 23. august København - Nykøbing S. ... 11. juli, 18. juli, 25. juli, 1. august og 8. august Esbjerg - Grindsted (Legolandturene) ... 25. juli Glostrup - Kalundborg ... 5. juli, 26. juli og 2. august kørsel for jernbanemuseerne til Højby. Og så er der selvfølgelig »Danmark for fuld Damp« fra 27. juli til 31. juli. □



D 826 syd for Pederstrup i »Tåsinge rundt« turen. 10. august 1986.

Foto: Sven Gade

---

---

# Udland

---

---

## Malaysia

Da planmæssig dampdrift ophørte i begyndelsen af 60'erne, hensattes tre enheder Pacifics (klasse 564), heraf ét i den enestående, men stadig for offentligheden utilgængelige samling i Taiping, og to i Kuala Lumpur, heraf ét i driftklar stand. Som en turistattraktion har de Malaysiske Statsbaner nu taget lokomotivet i brug, og der køres en daglig tur i weekender fra Kuala Lumpur til Batu-grotterne. Turen tager ca. 20 minutter hver vej.

Toget består af fem passagervogne, hvoraf to er sande antikviteter, specielt en 2. og 3. klasses vogn med primitive træsæder, bygget i England i 1914, men først ankommet til Malaysia i 1918 på grund af krigen.

Lokomotivet er en oliefyret »Pacific« med nummeret 564.36 (med bynavnet Temerloh) fra en leverance på 40 enheder fra North British Locomotive Co. i 1946. Det er



Nr. 564.36 kører baglæns til Kuala Lumpur fra Batu Caves, da der ikke her findes drejeskive. Foto: Jørgen Holm

et trecylindret lokomotiv med rotary cam styring, sporvidden er én meter.

Veterankørsel er i sandhed verdensomspændende. □

Jørgen Holm

Udland redigeres af *Jakob Stilling*

---

## BOGANMELDELSER

**John Poulsen: Københavns banegårde  
København H. 1. december 1911-1986**

**Jens Bruun-Petersen: Personvognsmateriellets  
historie.**

**Asger Christiansen: Fra Hvide Mølle til Scandia**

**Forlaget banebøger 1986.**

**Bøgerne kan købes i Salgsafdelingen.**

Forlaget banebøger har gennem de sidste par år gennemført en utrolig righoldig udgivelse af bøger om danske jernbaneforhold, hvoraf de tre sidst udgivne ikke hører til de ringeste, hverken hvad angår de behandlede emner eller kvaliteten af bøgerne.

Den af bøgerne, der nok vil vække størst interesse, og som indeholder mest nyt stof, er John Poulsens bog om de københavnske banegårde. For at tage det ydre først. Det er en nydelig bog med en utraditionel lay-out og en god disponering af de enkelte sider. Bogen er let læselig og billedstoffet gennemgående godt gengivet, bedre end i forlagets tidligere bøger om S-banen og lyntogene.

Ligesom de enkelte sider er veldisponerede, forekommer bogens indhold mig også at være det. Selv om hovedvægten er lagt på den nuværende hovedbanegård og dennes udformning, er der også udmærkede afsnit om de tidligere banegårde og banenettets udvikling i Københavnsområdet. Særlig udviklingen efter anlægget af den i hovedsagen mislykkede anden banegård hører nok til de historisk mest betydningsfulde i dansk jernbanehistorie og kan gøre fordring på en indgående behandling. Dette har der i det foreliggende arbejde ikke helt været mulighed for, men når man tager de begrænsede pladsmuligheder, der er i jubilæumsbogen om den nuværende hovedbanegård, i betragtning, synes jeg, at opgaven trods alt er løst på forbilledlig vis.

Er der et område af den danske jernbanehistorie, hvor der findes et righoldigt billedmateriale, er det vedrørende det københavnske banenets udvikling. Trods at det således ikke skulle være alt for svært at finde et godt illustra-

tionsmateriale til bogen, synes jeg alligevel, at dette er lykkedes i højere grad, end man kunne forvente. Der er masser af gode billeder, der ikke tidligere har været almindeligt kendte, og skitser og sporplaner er fremragende.

Banebøgers bog om de københavnske banegårdsforhold hører til de bøger, som alle, der virkelig er interesserede i trafikhistorie, bør anskaffe sig.

Jens Bruun-Petersens bog om personvognsmateriellets historie omhandler et emne, der også er af almindelig interesse, og som heller ikke tidligere har været systematisk behandlet. Det er en overordentlig seriøs bog, der har krævet omfattende forstudier, og jeg tror ikke, der er mange fejl i den. Alligevel kommer den ikke helt på højde med den forrige bog. Måske skyldes det, at billederne er dårligere gengivet og bogens opsætning mindre charmerende. Det er naturligvis rigtigt, som forfatteren anfører, at det teknisk bedste er at anvende fabriksfotografier, der som bekendt alle er taget lige fra siden, men det kan vist ikke nægtes, at billeder af vognene i drift er mere tiltalende. Det rent tekniske kan man så få ved at gengive de fornødne tegninger af materiellet, hvilke imidlertid savnes lidt i den foreliggende bog.

Teksten er lige så saglig som billedmaterialet, men man kommer unægtelig til at savne P. Thomassens skildringer, når man læser den her foreliggende bog. Det er jo rigtigt, at man af og til kunne blive irriteret over Thomassens morsomheder, men på den anden side var det nu forfriskende, ind imellem alt det saglige stof, at få en fornøjelig historie eller en lidt grov morsomhed.

Vi, der fra vort arbejde, er vænnet til at skulle udforme længere og mere udviklede skrivelser, er som bekendt slemme til at skrive alt for lange sætninger med diverse indskud. Dette kan man unægtelig ikke beskyldte Bruun-Petersen for, men til gengæld kan forfatterens staccato-sætninger virke trættende, og det er i hvert fald en nyskabning indenfor det danske sprog at anvende hele sætninger mellem to punktummer, uden at der er noget verbum i sætningen. På samme måde kan det virke lidt ejendommeligt, når en sætning ender med et indskud. Den

**NYHED**

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 Mølles" 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 hovedlinjerne 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.

SNART UDSOLGT !

TRANSSIBIRISKE JERNBANE kr. 119,-  
GENNEMGÅENDE VOGN TIL PRIVATBANEN kr. 94,-  
Disse bøger er meget snart udsolgt!

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** Jernbanegade 34A, 2. th.  
4000 Roskilde  
Giro 1 52 56 62

slags nyskabninger i sproget skal der nu folk med større sproglige evner til at indføre.

Bogen indledes med en oversigt, der ikke har meget med en oversigt at gøre, da den er sprængfyldt med sær-oplysninger om de enkelte baner. Afsnittet synes i øvrigt veldokumenteret, men indeholder mere generelle påstande, som der nok kan sættes spørgsmålstegn ved. At personvognene i Europa helt frem til århundredeskiftet i deres grundform var afledt af diligencen, der var den eneste form for kollektiv transportmiddel, der kunne danne forbillede, samtidig med at udformningen af de amerikanske vogne skulle være en følge af anvendelsen af floddampere synes at være let overdrevet. Dels var der vel floddampere og andre passagerskibe i Europa, inden banerne for alvor slog igennem, dels var der vel også diligencer i U.S.A. Anvendelsen af gennemgangsvogne i dette land kunne måske snarere tænkes at hænge sammen med de lange strækninger uden stationer, hvor man ønskede gennemgang til sove- og spisevogne.

Bogen indeholder i sit hovedafsnit om vogntypernes udvikling en mængde velunderbyggede oplysninger, men opdelingen i afsnit og betegnelserne for de enkelte vogn-typer forekommer mig temmelig tilfældig og noget ejendommeligt - »lange amerikanere« bygget i Danmark og illustreret med et billede af en kupévogn, »beskedne jyder«, med et billede fra Langelandsbanen, for ikke at tale om »rummelige svenskere« illustreret af en Scandiavogn til SFJ, som jeg i hvert fald aldrig har set mage til i Sverige.

Nåh - det er småindvendinger. Alt i alt er det et stort pionérarbejde, der er udført med denne bog, der afhjælper en væsentlig mangel i vor jernbanelitteratur.

Den sidste af bøgerne »Fra Hvide Mølle til Scandia« er bedre skrevet, ligesom illustrationerne er fortræffelige. Til gengæld handler bogen ikke om det, dens titel angiver, idet den første halvdel hovedsagelig omhandler udbygningen af det jysk-fynske banenet i halvtredserne og tresserne, medens man til gengæld kun får oplysninger af betydning om de første år af fabrikkens drift. Det er naturligvis altid interessant at høre om den ældste danske jernbanehistorie, men når det sker så kortfattet som her, og oversigten kommer til at indeholde misforståelser, som skildringen af lovgrundlaget for de første jyske jernbaneanlæg, ville man faktisk hellere undvære dem. I modsætning hertil er afsnittene om selve fabrikken og dens leverancer overordentligt interessante, ligesom man får et godt indtryk af de mænd, der skabte fabrikken, og de der arbejdede i den.

Birger Wilcke

★

**Brian Hollingsworth: An Illustrated Guide to Modern Trains**

Salamander Books Ltd., London, 1985

Hollingsworth har med årene udgivet flere store værker særligt om jernbanernes trækraft, og denne håndbog synes at være en koncentreret omtale af de vigtigste lokomotiver, bygget efter anden verdenskrig.

Der omtales 88 trækrafttyper - både damp, diesel og el - samt enkelte lyntog. Hver type omtales gennemsnitligt med ca. tre sider incl. farvefotos, og i nogle tilfælde tillige farvelagte tegninger. Teksten har en del tekniske oplysninger og data, forståelige for alle jernbaneinteresserede. Den klare engelske tekst skulle ikke volde større vanskeligheder.

Dampvenner vil utvivlsomt fryde sig over omtalen af lokomotiver fra Indien, Sovjetunionen, Kina og stater i det sydlige Afrika (Beyer-Garratts), som stadig kører. Bogens sidste afsnit omhandler det amerikanske fremtidsprojekt, ACE 3000, som aldrig kom længere end til tegnebrættet.

Blandt el-lokomotiver beskrives de svenske DM 3 på Narvik-banen samt Amtrak's AEMT, der blev bygget i U.S.A. i samarbejde med ASEA.

Afsnittet om dielelektriske lokomotiver domineres af de amerikanske standardtyper, men også England og Frankrig er repræsenteret tilligemed østeuropæiske fabri-

kater. Danske lokomotiver er ikke omtalt i bogen.

Hollingsworths sidste bog kan virkelig anbefales den jernbaneinteresserede. Håndbogen har et væld af oplysninger, herlige relevante fotos i farver og godt 40 farvelagte skitser af de kendte kunstnere Clifford og Wendy Meadway, der vil huskes fra O. S. Nocks seks små bøger om jernbanernes historie. For dette væld af oplysninger og illustrationer må prisen siges at være meget overkommelig (£5,95).

Bogen er på 233 sider, 175 farvefotos og 46 tegninger.

Jørgen Holm

## Sporhunden



Vor trofaste sporhund var i sidste nummer på **Solbjerg »station«**, én af de to nye S-stationer på Frederiksberglinien. Forrige nummers »sporhund«, som Niels Arne Nielsen - Bogense blev præmieret for, har bragt mange reaktioner fra læserne. Finn Beyer Paulsen mener bl.a. at kunne tidsfæste billedet fra Bandholm til den 15. september 1963, hvor OHJ 5 blev bragt til Bandholm-banen fra Høng. Ved bommen Ole Plum!

I dette nummer har sporhunden taget vejen vestpå. I sløret af Intercitytogets dis anes en velordnet og særegen station. Hans Henrik Frost har taget billedet den 12. marts 1987! - Kig nu godt på billedet, der er afslørende detaljer. Send dit gæt til redaktionen inden 1. august.



## FORENINGSNYTT

### Kommende bestyrelsesmøder

18. august, 8. oktober og 5. december 1987.

### S.U. møde

7. og 8. november 1987.

Forslag, der ønskes behandlet, skal være sekretæren i hænde, senest tre uger før møderne.

Birger Bruun

### Udflugtsafdelingen

Mogens Bruun arrangerer for Foreningen Norden en udflugt til Sverige den 8. og 9. august 1987 som reklame for en foredragsrække om nordiske museumsbaner, som DJK i den kommende vinter arrangerer sammen med Foreningen Norden og Københavns kommunes aftenkurser.

Nærmere oplysninger hos Mogens Bruun 02 17 88 04.

### Salgsafdelingen

#### Nyheeder

**Damplokomotiver - en grundbog** af Hans Gerner Christiansen er udkommet på forlaget Stavnsager. Forfatteren giver i bogens første del en levende og letfattelig indføring i damplokomotivets udvikling og tekniske indretning, herunder kedlen, injektoren, maskinen og dens styring, undervognen og bremsesystemet, og man får lidt at vide om, hvordan kørslen foregår. Andet afsnit omfatter en gennemgang af de fleste lokomotivtyper, der har været anvendt hos DSB og fortæller, hvor der stadig findes bevarede eksemplarer. Bogen, der bygger på oplysninger fra større værker og på DSBs lærebøger, er på 68 sider med 36 ill. og 21 fotos. Pris: kr. 98,00 (inkl. forsendelse).

**Danmarks Jernbaner, bind 1** af Buch og Gomard. Udgivet 1933 ff. Forlaget banebøger har taget initiativet til genudgivelsen af dette værdifulde værk i dansk jernbanehistorie. Der findes oplysninger om alle baner, og specielt en meget udførlig behandling om de første baneanlæg. Der er desuden afsnit om materiel, sikkerhedssystemer, takster m.m.

Peer Thomassen har udarbejdet rettelser og et tillæg, som bringer en række oplysninger up to date, samt et helt nyt, omfattende register. Reprintet er let reduceret i formatet, og 100 sider om udenlandske forhold er udeladt.

En enestående chance for at få dette eftertragtede værk om danske jernbaners historie. 376 sider med ca 200 ill. Pris: 228,00 (inkl. forsendelse).

**DSBs tjenestekøreplan 1986-87.** Atter i år kan vi tilbyde DSBs tjenestekøreplaner for hele landet fra den afvigte køreplansperiode (juni 1986 - maj 1987). Antallet af sæt, der leveres uden ringbind, er ret begrænset og koster kr. 50,00 + 22,00 i forsendelsesomkostninger.

**DSB-køreplan** er et yndet samlerobjekt hos jernbaneentusiaster. Vi kan tilbyde eksemplarer af DSB-køreplan for de enkelte køreplansperioder (fra sommeren 1972 til sommeren 1980) til en pris af kr. 20,00 pr. stk. + kr. 22,00 pr. ekspedition. Husk at anføre hvilken periode/hvilke perioder, der ønskes.

★

**Rettelsesblade til DSB SR 1975.** Så er der atter udkommet rettelsesblade til DSB sikkerhedsreglement, ST 1975. Man er nu nået til rettelsesblad 517. Ved indsendelse af kr. 6,00 i **frimærker** (til dækning af porto) til Salgsafdelingen vil de, der har købt DSB SR gennem Salgsafdelingen, kunne få tilsendt rettelsesbladene 467-517.

Ønskes der tilsendt ældre rettelsesblade er portogebyt kr. 9,00 eller kr. 12,00 alt efter, om man bestiller rettelsesblade før eller efter nr. 425.

**Tillæg til DSB, driftsmaterialefortegnelse 1 og 2, 1987.** De medlemmer, der har købt DSBs driftsmaterialefortegnelse gennem DJKs Salgsafdeling, kan mod indsendelse af kr. 12,00 i **frimærker** få tilsendt tillæg 1987 til såvel DRM 1 som DRM 2.

Ønskes der tilsendt tillæg fra tidligere år (fra 1981-82 og fremefter) må der medsendes yderligere kr. 12,00 i **frimærker!**

★

### Særkuverter

Vi har brugt restoplaget af ubenyttede kuverter fra jubilæet i Odense til afstempling med andre særstempler i løbet af foråret 1986. Vi kan endnu tilbyde følgende særkuverter, frankerede og afstemplet med nedenstående særstempler:

- Type 1986-1: Kuvert med Museumsbanen og afstemplet i Odense den 10. maj 1986 i anledning af DJKs 25 års jubilæum.
- Type 1986-2: Kuvert med Mariager-Handest Veteranjernbane og afstemplet som type 1986-1.
- Type 1986-3: Kuvert med Limfjordsbanen og afstemplet som type 1986-1.
- Type 1986-4: Kuvert med D-maskinegruppen og afstemplet som type 1986-1.
- Type 1986-5: Førstedagskuvert fra 27. maj 1986 med det nye frimærke fra Høje Tåstrup.
- Type 1986-6: Kuvert afstemplet 31. maj 1986 med særstempel i anledning af Høje Tåstrup stations indvielse.

Ved Københavns Hovedbanegårds jubilæum den 1. december 1986 lod DJK fremstille en særkuvert, der dels blev frankeret med DSB-banemærke og afstemplet i rejsegodsekspeditionen på KH, dels frankeret med frimærket med Høje Tåstrup og afstemplet på postkontoret (K 21) på hovedbanegården den 1. december 1986.

I anledning af Museumsbanens 25 års jubilæum vil der lørdag den 6. juni 1987 blive anvendt et særstempel på Maribo Postkontor, og vi lader fremstille to kuverttyper, der afstemples med særstempellet hos P & T i Maribo den dag.

Vi kan derfor tilbyde følgende:

- Type 1987-1: Kuvert med København H., frankeret med banemærke og afstemplet 1. december 1986 i KHs rejsegodsekspedition.
- Type 1987-2: Kuvert med København H., frankeret med Høje Tåstrup frimærket og afstemplet 1. december 1986 på K 21.
- Type 1987-3: Kuvert med Museumsbanen og afstemplet med særstempel af P & T i Maribo den 6. juni 1987.
- Type 1987-4: Kuvert med »Kiøge« som motiv med de tre nye MBJ-banemærker afstemplet Bandholm 6. juni 1987.

For alle særkuverter er prisen kr. 15,00 pr. stk. (inkl. forsendelse). Dog vil kuverterne 1987-3 og 1987-4 kunne erhverves samlet for kr. 25,00 (inkl. forsendelse).



**De tre nye banemærker** kan købes for pålydende plus kr. 2,80 gennem salgsafdelingen.

Der er som en raritet lavet et »**Miniark**« med de tre mærker sammenhængende i 250 nummererede eksemplarer. Pris kr. 10,00.

Ovennævnte varer kan bestilles ved indsættelse af beløbet for de ønskede varer på **postgirokonto 3 17 91 76, Dansk Jernbane Klub, Salgsafdelingen, Kalvebod Brygge 40, 1560 København V.** Husk at anføre Deres bestilling på talon til modtageren. Ved bestilling af flere varer er portogebytet højest kr. 22,00.

H. C. Halvard



# 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  
Platanvej 18, 1810 Frederiksberg C. Tlf. 01 22 05 17  
**Kasserer:** Stig Torp Kaspersen  
Midtfløjene 11, 1., 2700 Brønshøj. Tlf. 01 60 69 79  
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  
Mogens Bruun (suppleant)  
Ahornsvej 18, 3650 Ølstykke. Tlf. 02 17 88 04  
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)

### DJKs afdeling for smalsporsmateriel 700 mm

»Remisen« Østre Teglværksvej, Bloustrød,  
3450 Allerød  
Oscar Meyer  
Holløselund Strandvej 9, 3220 Tisvildeleje. Tlf. 02 30 82 22

## 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

### Høng remise, Høng

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

### Roskilde

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

### Odense, Konservessporet

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

POUL LEVING

TERRASSERNE 16 VÆR 265  
2700 BRØNSHØJ

**Ascan Scandia**