



jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

5

Oktober 1987



27. ÅRGANG

KR. 25,00



Høng Tølløse Jernbane er i fuld sving for at komme så langt som muligt med spormoderniseringen i år. Med indkøb af den store kran, som anes på billedet, er det gået ovenud planmæssigt, men sidesporet i Vedde, hvor billedet er taget, kunne ikke klare den store vægt, og så blev sporet og selve stationsporet selvfølgelig renoveret med det samme. Ym 57 er her under indkørsel til Vedde og til højre ses den helt nye Køf-tractor til HTJ-litreret Køf 64. Læs mere om Privatbanerne inde i bladet. Foto den 13. september 1987: Jan Forslund.

Forsiden

Redaktionen har høstet frugten af artiklen i nr. 3 om GM-lokomotivernes snarlige udrangering. En lang række fotografer har uopfordret sendt os dejlige fotos af My og Mx i aktion, og vi håber i næste nummer at lave en beskedent billedkavalkade heraf. Indtil da må du »nøjes« med Henrik Carstens foto af Mx 1023 med eftermiddagsgodstoget fra Grenå til Århus fanget nær Kolind den 11. august 1987.

Distribution

Adresseændringer og reklamation af udeblevne numre meddeles til det lokale postkontor. Medlemmer i udlandet bedes dog meddele adresseændringer til Blad- og annonceekspeditionen. 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

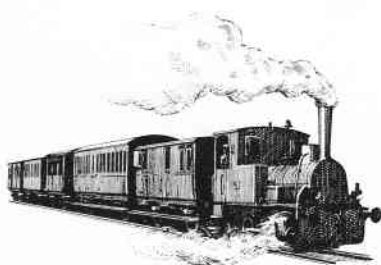
Manuskripter til artikler, læserbreve o.a. bør såvidt muligt være maskinskrevne. Illustrationer returneres kun såfremt indsenderen anmoder herom. I modsat fald indgår billederne i DJKs arkiv.

Nr. 6 ventes udsendt ca. 15. december. Indhold: Billetter i 100 år, Odderbanens sikringsanlæg, Rutebilskinnebusser, En dampmaskine fortæller og meget mere.

Tidsfrister

Sidste frist for stof til nr. 6/1987: 1. november 1987.
Sidste frist for stof til nr. 1/1988: 1. januar 1988.

Dette nummer af »jernbanen« er afleveret til Avispostkontoret den 14. oktober 1987.



jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

27. årgang nr. 5, oktober 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
Hølløselund 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

Atter liv i Växjö Västervik banen	112
Museumsbanens jubilær - 5	114
Da jernbanen kom til Jylland	115
Didcot Jernbanecenter	121
Sporhunden	122
Togtrafik - mellem Grenå og Randers	123
Jernbanenyt - kort fortalt:	
Privatbanerne	125
Veteranbanerne	127
Foreningsnyt	130

Baner op og baner ned

Fra tid til anden dukker debatten om nedlæggelse af banestrækninger op i medierne, oftest som provokerende fantasterier til bilismens fremme. Også i år har kvikke hoveder været fremme med tanker om kraftige indhug i det bestående skinnenet - foranlediget af den standende diskussion om fordele og ulemper ved den kollektive trafik. At Storebæltsbroen og måske også Øresundsbroen er inden for rækkevidde kunne nok »bære yderligere ved til bålet«.

Men heldigvis er det gået anderledes. Der synes ikke at være grobund for radikale nedlægningsbølger længere - ja rent faktisk kan 1987 gå hen og blive det år, hvor banenettet for første gang i mange år blev et par tusinde sveller længere.

Dobbeltsporet fra Høje Taastrup til Roskilde kan snart indvies - og på Nordvestbanen til Kalundborg er dobbeltsporet mellem Vipperød og Holbæk taget i brug. Også strækningen Vejen-Bramming udlægges i disse år til dobbeltspor, og en godsbanering sydvest om Fredericia er under projektering.

Men nok så interessant er det, at der nu langt om længe er taget realistiske skridt til at »genføde« baner til persontrafik - baner som i en årrække har været nednormeret til godstransport. Således er planerne langt fremme om MR drift på Haderslev-Vojens-Rødekro-Åbenrå, en forjættende og rigtig tanke, og DSB venter kun accept fra de lokale myndigheder.

En genåbning af Randers-Ryomgård har også været på tale. I folketinget er sagen taget op af SF, og debattens forløb og det mulige resultat heraf, kan læses i en selvstændig artikel inde i bladet.

DSB er heller ikke fremmed for en reel åbning af persontrafik mellem Nyborg og Assens - en slags Odense nærbane - men som vi alle ved, er det ulige lettere (og billigere) at nedlægge en bane end at genetablere én, så måske skal vi være tålmodige på fynboernes vegne, og blot håbe.

Et par nedlæggelser blev det dog til i årets løb. Godsbanerne Næstved-Slagelse og Ringe-Faaborg blev officielt deklasseret, men for begge baners vedkommende synes der at være et vist håb - en revurdering er på tale - og foreløbigt vil DSB ikke slette sporene - i bogstaveligste forstand. Et tiårigt pres fra beboerne langs banen fra Kalundborg til Slagelse kan vel heller ikke blive ved at gå upåagtet hen, og ønskedrømmen er selvfølgelig MR drift fra Kalundborg til Næstved. Kun tiden kan vise om livsstrengen visner eller overlever.

I Sverige er billedet mere broget. Mens banerne enkelte steder er blevet kraftigt opprioriteret i de seneste år, ser det sort ud for mange andre strækninger. Et forslag til omlægning af SJs virksomhed, så man kan køre jernbanetrafik med overskud, kan komme til at betyde nedlæggelse af persontrafikken på godt 20 lokalbaner pr. 1. juni 1988, hvis ikke amterne griber ind og overtager trafikken - og muligvis også sporet.

Mange af disse baner står overfor omfattende investeringer i spor, ligesom man har fundet ud af, at de italienskkonstruerede motorvogne, som SJ i 1979-81 købte til afløsning af »daddelæskerne«, på mange måder er uhensigtsmæssige.

Fortsættes på næste side

Atter liv i Växjö-Västervik banen

Sveriges længste smalsporsbane genopstod 13. juli.

Af Anders Riis

Nu ruller togene atter på strækningen mellem Växjö og Västervik - i hvert fald om sommeren.

Den 13 juli blev banen, der er 187 km lang og har den normale svenske smalsporsvidde 891 mm, genindviet - efter at have ligget stille, siden SJ 19. august 1984 nedlagde persontrafikken på banen og i vinteren 1985/86 også ophørte med godstrafikken på strækningen Växjö-Braås.

Jernbaneselskabet VHVJ (Växjö-Hultsfred-Västervik Järnvägs-Aktiebolag) har købt banen for penge, der dels er kommet ind som folkeaktier, men væsentligst lånt i én

Leder fortsat...

I værste fald vil forslaget betyde nedlæggelse af over 2.300 km jernbane, hvor bl.a. Smålands østlige del vil blive jernbanetomt område.

Men nogle tendenser peger heldigvis i den modsatte retning. I Ljungby, der i gamle dage var knudepunkt for den normalsporede Skåne-Smålands Järnväg (Åstorp-Markaryd-Värnamo) og den smalsporede 1067 mm-bane Sölvesborg-Vislanda-Halmstad, har politikerne taget kontakt til de andre kommuner langs den siden 1968 nedlagte jernbane for at samle kræfterne til atter at få persontrafik på sporet, som stadig ligger der.

På smalsporsfronten er udsigterne til gengæld lyse. Selv om SJ i foråret nedlagde den ene af sine to resterende 891 mm godsbaner, Vara-Nossebro (16 km) og i 1988 lukker den anden, Finspång-Hjortkvarn (37 km), går det godt for de tre andre smalsporsbaner: I juli åbnede for første gang en ny privatbane, den 187 km lange Växjö-Västervik bane (se andetsteds i bladet), Roslagsbanen nord for Stockholm får snart leveret de første motorvogne af en helt ny serie, og Nordmark Klarälvens Järnvägar (Deja-Hagfors, 64 km, i Värmland) har så meget gods, som man ikke har oplevet i årevis.

Svenskerne står ved et sporskifte: Skal de helt opgive den lokale jernbanetrafik, der i mange år har ført en stille tilværelse under SJ? eller skal de i amtsligt regi satse på den hurtige og komfortable transport, et persontog tilbyder?

Uanset hvilken løsning de vælger, vil trafikplanlæggere kunne hente interessante erfaringer - positive som negative - ved at kigge på »hinsidan«. Men set med en jernbaneentusiasts øjne er Sverige lige nu et skræmmemekestempel på, hvordan man i hvert fald ikke fremmer persontransporten med jernbane. Og det kan blive meget værre!

Vi kipper med flaget for banebrydende tanker.

Jan Forslund & Anders Riis



Remiserne i Växjö er kræs for en smalsporsfan, med et væld af herlige »daddelæsker«
Foto juli 1987: Anders Riis



Turen på 187 km tager over fem timer, så det er godt med en kop kaffe undervejs. Men i en rystende smalsporsmotorvogn med max 60 km/t er det noget af en opgave at skænke op uden at pådrage sig bespildte passagerers vrede.
Foto juli 1987: Anders Riis

Togkrydsning i Åseda. Til daglig krydser de to tog, der om formiddagen udgår fra Växjö og Västervik i Hultsfred, men lørdag-søndag er der desuden to krydsninger i Åseda, der også er endestation for normalsporsbanen Nässjö-Åseda. Juli 1987.

Foto: Anders Riis



af de store, svenske banker, der velvilligt sprang til, da et lokalt pengeinstitut fik kolde fødder. Låne- og købssummen ligger i underkanten af de ti millioner kroner.

Fra 13. juli til 9. august blev trafikken opretholdt med et tog i hver retning mandag til fredag samt to tog i hver retning lørdag-søndag. Weekendtrafikken fortsatte til udgangen af september.

Publikum har allerede vist stor interesse for banen, skønt den helt store PR-mølle ikke er sat i sving endnu. En belægning på 30-40 personer i hvert tog har ikke været udsædvanlig.

Jernbaneselskabet regner selv 1987-sæsonen som en indkøringssæson, og først til næste sommer går den helt store reklametromme i gang i samarbejde med turistforeningerne langs banen. Selskabet regner med, at størstedelen af passagererne vil købe rejsen som del af et pakketilbud, hvori en række turistaktiviteter langs banen indgår. I den forløbne sæson har der imidlertid ikke været sådanne tilbud. Billettaksterne har været fastsat som zone-takst med mindstepris kr. 25 for en enkeltbillet og kr. 50 for en returbillet. I øvrigt ligger taksterne stort set på samme niveau som SJs, da banen lukkede i 1984.

Til banens drift har man omkring ti »daddelæsker«, svenske skinnebusser fra omkring 1950 af stort set samme type som de Y6-motorvogne, mange danske privatbaner købte brugt i 70'erne. Desuden haves tre større diesellokomotiver af litra TP, et 1C1-kølet dieselhydraulisk kobbelstanglokomotiv, bygget i begyndelsen af 1950'erne til SJ af MaK. Endelig har man et par Z4P'ere, et lille toakslet dieselhydraulisk rangerlokomotiv, kædetrukket, som SJ fortsat anvender på sin sidste smalsporsbane mellem Finspång og Hjortkvarn.

Desuden har banen købt et større antal transportører til befordring af normalsporede godsvogne på smalspor, idet man senere håber at kunne genoptage godstrafikken.

Banens personale udgøres af en lille grundstamme på under ti fastansatte og lønnede medarbejdere, og blandt andet til konduktørjobbet trækker man på frivillig og ulønnet arbejdskraft.

Samtidig med købet af banestrækningen har banen også købt de af stationerne, der ved banens lukning ejedes af SJ. De fleste henstår uudnyttede, men i Braås har man indrettet hovedkvarter, mens stationen i Verkeböck (lige syd for Västervik) udlånes til den lokale veteranbane, Tjustbygdens Museijärnväg, der nogle weekender hver sommer kører veterantog Västervik-Verkeböck (12 km) med et gammelt 1D-T3 koblet damplokomotiv nr. 22 fra NVHJ (Norsholm-Västervik-Hultsfred Järnväg).

Togene på VHVJ udgøres normalt af to skinnebusser. Banen bruger SJs gamle smalsporsværksteder i Växjö til vedligeholdelsen af materiellet. Flere af skinnebusserne er i løbet af foråret blevet revideret og malet op her. □



Smalsporet lever! - her med den imponerende stangrække nær Sandreda umiddelbart nord for Växjö. Foto juli 1987: Anders Riis

Museumsbanens jubelår: 5

Allerede fra Museumsbanens første år fik filmselskaberne øje for det historiske materiel. »Nordisk Film Co. leiet Tog til cinematographisk Optagelse af levende Billeder («Den kiære Familie»)«, som der står i driftsberetningen fra 1962.

Ny dansk film

Thorvald og Linda

En film om jernbanebørster og kærlighed

Gennem årene har Museumsbanen medvirket i en lang række film og TV-optagelser, enten på Bandholmbanen, men især på andre baner. Her i 1987 kører der også et filmprojekt, nemlig »Ved Vejen«, bygget over Herman Bangs roman, og med Max von Sydow som instruktør. Optagelserne strækker sig over flere årstider, og det er vort hidtil største projekt. Det er ikke afsluttet endnu, så min beretning vil dreje sig om optagelserne til »Jernbanebørster« - også betitlet »Thorvald og Linda«.

Det er typisk for alle filmoptagelser, at der er lang tids forberedelser, flere dages kørsel i forbindelse med optagelserne, og så ser man kun toget i nogle glimt i filmen.

Det var tidligt i 1981, at jeg fik beskeden: - Du skal ringe til en filmfotograf - Han havde fået Museumsbanens materielbeskrivelse, og han ville gerne låne »Kiøge« til filmoptagelser i Vestjylland!! På det tidspunkt havde »Kiøge« lige været i Hårlev til Østbanens 100-årsjubelæum, så jeg svarede, at det var teknisk muligt, men at det i givet fald ville blive ret dyrt, da »Kiøge« måtte køres til Jylland på vognbjørn.

Men overraskende var forespørgslen alligevel. Den blev drøftet ved banen, og jeg foreslog filmselskabet forskellige alternativer, bl.a. at jernbanescenerne skulle optages på Lolland. Med den stædighed, som er filmfolk egen, fastholdt de deres ønske om at få »Kiøge« til Nørre-Nebel.

Et af vore medlemmer kom hjem fra cykeltur i Jylland i forsommeren, og han fortalte undrende om et nyt sidespor til banen til Nymindegab. Var det militært? Nej, såmænd »Kiøges« nye virkefelt.

Der blev indgået aftale med filmselskabet, og alle de praktiske opgaver blev gennemgået: transport, værktøj,

kul- og vandforsyning, personale fra Museumsbanen til at køre lokomotivet, remiseplads under opholdet, tilladelser fra VNJ og mange andre ting.

Den 22. juli skulle Jens Vognbjørn så hente lokomotivet i Maribo, og en af vore lokomotivførere var ledsager. Jeg mødtes med ham aftenen før, til den sidste gennemgang af aftalerne og en formaning om, at »Kiøge« ikke måtte læsses af, før filmselskabet havde fortalt, i hvilken retning lokomotivet skulle vende - der var nemlig ikke drejeskive i Nørre-Nebel.

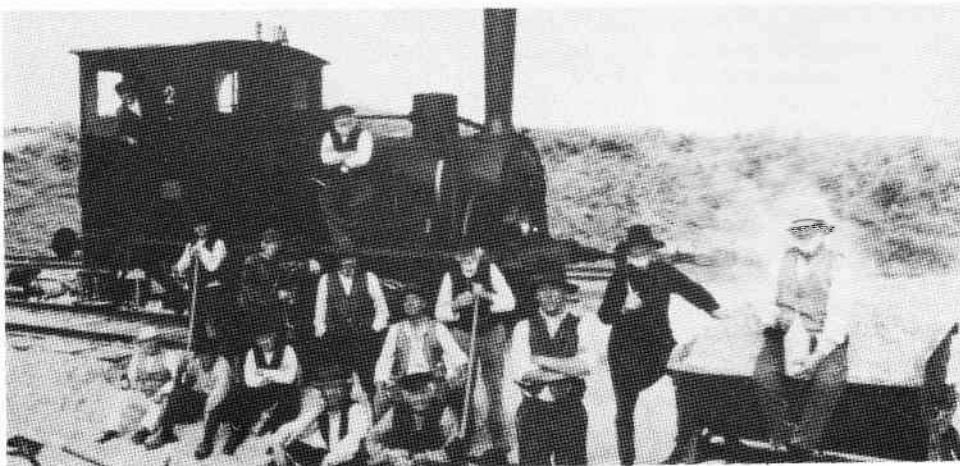
Transporten forløb planmæssigt, bortset fra en bro ved Middelfart, og på trediedagen ankom »Kiøge« til Nørre-Nebel, hvor den blev sat i remise med hjælp fra VNJ's motortrolje.

Personalet afrejste 1. august til Nørre-Nebel, hvor de blev indkvarteret på Kjærs Hotel. Optagelserne var planlagt til 2. eller 3. august, men på grund af det dårlige vejr (også i 1981) kunne optagelserne først komme i gang den 4. august. - Ventetid! (det er også en fast bestanddel af filmoptagelser). Personalet fik set seværdighederne(!) i Nørre-Nebel. Det mest spændende indslag var nok fotografering af »Kiøge« side om side med VNJ's nyeste diesellokomotiv DL 14.

Endelig startede optagelserne i det smukkeste sommervejr. »Kiøge« kørte frem og tilbage på sidesporet, berømte skuespillere flokkedes om toget, og tidsbilledet blev skruet tilbage til gamle dage.

Året efter kom filmen op i biografen. En større gruppe tog ind for at se resultatet på det hvide lærred. Det blev kun til et par minutter med vort kære lokomotiv.

Carsten Buhl



Man kan vist ikke nægte, at billedet oser langt væk af banebørster og pionerånd. Billedet er et af de mange, som Panorama brugte i lanceringen af filmen, hvor KIØGE var stand in. Bemærk, at navnet KIØGE umiddelbart under totallet er midlertidigt visket væk. Blandt aktørerne anes Otto Brandenburg og Carsten Bang.

Fotoarkiv: Panorama

Da jernbanen kom til Jylland

For 125 år siden indviedes strækningen Århus-Randers som den første jernbane i Jylland. Forud var gået mere end 15 års diskussioner om længdebaner kontra tværbaner

Af Asger Christiansen

De første planer om en jernbane op gennem Jylland kom frem som følge af begivenheder, der fandt sted i her-tugdømmet Holsten og i det sydlige Jylland. I Holsten åbnedes 18. september 1844 en 108 km lang jernbane mellem Altona og Kiel, hvorved der skabtes forbindelse mellem Nordsøen og Østersøen.

Allerede flere måneder før banens åbning opstod der ønsker om en jernbane tværs over Fyn, f.eks. Nyborg-Odense-Assens, der med skib skulle sættes i forbindelse med den holstenske bane. Eventuelt ved en jernbane fra havnebyen Årøsund og sydover via Haderslev, Åbenrå og Flensborg. For strækningen Årøsund-Haderslev-Åbenrå blev der nedsat en særdeles aktiv komite, og snart var man i gang med aktietegningen for banen.

Planerne vakte stor interesse i de østjyske byer, og flere steder blev der nedsat komiteer, hvis formål var at få anlagt en jernbane fra Ålborg ned langs Jyllands østkyst til Haderslev, for derved at få skabt en bedre forbindelse til Hamburg, der var halvøens vigtigste handelsforbindelse. Handelen foregik hovedsageligt med landbrugsvarer, og f.eks. den jyske eksport af kvæg til England førtes over Hamburg.

De nævnte komiteer blev nedsat i Ålborg, Viborg, Hobro, Randers, Århus, Kolding og Vejle. I juni 1844 samledes repræsentanter for de forskellige komiteer til et møde i Århus, men nogen samlet holdning kunne man ikke nå frem til. Ganske som ved de følgende års projekter stod uenigheden om linieføringen. De nordlige byer ønskede jernbanen ført fra Ålborg over Viborg til Vejle, men det ville udelukke Hobro, Randers, Århus og Horsens. Det

eneste, man vedtog, var at søge tilladelse til at undersøge terrænet, og så i øvrigt afvente udviklingen sydfra. Mere skete der ikke i sagen.

Nye planer

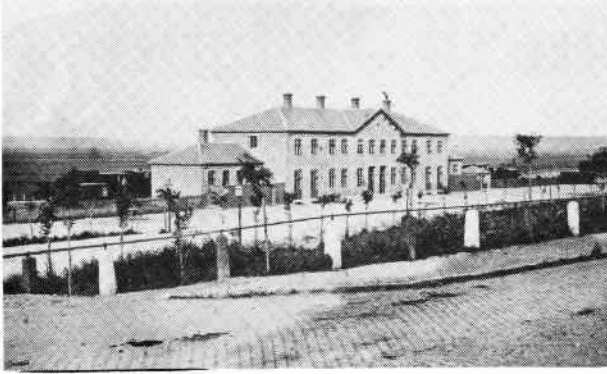
De følgende år bragte nye planer frem, men der kunne ikke opnås enighed om linieføringen. Især var der uenighed om, hvorvidt der skulle anlægges længdebaner eller tværbaner. Spørgsmålet var bl.a., om man ønskede trafik- og handelsforbindelserne rettet mod Hamburg eller England. Hele spørgsmålet hører til et af de vanskeligste i dansk jernbanehistorie, og der gik næsten 15 år, før man fandt en løsning. Foreløbig blev sagen dog standset af den slesvigske treårskrig 1848-1850.

Kort efter krigens slutning blussede debatten op påny, da kontorchef i postvæsenet Frederik Klee og folketingsmand Christian Marinus Poulsen udsendte et skrift med titlen »Motiveret Forslag til en successiv Fuldførelse af et Jernbane-, Dampskibs- og Telegraphsystem for Danmark og Slesvig«.

De to forfattere opstillede hovedlinierne for et samlet dansk jernbanesystem, og af hovedsageligt politiske grunde gik de ind for tværbaner. Først skulle København-Roskilde banen, der åbnedes 1847, forlænges til Korsør, og herfra skulle der oprettes dampskibsruter til de østjyske byer. Derefter skulle der anlægges tre tværbaner. I Slesvig fra Flensborg til Husum med dampskibsrute til England. I Nordjylland fra Århus til Hjarbæk, der var Viborgs havn ved Limfjorden. Også her med en dampskibs-

Da Århus-Randers banen blev indviet i 1862 var daværende kongepar Frederik VII og Grevinde Danner med til festlighederne, og som en logisk følge var vort nuværende regentpar selvsagt inviteret med til jubilæet i år. I baggrunden skimtes jubilæumstoget. Foto den 3. september 1987 i Hinnerup: Peer Kurland var på pletten.





Randers station ca. 1862. Jernbanemuseet

rute til England. Og endelig en bane fra Nyborg via Middelfart til Hjerting (nord for den senere anlagte Esbjerg Havn). Når det var sket, kunne tværbanerne forbindes med en længdebane ned gennem Jylland. - Som det ses, blev Klees og Poulsens model realiseret i store træk.

Inden man nåede så vidt, skulle en lang række - især politiske - problemer løses. En beskrivelse heraf tillader pladsen i »jernbanen« ikke. I stedet henvises til bøgerne: »De Danske Statsbaner 1847-1947« eller »Danmarks Jernbaner i 125 år«.

Resultatet af bestræbelserne blev, at staten i 1861 indgik en kontrakt med det engelske entreprenørkonsortium Peto, Brassey & Betts. Kontrakten gav englænderne koncession på anlæg og drift af følgende strækninger, der skulle bygges for statens regning:

- 1) Nyborg-Odense-Middelfart
- 2) Vamdrup-Kolding-Fredericia-Vejle med en sidebane til Snoghøj.
- 3) Vejle-Gudenådal-Ry Mølle-Århus over Horsens eller med en sidebane dertil.
- 4) Århus-Langå-Randers-Hobro-Aalborg
- 5) Langå-Viborg-Skive-Venø Bugt
- 6) Venø Bugt-Holstebro
- 7) Hestebaner til havnene i de fleste af de af banerne berørte byer.

Peto, Brassey & Betts

Entreprenørkonsortiet Peto, Brassey & Betts var et kæmpeforetagende med tusindvis af ansatte, der anlagde jernbaner i adskillige lande verden over. De tre englændere var uden sammenligning det forrige århundredes største jernbaneentreprenører, og deres samlede kontrakter løb op i svimlende beløb. Ofte stod konsortiet for både finansieringen, anlægget og driften af banerne. I Danmark byggede Peto, Brassey & Betts 496 km jernbane, men sammenlignet med deres øvrige engagementer var de danske anlæg af mindre betydning. Bl.a. derfor var det kun den ene af de tre (Peto), der kom hertil for at forhandle med de danske autoriteter.

Konsortiets altdominerende skikkelse var Thomas Brassey (1805-1870). Med skiftende partnere anlagde han på 30 år i alt 10.460 km jernbane(!). Det gjorde Brassey til sin tids største entreprenør, og da hans arbejder var på sit højeste, beskæftigede han 80.000 (firs-

tusinde) mand! Arbejdsstyrken var så stor, at man fra England sendte præster og lærere ud til de største arbejdspladser i udlandet.

Et dansk driftsselskab

I kontrakten med den danske stat forpligtede entreprenørerne sig til at oprette et driftsselskab, der skulle anskaffe rullende materiel, inventar til stationer og værksteder m.m. samt drive og vedligeholde banerne. Selskabet, der fik navnet Det danske Jernbane-Driftsselskab, havde en startkapital på 2,5 mill. Rdl., og ifølge kontrakten skulle mindst tre af direktionens fem medlemmer være danske statsborgere. Herved håbede man at begrænse den udenlandske indflydelse, og samtidig fik man en dansk kontrol af de baner, som entreprenørerne byggede. I virkeligheden fungerede ordningen ikke efter sin hensigt, for de danske direktionsmedlemmer optrådte mere eller mindre som stråmænd for englænderne, bl.a. ved aktiekøb, når aktiekapitalen blev udvidet. Endvidere ejede englænderne langt hovedparten af den oprindelige aktiekapital, og i praksis forholdt det sig sådan, at driftsselskabet (Peto, Brassey & Betts) kontrollerede entreprenørerne (Peto, Brassey & Betts). En situation, der set fra et dansk synspunkt, var uholdbar i længden.

Driftsselskabets ledelse blev overdraget til entreprenørernes repræsentant i Danmark, den irskfødte overingeniør Frederick James Rowan. Han var samtidig den øverste leder af anlægsarbejderne i Danmark i årene 1859-1870, og han sad således i en position, hvor han var med til at kontrollere sig selv!

Til overdriftsbestyrer udnævntes englænderen John Spikings Louth, der også var driftsbestyrer for de syd-slesvigske baner. Han havde kontor og bopæl i Flensborg, og herfra ledede han driften af banerne i Jylland og på Fyn.

Anlægsarbejdet Århus-Randers

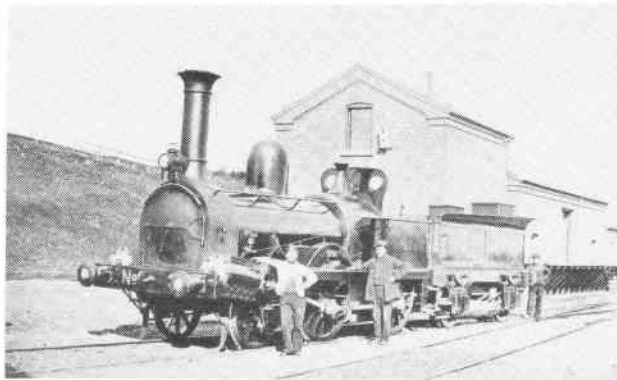
Ifølge kontrakten af 10. marts 1861 var det den 58 km lange strækning Århus-Randers, der skulle anlægges først. Oprindeligt var det tanken, at banen fra Århus skulle føres nordpå langs Århus Bugt og derefter dreje ind i landet mod Randers. Denne linieføring ville dog medføre store jordarbejder og give strækningen en del stigninger, der kun med besvær kunne klares af datidens svage lokomotiver. Bl.a. derfor valgte man i stedet at føre banen den store omvej over Langå. Derved løb jernbanen på lange strækninger i forskellige ådale, og man undgik de værste stigninger.

I maj 1859 (altså inden de kontraktlige forhold var afsluttet) ankom de første engelske ingeniører til Århus. Deres opgave var at undersøge linierne Århus-Randers og Langå-Viborg. Ingeniørerne nivellerede terrænet, udarbejdede kort, beregnede jordarbejdets størrelse osv. Herefter blev der sendt rapporter til Brasseys kontor i England, således at store dele af planlægningen var færdig, da det egentlige anlægsarbejde blev indledt året efter. Undersøgelserne og siden anlægget af jernbanerne i Jylland og på Fyn blev ledet af den irskfødte overingeniør Frederick James Rowan, der i flere år havde arbejdet for Peto, Brassey & Betts, bl.a. ved det store anlægsarbejde i Canada af Grand Trunk Railway. Under sit 13 år lange ophold i Danmark boede F. J. Rowan på Frøvadsholm, fire km nordøst for Randers, hvor han lejede hovedbygningen. I øvrigt var også F. J. Rowans bror, Robert J. Rowan, ansat som ingeniør ved jernbanebyggeriet i Jylland.

5. marts 1860 ankom Morton Petos dampskib »Swallow« til Århus med materialer, redskaber og ingeniører samt arbejdsformænd. Da skibet lagde til kaj, var der mødt mange nysgerrige frem, og de udbragte et leve for de engelske ingeniører, der var et bevis på, at **jernbanen nu endelig kom til Jylland**. Efter at have losset en del af sin last, sejlede »Swallow« til Randers, hvor de engelske medarbejdere tog ophold på møllegården Hvide Mølle. Den var nogle måneder forinden købt af Peto, Brassey & Betts for at skaffe bl.a. funktionærboliger. Hvide Mølle lå udenfor Vesterport, tæt ved det sted hvor banegården senere blev opført. Hovedkontoret for den engelske stab blev oprettet i ejendommen Rådhusstorvet matr. nr. 28, hvor der blev indrettet kontorer på flere af bygningens etager. Herfra ledede man de engelske entreprenørers arbejder i Danmark. Hovedkontorets officielle navn var »Danish Railways, Contractors Office«.

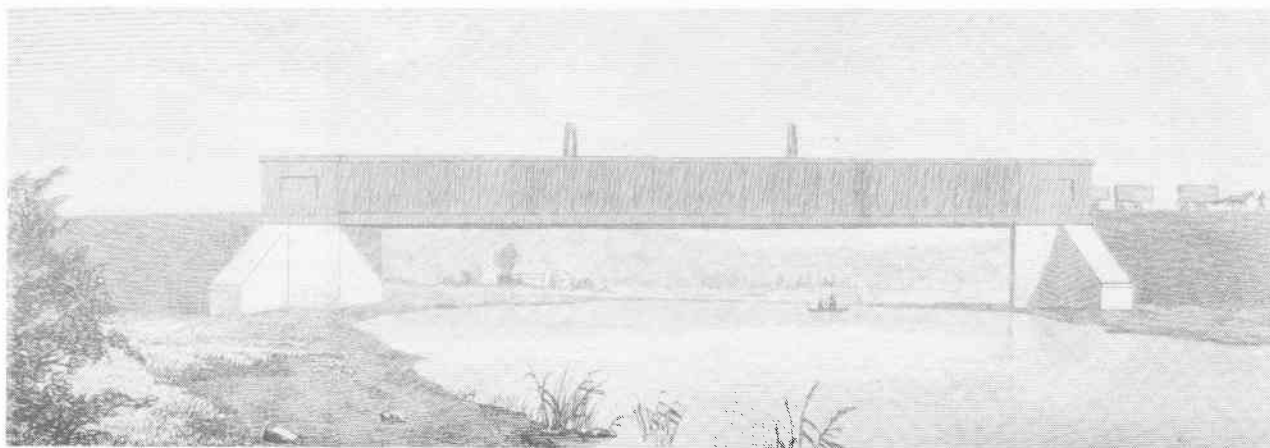
Jordarbejdet på Århus-Randers banen blev påbegyndt i april 1860, og den engelske ingeniør William Scott var ansvarlig for sektionen Århus-Hadsten. Scott havde i flere år arbejdet for Peto, Brassey & Betts, bl.a. i Canada. Den danske ingeniør Sigvald Müller, der var uddannet ved flere jernbaner i England, havde ansvaret for sektionen Hadsten-Randers. Hovedparten af jordarbejdet blev udført med håndkraft, skovle og trillebøre. Når banelegemet var bredt nok, blev der lagt spor, så transporten af jord og grus kunne udføres med hestetrukne tipvogne. Arbejdet var ikke ufarligt, og alene for strækningen Århus-Randers omtales seks ulykker med dødelig udgang. Som oftest skete ulykkerne ved kørsel med tipvognene. Ved banens åbning blev de menige arbejderes forhold beskrevet i dagspressen, hvilket dengang var højst ualmindeligt. Beskrivelsen giver et billede af de hårde arbejdsvilkår:

»Massen af Arbejderne er naturligvis Tydskere, og det er navnlig Preussen og Mecklenburg, der levere det største Kontingent. Dernæst findes der en deel Svenskere og nogle Nordmænd. Arbejdslønnen har i Sommer varieret fra 1 Rdl. til 8 Mk. daglig, hvilket neppe kan kaldes nogen høi Dagløn, naar man betænker, at der arbeides c. 14 Timer daglig, Hviletimerne indbefattede, der som oftest udgjøre 3 Timer. I Vinter var Daglønnen ofte kun 3-4 Mk., og det var dengang tildeels umuligt for Arbejderne at komme ud af det uden Gjæld, især da man ofte maatte høre op i flere Dage paa Grund af Veirliget. For

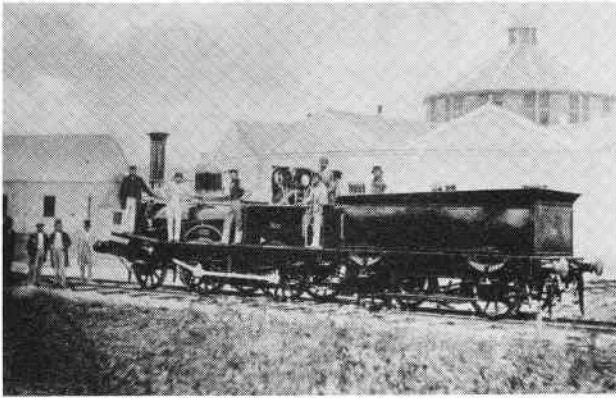


Canada-lokomotiv nr. 3 på Randers station. Maskinerne blev først forsynet med førerhus i 1865. Jernbanemuseet

Kost og Logis maa en Arbejder nemlig i Reglen betale 3 Mk. daglig. For at overholde Orden og kontrollere Arbejderne er der paa hvert Distrikt ansat en Politiassistent, og under denne funge-re Linieskriverne eller Time-keepers, som Eng-lænderne benævne dem, der af Ingenieurerne ere ansatte for at optælle Arbejderne. Saasnart en ny Arbejder er ankommen paa sit Arbejds-sted, blive hans Papirer strax affordrede ham, og derefter blive der meddelt ham et Arbejds-kort, hvilket han under Mulkt stadig bære hos sig. (...) Til Understøttelse for syge Arbejdere findes der for hvert Distrikt en Sygekasse, til hvilken alle Arbejderne svare 8 Mk. ugenlig, og herfor faa de da fri Medicin, Lægehjælp og For-pleining på Sygehuset. (...) Det er ret interes-sant at lægge Mærke til, hvorledes man ogsaa her blandt Individider, som i alle Henseender høre til de laveste Klasser af Befolkningen, kan se Nationalkarakteren bestemt udpræget. Hvor der nemlig engang imellem finder Slagsmaal Sted, kan man være temmelig sikker paa, at man finder Svenskerne eller Nordmændene til-stede. Er det derimod et høirøstet Skjænderi, da er det næsten altid lutter Tydskere, der ere samlede, hvorimod vore egne Landsmænd i det Hele ere mere fredelige og gjerne sidde passia-rende omkring Flasken i Hviletiden. Forøvrigt er Tumulter eller Slagsmaal ingenlunde hyppige. Kun Søndagen efter Betalingsdagene, der ind-træffe hver fjerde Lørdag, svire Arbejderne vel meget, men selv da er det dog sjældent, at Slagsmaal finder Sted.«



Træstik af Gudenå-broen ved Langå. Broen blev fremstillet på fabrik i England og sendtes til Danmark i adskilt stand. (illustreret tidende).



Canada-maskine nr. 1 på Århus station 1862. Foran maskinen ses driftsbestyrelser Louth og stationsforvalter Conrau. Til højre ses den 14-kantede remise med plads til 12 lokomotiver. Foto: Jernbanemuseet

Jordarbejdet på linien blev en del forsinket. Mellem Århus og Brabrand var der store problemer, da banen på et stykke skulle passere en mose. Den viste sig at være næsten bundløs, og enorme mængder jord og grus måtte kæstes i mosen, før der kunne anlægges et stabilt banelegeme. I august 1861 var man nået så langt med Århus-Randers strækningen, at udkørslen af ballast kunne begynde. Til det formål blev et lokomotiv fragtet med skib fra Flensborg til Århus. Det drejede sig om en trekoblet maskine med tender. Den var bygget i 1847 af Robert Stephenson & Co. (byggenr. 619) til Morton Peto, der benyttede lokomotivet ved flere entreprenørarbejder i England. I 1853 blev lokomotivet sendt til den sydslesviske jernbane, hvor det blev brugt ved anlægget og senere til fremførelse af godstog under driftsnummer SSE 8. I 1861 blev lokomotivet som nævnt sendt til Århus, og maskinen blev (sammen med flere andre) brugt til ballastkørsel på de jysk-fynske strækninger, der blev anlagt af Peto, Brassey & Betts. Da Randers-Aalborg linien var færdig i 1869, var der ikke længere brug for nr. 8. Den blev derefter hovedrepareret på værkstedet i Århus og sendt tilbage til England.

Ved lokomotivets ankomst til Århus i august 1861 var Fiskehusbroen lige uden for byen ikke færdig, og maskinen måtte derfor trækkes ad landevejen til Mundelstrup. For at lette transporten, blev lokomotivet delvist skilt ad. Først trak man tenderen til Mundelstrup, derefter den afmonterede kedel og til sidst maskinens understel. Alene til at trække kedlen krævedes der 24 heste. Det hele vakte stor opsigt, og mange nysgerrige mødte frem for at se Jyllands første damplokomotiv. Kørslen med ballast kom dog først rigtig i gang i foråret 1862. En stor del af ballasten blev hentet i en grusgrav ved Lejrbjerg.

Ifølge anlægskontrakten skulle Århus-Randers strækningen være færdig til indvielse 1. juli 1862, men på grund af de forsinkede jordarbejder måtte åbningen udskyttes. For dog at vise, at banen var færdig til den fastsatte tid, arrangeredes en prøvetur 29. juni. Toget blev fremført af ballastmaskinen nr. 8, og i Randers blev man modtaget af »den talrig forsamlede søndagsklædte Befolkning fra Byen«. Da toget returnerede til Århus, medtog man de første seks godsvogne, der var bygget på vognfabrikken Hvide Mølle. Vognene var læsede med materialer, der skulle benyttes ved anlægsarbejderne. På hjemturen blev der gjort holdt på hver station, hvor »det var morsomt at see Bønderne gaee, betragte og beføle Lokomotivet«. - I juli og august måned blev der kørt flere prøveture med Canada-lokomotiver og personvognene, der efterhånden blev leveret fra Hvide Mølle. Alt forløb uden uheld. Den officielle indvielse af banen blev fastsat til 3. september 1862.

Indvielsen

Indvielsen blev foretaget med deltagelse af kong Frederik VII og grevinde Danner. Da kongeparret ankom til stationen i Århus, blev de vist rundt på stationsterrænet af Morton Peto og overingenør F. J. Rowan. Peto var den eneste af de tre hovedentreprenører, som var til stede ved banens åbning. Efter rundvisningen tog kongeparret og de 250 indbudte gæster plads i indvielsestoget, der var oprangeret af de fleste af banens person- og bagagevogne. Kongeparret steg ind i den specielle kongevogn.



Indvielsestoget den 3. september 1862 på Århus-Randers banen. Billedet viser Canada-maskine nr. 1 i Langå, hvor festmiddagen blev indtaget. Toget på billedet er bakket lidt op ad Viborg-banen, som på det tidspunkt var under anlæg. Til venstre ses den overdækkede trappe til festtellet.

Foto: Jernbanemuseet

Århus-Randers strækningens første køreplan. Som det vil kunne beregnes, var køretiden for de 58 km omkring 1 time 45 minutter - ikke dårligt for den tid, men det går unægteligt lidt hurtigere i dag, hvor lyntoget er 41 minutter undervejs. Planen er hentet på Rigsarkivet.

Det Danske Jernbane-Driftsselskabs

FARTPLAN.

Gyldig fra 4de September 1862 indtil videre.

Distan- cer.		Person- og Gods- Tog.	Person- og Gods- Tog.	Distan- cer.		Person- og Gods- Tog.	Person- og Gods- Tog.
		F. M.	E. M.			F. M.	E. M.
Mil	Århuus Afgang	10, 0	6, 0	Mil	Randers Afgang	7, 30	3, 30
0, 892	Brabrand Ankomst	10, 8	6, 8	1, 679	Langaa Ankomst	7, 50	3, 50
1, 854	Mundelstrup* —	10, 22	6, 22	2, 137	Laurberg* —	7, 56	3, 56
3, 100	Hinnerup —	10, 39	6, 39	3, 412	Hadsteen —	8, 14	4, 14
4, 342	Hadsteen —	10, 54	6, 54	4, 654	Hinnerup —	8, 29	4, 29
5, 617	Laurberg* —	11, 10	7, 10	5, 900	Mundelstrup* —	8, 45	4, 45
6, 075	Langaa —	11, 18	7, 18	6, 862	Brabrand —	9, 0	5, 0
7, 754	Randers —	11, 45	7, 45	7, 754	Århuus —	9, 15	5, 15

DIRECTIONEN.

De med * betegnede Stationer ere Holdepladse, hvor Toget kun standser naar der ere Passagerer at afsætte og optage.

Den var bygget som en postvogn, men blev kort før indvielsen omdannet til en luksuriøs salonvogn. Toget blev trukket af Canada-lokomotiv nr. 1, der var festligt pyntet med blomsterguirlander og dannebrogflag. Kort efter kl. 10 afgik festtoget fra Århus, og i silende regn gik det mod Langå. Undervejs standsede man ved mellemstationerne, hvor der flere steder blev holdt hyldesttaler. Ankommet til Langå kørte toget et kort stykke ud ad sporet til Viborg. Umiddelbart udenfor stationsområdet var der på en bakke rejst et stort telt, hvor festmiddagen skulle indtages.

Under festmiddagen, som var sammensat af kolde retter, blev der holdt en lang række taler af bl.a. Morton Peto. Efter spisningen beundrede selskabet banens imponerende bro over Gudenå. Ved 15-tiden fortsatte festtoget til Randers. Her stod byen nærmest på den anden ende af begejstring over at have fået både jernbane og kongebesøg; i øvrigt det første i 10 år. I stationens ventesal holdt indenrigsminister Orla Lehmann den egentlige åbningstale. Godt halvdelen af festdeltagerne vendte derefter tilbage til Århus med tog. De mest prominente gæster fulgte derimod kongeparret til Randers bys gallamiddag i Klubben, hvor dagens begivenheder afsluttedes.

Driften

Dagen efter indvielsen, altså 4. september 1862, begyndte den ordinære trafik på banen. Toggangen var dog beskeden med to tog dagligt i hver retning. Rejsetiden for den 58 km lange strækning var 1 time 45 min., og fra

Randers afgik der tog kl. 7.30 og kl. 15.30. Fra Århus var der togafgang kl. 10.00 og kl. 18.00. Banen havde mellemstationer i Brabrand, Hinnerup, Hadsten og Langå samt holdepladser i Mundelstrup og Laurbjerg.

Lokomotiverne

Lokomotiverne til de jysk-fynske jernbaner blev bygget i England på Brassey & Betts egen fabrik i Birkenhead, nær Liverpool. Fabrikken var oprettet i 1854 med det formål at levere rullende materiel, broer m.m. til Grand Trunk Railway i Canada. Af den grund blev fabrikken benævnt »Canada Works«. Ligeledes blev de jysk-fynske lokomotiver omtalt som **Canada-maskiner**.

Til driften af linien Århus-Randers anskaffedes fire Canada-maskiner. De tre første ankom med dampskib til Århus i juni 1862 - altså godt to måneder før banens åbning. Lokomotiver kom i adskilt stand, således at kun ramme, kedel og cylindre var samlede. Resten var pakket i trækasser. Fire engelske montører kom med samme skib, og de ledede samlingen af lokomotiverne. Det foregik i de nyopførte værksteder på Århus station. Efter monteringen blev maskinerne lakeret mørkebrune.

Det fjerde lokomotiv ankom til Århus en måneds tid senere end de øvrige tre. Men maskinen var dog driftsklar ved banens åbning.

Canada-maskinerne var tokoblede lokomotiver med to-

akslede tendere. Tjenestevægten var 44 tons, og længden over pufferne 12.879 mm. - I takt med udbygningen af det jysk-fynske jernbanenet anskaffedes flere lokomotiver af typen. Således rådede man i 1866 over 20 Canada-maskiner. De blev alle udrangeret i løbet af 1880'erne.

Vognene

Vognmateriellet skulle fremstilles i Danmark, og til det formål lod Peto, Brassey & Betts opføre en vognfabrik ved deres netop overtagne møllegård Hvide Mølle i Randers. Fabrikken blev bygget i sommeren og efteråret 1861. Se i øvrigt artiklen »Scandia fylder 125 år« i »jernbanen«, 1987 nr. 1.

Til driften af Århus-Randers byggede Hvide Mølle 73 vogne. Det drejede sig om følgende vogntyper:

- A 1 - 3 personvogne 1. og 2. klasse
- B 1 - 2 personvogne 2. klasse
- C 1 - 6 personvogne 3. klasse
- D 1 postvogn
kongevogn (ombygget postvogn)
- E 1 - 3 bagagevogne m. skruebremse
- F 1 - 6 lukkede godsvogne
- H 1 - 6 lukkede godsvogne m. skruebremse
- G 1 -40 åbne, højsidede godsvogne
- J 1 - 5 åbne godsvogne m. drejeskammel

Endvidere leverede Hvide Mølle to dræsiner og to sneplove. Sidstnævnte var udført som snenæser, der om vinteren monteredes på de åbne godsvogne litra G 2 og G 19.

Voggenes litra og nummer blev med store typer påmalet vognsiderne, og tilhørsforholdet blev angivet ved bogstaverne DJDS, der var en forkortelse af Det danske Jernbane-Driftsselskab. □

Girokortet

Med dette nummer af »jernbanen« udsendes giroindbetalingskort til brug ved kontingentindbetaling for 1988.

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

Kontingentet udgør kr. 175,00 for ordinære medlemmer. For medlemmer under 18 år henholdsvis over 67 år den 1. januar 1988 dog kun kr. 100,00. **Husk at udfylde bagsiden af girokortet.**

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

Medlemsregistret/Finn Beyer Paulsen

Et hjertesuk!

Som læserne sikkert allerede er blevet opmærksomme på medfølger der dette nummer et girokort vedrørende kontingentet for 1988.

Det er jo unægteligt lidt tidligt at komme med dette, men sagen er den, at det er af afgørende betydning for foreningen, at jeres kontingent indbetales inden jul i år, da vor økonomiske situation er mere end vanskelig, medens vi på den anden side har mulighed for at rette den op i det nye år med de forhøjede kontingenter.

Birger Bruun kom allerede i sin ledende artikel i nr. 4

lidt ind på vore vanskeligheder, og de er ikke blevet mindre i mellemtiden. Kontingentet er ikke blevet forhøjet i flere år, uanset at priserne, trods en mindre inflation end tidligere, i denne periode dog er steget op mod 20% og portoudgifterne endda endnu mere. Vi har samtidigt haft ekstraordinært store udgifter i de sidste to år, dels til jubilæerne for DJK og Museumsbanen, og dels til det store arrangement i Odense. Vi har endvidere haft dobbelte lejeudgifter til Vogn-ex og de ældre lokaler. Vi havde håbet at få Vogn-ex færdig langt tidligere, men som følge af en pyromanbrand og et efterfølgende indbrud med hærværk, har det trukket ud mere end et år at få de nye lokaler i orden, medens vi samtidig var nødt til at bibeholde de ældre lokaler af hensyn til vore mange tons arkivalier.

Foreningens baner har i de sidste to år haft gode resultater, men har dårligt kunnet bidrage til at afhjælpe hovedforeningens vanskeligheder. I Mariibo er man endelig ved at samle de fornødne penge sammen til en hårdt tiltrængt vognhal, og det ville derfor være moralsk uforsvarligt at berøve banen nogle af de penge, den har tjent ind til dette formål. I Mariager slås man med udgifterne til remise og værksted, og D-maskinegruppen har nu i flere år måttet holde for med at betale foreningens underskud på bekostning af vedligeholdelse af vognmateriellet, så heller ikke dér, er der penge at hente.

På grund af det forskudte regnskabsår kniber det ekstra stærkt med likviditeten her sidst på året, og vi vil derfor endnu en gang bede jer om at indbetale kontingentet snarest muligt, og helst inden jul. Hvis I er i stand til at give en ekstra skærv, ville denne unægtelig komme på et tørt sted.

På forhånd tak.

Birger Bruun & Birger Wilcke

Didcot jernbanecenter (Great western society)

Efter artiklen i nr. 3, »Kom til England min far«, har redaktionen fået en strøm af forslag til andre feriemål i jernbanens moderland. Didcot, nær London, er nok en rejse værd.

Af Jørgen Holm

England har et anseeligt antal museumsbaner og statiske samlinger af lokomotiver og andet rullende materiel.

Jernbaneskribenten H.C. Casserley nævner således i en af sine bøger fra 1985 i alt 19 statiske samlinger, 27 museumsbaner med lejlighedsvis kørsel over ganske korte strækninger, 25 linier med mere regelmæssig kørsel over længere strækninger og 22 smalsporede baner. De fleste samlinger og baner ligger imidlertid ret afsides, hvad vanskeliggør besøg af turistene, der kun besøger London i nogle dage. Det mest oplagte mål er de britiske statsbaners enestående statiske samling i York, der kan nås med intercitytog på godt tre timer, men ønsker man at se dampdrift, kan Great Western Society i Didcot anbefales. Didcot ligger ca. 40 minutters kørsel med intercitytog fra Paddington Station i London.

Didcot Railway Center

Didcot ligger ved den oprindelige Great Western Railways linie mellem London og Bristol. Denne linie åbnedes i 1841 som en bredsporet jernbane. Tre år senere åbnedes en normalsporet linie fra Didcot til Oxford, og denne førtes i 1852 videre til Birmingham, hvor der opnåedes forbindelse med det øvrige engelske normalsporede net. Endelig etableredes forbindelse mellem Didcot og Southampton i 1882, og Didcot blev efterhånden et vigtigt center, specielt for omladning af gods og passagerer fra normal- til bredsporede tog og omvendt. Først i 1892 ombyggedes den bredsporede bane til Bristol til normal sporvidde.

Det bestående remiseanlæg i Didcot blev anlagt i 1932, men nationaliseringen efter krigen med nedlæggelse af linierne til Southampton samt overgang til dieseldrift medførte, at maskindepotet i Didcot blev lukket i 1965.

Great Western Society

Damplokomotiverne begyndte at forsvinde, og en gruppe unge mennesker tog initiativ til dannelse af Great Western Society med henblik på indkøb og bevarelse af kendte lokomotivtyper. I 1964 havde man indsamlet midler til indkøb af det første lokomotiv, et tenderlokomotiv 0-4-2 nr. 1466 bygget i 1936. Initiativet vakte opsigt, medlemstallet steg, og flere indkøb blev foretaget, og de engelske statsbaner tilbød foreningen anvendelse af det gamle maskindepot i Didcot i 1967. Foreningen har i dag mere end 4000 medlemmer, lokalgrupper er etableret i flere byer, hvor restaureringsarbejde af gammelt materiel udføres.

Museumsbanens samling af rullende materiel er betydelig; der findes således 19 damplokomotiver - i det væsentlige store enheder - hvoraf kun seks endnu ikke er istandsat, to store diesellokomotiver og én motorvogn (ikke istandsat) samt ca. 40 personvogne (inkl. bagage- og postvogne, spisevogne og sovevogne), ca. 30 godsvogne og 12 hjælperekøretøjer. Knapt halvdelen af vognene er driftsklare.

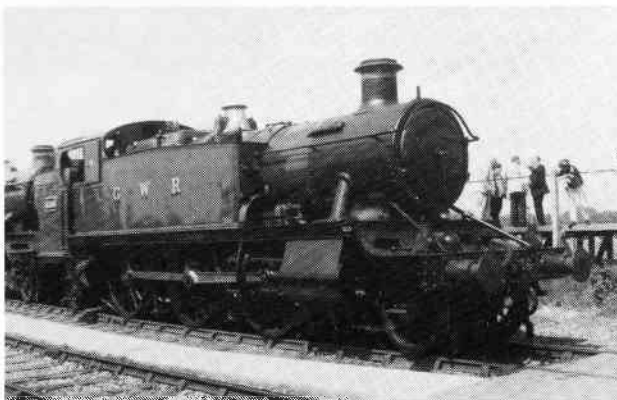
Museets attraktioner

Museets indgang (A) ligger et halvt hundrede meter fra jernbanestationen i Didcot, området er overalt omgivet af statsbanernes linier. Ved indgangen ligger en perron, hvor man kan stige på to personvogne, trukket af to lokomotiver i forspand. Der køres kun nogle få hundrede meter, hvorefter toget bakker tilbage. Det er unægtelig en noget usædvanlig oprangering, men lyden af de to lokomotivers dampslag gør i sandhed indtryk. De to lokomotiver udskiftes jævnligt med andre, og man kan køre så mange gange, man vil, idet transporten er inkluderet i indgangsbilletten. Sporet ved indgangen er tilsluttet statsbanernes net.

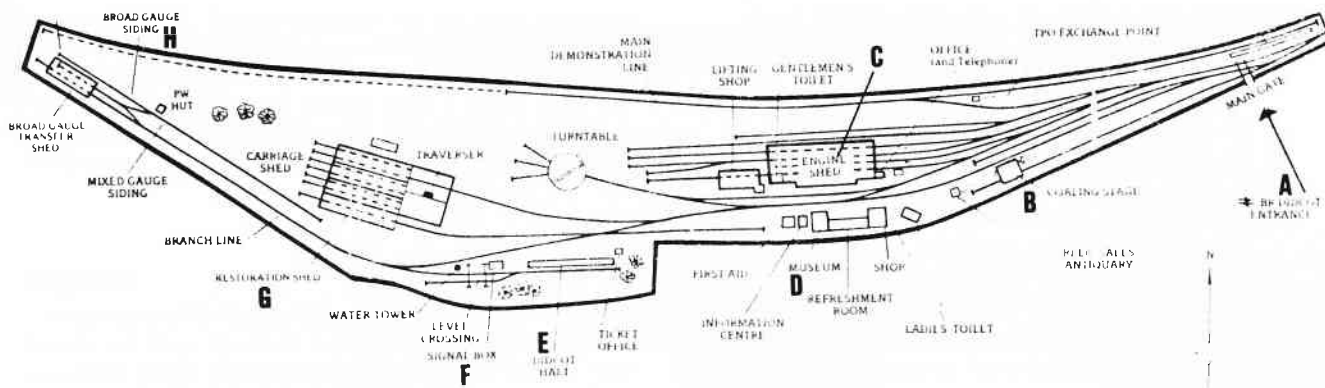
Kulsiloen (B) ligger for enden af en rampe. Den store remise (C) med værksted er tilgængelig. Der er fire spor, og alle damplokomotiver kan opbevares indendørs.

I det lille museum (D) findes en enestående samling genstande fra Great Western Railway, specielt inventar fra jernbanestationer, spise- og sovevogne, plakater og historiske fotos.

Fra sidejernbanestationen (E) kan man køre nogle få hundrede meter med en personvogn og et tenderlokomo-



Nr. 6106: 2-6-2 tenderlokomotiv fra Londons forstadstrafik. Bygget i Swindon 1931.
Foto maj 1987: Jørgen Holm



Oversigtsplan over Didcot jernbanecenter maj 1987.

Tegning: Didcot Railway Center

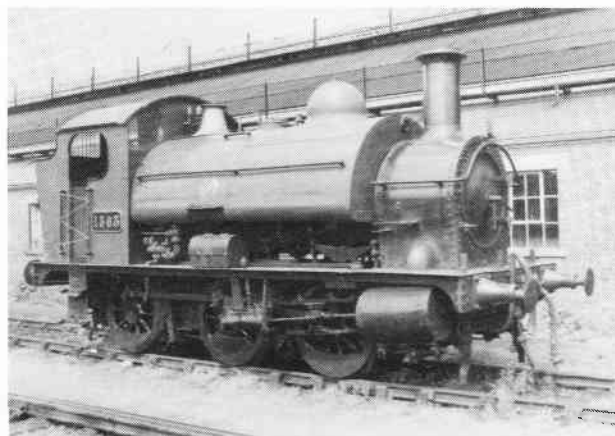
tiv. I signaltårnet (F), der fungerer, demonstreres sikkerhedssystemet, der regulerer signal og sporskifter ved sidejernbanetogets ind- og udkørsel.

Vognhallen (G) har syv spor. Her foregår restaurering af vogne, og museets restaurerede klenodier opbevares ligeledes i denne hal, der måler ca. 45 x 35 m. Denne hal blev bygget af foreningen i 1977. Tilkørsel til vognhallens spor sker over en skydebro.

Tæt herved (H) findes rester af den oprindelige bredsporede linie, forsynet med en tredje skinne, så kørsel med normalsporede vogne er mulig.

En helt speciel attraktion er servering af frokost, middag eller afholdelse af f.eks. bryllupsreceptioner i en af museets spisevogne (stationær). De to spisevogne er bygget i 1931, restaureret i oprindelig stil. Servering sker med frivillig indsats af aktive medlemmer, og der anvendes selvsagt originalt service. Det er nødvendigt at foretage reservation (med depositum) god tid i forvejen.

Der er fri adgang over hele arealet. Der rangeres hele tiden - meget forsigtigt - og foreningens aktive medarbejdere viser prisværdig ansvarsfølelse, bl.a. med rangerpersonale stationeret både for og bag på kørende enheder. Museet forekommer særdeles velfungerende, der lægges øjensynlig vægt på at holde areal og kørende materiel rent, ligesom alle restaurerede enheder er i meget fin stand.



Nr. 1363: O-C-O tenderlokomotiv bygget i Swindon 1910, istandsat af foreningen 1977. Foto maj 1987: Jørgen Holm

Et besøg er en virkelig oplevelse, særlig på en solskinsdag. Museet er åbent i weekender fra første weekend i marts til sidste weekend i oktober, i tiden 21. juli til 4. september dog hver dag. Ved telefonisk henvendelse til Great Western Society i Didcot kan man få oplysninger om, hvilke dage der er kørsel med damplokomotiver (som regel to-tre gange om måneden). □

Jørgen Holm

Sporhunden



Vor sporhund har denne gang næsten taget rejsen fra Skagen til Gedser. I sidste nummer var vi nemlig i sommerlig stemning på **Hulsig** trinbræt, og det havde bl.a. Andreas Westheimer Porsgrunn i Norge gættet, men redaktionen fik 82 breve - heraf 34 rigtige.

Denne gang er hunden landet i ren idyl ved en station med to navne, og selvom damptoget lunter af sted i det fjerne, vil et internationalt tog snart bruse gennem peronen. Billedet er taget i sommeren 1987! af Sten Carlsen.

Send dit svar til redaktionen i Holte inden 15. november og deltag i lodtrækningen om jernbanebøger.



Togtrafik - mellem Grenå og Randers

Er der ændrede signaler fra de lovgivende myndigheder? - eller er vi igen ude på et sidespor, når snakken går om nedlagte baners genfødsel? - Et entydigt svar gives næppe, men bedøm selv.

Af Bent Jacobsen

Fra tid til anden kan man i aviserne læse om, at persontrafikken bør genoptages på den eller hin nedlagte jernbane. Sådanne forslag af mere eller mindre seriøs karakter har været fremsat for bl. a. Løgstørbanen, Assensbanen, Slagelse-Værslev og Slagelse-Næstved banen. For den sidstnævnte banes vedkommende kom man endog så vidt, at der blev nedsat et udvalg med repræsentanter for DSB og Vestsjællands og Storstrøms Amtskommuner, der sidst i 70'erne afgav en betænkning om mulighederne for at genoptage persontrafikken på banen. Udvalget fandt imidlertid, at der ikke for tiden var økonomisk eller trafikalt grundlag for at genåbne Slagelse-Næstved-banen, men selve det, at man seriøst overvejede muligheden, var dog interessant.

Siden er Randers-Ryomgård-(Grenå)-banen kommet i søgelyset.

SF's forslag

SF har den 17. marts 1987 fremsat et forslag til folketingsbeslutning om genoprettelse af togtrafikken for passagerer mellem Grenå og Randers, og således at toggangen skal tage hensyn til Grenå-Hundested færrens ankomster og afgang.

SF har et dobbelt sigte med forslaget. Man vil forbedre den kollektive trafikforbindelse mellem Nordjylland og Nordsjælland-København og styrke udviklingen i de lokalcentre og egnscentre på det nordlige Djursland, som vil kunne drage fordel af en genoprettelse af togtrafikken. Togtrafikken mellem Randers og Grenå bør således samkøres med den eksisterende - reelt som nærbane fungerende-Grenå-Århus forbindelse, mener SF.

Hovedsigtet med forslaget er imidlertid at støtte GHL, Grenå-Hundested overfarten, ved at sikre et bedre passagerunderlag.

Med den færgekapacitet, som i dag findes på overfarten, er det afgørende for rentabiliteten, at der bliver mulighed for en samkøring med den kollektive togtrafik, da færren har en stor passageraptering, som i dag ikke benyttes optimalt, mener SF. Dette kan sikres ved at gennemføre en hurtigtogsforbindelse med kontakt til intercityforbindelsen i Randers. Fra Hundested kan ligeledes gennemføres hurtigtogsforbindelse til København H.

Som bekendt indgår det i det politiske forlig om en fast forbindelse over Storebælt, at det skal sikres, at mindst én af Kattegatruterne opretholdes, efter den faste forbindelse er åbnet.

Eftersom GHL sammen med Mols-linien er et privat-deri, er det SF's opfattelse, at man ved at støtte den kol-

lektive trafik over GHL vil give det nødvendige pusterum, der er behov for, indtil debatten i Folketinget har vist, hvilken rute der skal overleve, idet der i partiernes aftale kun levnes mulighed for én Kattegatrute i fremtiden.

I beslutningsforslaget har SF ikke taget endelig stilling til, hvilke Kattegatruter der bør bevares i fremtiden. Forslaget skal ses som en hjælp til Grenå og Hundested til bevarelse af færgefarten som en vigtig bestanddel mellem landsdelene og ligeledes som en bevarelse af arbejdspladserne på færgerne.

Folketingets behandling af forslaget

Forslaget var til første behandling i Folketinget den 2. april 1987 i fortsættelse af debatten om den trafikpolitiske redegørelse.

Ministeren for Offentlige Arbejder var, som man kunne forvente, afvisende overfor forslaget.

- Forslagets realisering må forventes at medføre investeringer på i alt ca. 100 mill. kr., - sagde ministeren og henviste i øvrigt til, at områdets kollektive trafikbetjening var rimeligt tilgodeset med den busdrift mellem Randers og Grenå, som sorterer under Århus Amtskommune som regional trafikansvarlig, samt fjernbusruterne mellem hovedstadsområdet og Nordjylland.

- Jeg må altså konkludere,- sluttede ministeren, - at tiden efter min opfattelse ikke er inde til at træffe beslutninger om en genoptagelse af persontrafikken på Randers-Ryomgårdstrækningen. En sådan beslutning bør mindst afvente en nærmere afklaring af spørgsmålet om



Allingåbro i gamle dage, med persontog.

Foto: Birger Wilcke



Pindstrup station - stadig med store transporter af spagnum. Efterlysning: MR tog. Foto den 27. juni 1987 Jan Forslund

tilbageværende færgeforbindelse over Kattegat efter etablering af en fast Storebæltsforbindelse.-

De øvrige partiers ordførere var - med undtagelse af ordførerne for de radikale og for venstresocialisterne - ligeledes afvisende overfor forslaget.

Den radikale Bilgrav-Nielsen sagde bl.a.:

- Det er vist slet ikke så tosset endda det forslag, som SF har fremsat. Vi kunne da godt prøve, i Folketingets udvalg for offentlige arbejder, at undersøge, hvad det er for godsbaneruter, man med fordel kunne genåbne for passagertrafikken. Det er muligt, det ikke er hér, men det var da en undersøgelse værd.-

Elisabeth Bruun Olesen (VS) havde både kritiske og konstruktive bemærkninger til forslaget og ville ikke umiddelbart give tilslutning:

- Vi vil godt være med til at kigge på, om en snarlig genetablering af persontrafik på banen bør støttes, fordi den kunne give nogle konkrete erfaringer med genåbning af nedlagte baner, og det kunne måske som en slags forsøg være udmærket, da banen både kan indgå i regionstrafikken og landtrafikken,- sagde Elisabeth Bruun Olesen.

- Som anført i SF's bemærkninger har banen et befolknings- og erhvervsunderlag, som kunne danne et rimeligt grundlag for dens eksistens, ligesom der er behov for en hurtigere kollektiv forbindelse mellem Randers og Grenå. Ved en koordinering med regionaltrafikken kunne der tillige opnås en effektivisering, idet en del af de

busser, der i dag kører mellem Norddjursland og Randers, kan fungere som fødelinier til banen i stedet for alle sammen at køre helt til Randers. Banen vil også kunne indgå som et led i landsdelstrafikken, hvis den blev koordineret med Grenå-Hundested Linien.-

- Vi mener,- fortsatte hun, -at man i SF faktisk er naiv, når man tror, at dette forslag kan redde Grenå-Hundested Linien, indtil Kattegatruternes fremtid er afklaret, og at SF ikke skulle have kædet forslaget så tæt sammen med Grenå-Hundested Liniens fortsatte eksistens.-

Tommy Dinesen (SF) takkede på forslagsstillernes vegne ordførerne og lagde ikke skjul på, at forslaget hovedsagelig var fremsat for at skaffe støtte til bevaring af Grenå-Hundested overfarten. Han havde faktisk lidt svært ved at forklare, hvorfor en genoptagelse af persontrafikken på Randers-Grenå banen havde betydning i sig selv og afslørede i det hele taget, at SF's forslag, hvor velment det end var, og hvor gerne man end kunne ønske sig det gennemført, ikke virkede særligt gennemtænkt. Tommy Dinesen forstod imidlertid med ukuelig optimisme at fremstille et nederlag som en halv sejr, idet han sluttede sit indlæg med følgende:

- Jeg kan godt se, at der i hvert fald ikke er noget stort flertal for det, men jeg vil sørge for, at vi under udvalgsbehandlingen får belyst, hvor der er behov for genopretning af baner, og hvad det koster. Så må vi finde ud af, om der bliver flertal for genopretning af nogle af banerne.-

Forslagets skæbne og perspektivet for fremtiden

Forslaget blev henvist til udvalget for offentlige arbejder, men nåede ikke at blive færdigbehandlet, inden Folketinget blev hjemkaldt, og forslaget er derfor bortfaldet. Det er vel tvivlsomt, om SF vil genfremsætte forslaget efter folketingsvalget den 8. september.

Det er i den sammenhæng interessant at bemærke, at DSB i sin langtidsplanlægning forestiller sig en udbygning af den lokale trafik med åbning af nye stationer og genåbning af gamle banestrækninger.

Måske er en nytænkning virkelig på vej - i hvert fald hos DSB. Vi kan så blot håbe, at de amtskommunale trafikelskaber vil gribe ideen og være med til at sikre det økonomiske grundlag. □



Der er sporareal nok til en eventuel persontrafik fra Randers her til Ryomgård, hvor billedet af stationen med MR 25 er taget den 27. juni 1987 af Jan Forslund.

Jernbanenyt - kort fortalt

Nyheder fra ind- og udland.

I dette nummer: Privatbanerne og Veteranbanerne.

Privatbanerne

Dødsfald

Hornbækbanens direktør, Keld F. Sørensen, er død i en alder af 59 år under en rejse til Vesttyskland i juli måned.

Keld F. Sørensen blev konstitueret som direktør for HHGB allerede i 1972 og siden udnævnt til stillingen, da banens forhold til HT var afklaret i 1977. Som direktør kom han til at stå for moderniseringen af HHGBs materiel og spor, således at banen i dag indgår som et vigtigt led i den kollektive trafik langs den nordsjællandske kyst.

Som direktør for Hornbækbanen vil han uden tvivl også blive husket af mange jernbaneentusiaster for sin positive holdning til at imødekomme ønsker om ture og udflugter på banen. Naturligvis har denne åbenhed fra Keld Sørensens side oftest været vendt mod Helsingør Jernbaneklub, der bl.a. takket være Keld Sørensen fik sin tilladelse til at køre de »ordinære« damptog på Hornbækbanen.

Hans alt for tidlige bortgang efterlader en tom plads blandt jernbaneklubbens venner.

Æret være hans minde.

Helsingør-Hornbæk-Gilleleje Banen

Driftsresultater	1985	1986
Antal rejsende	969.900	945.912
Indtægt af personbef. kr	4.326.939	4.391.525
Vægt af bef. gods t	520	550
Indtægt af bef. gods kr	166.845	166.400
Samlet driftsindtægt kr	6.005.970	5.892.900
Samlet driftsudgift ¹⁾ kr	15.112.643	14.857.257
Driftsresultat kr	+ 9.106.673	+ 8.964.357

¹⁾ Excl. pensionsudgifter.

Et nyt sikringsanlæg på Grønnehave station er etableret og tilsluttet fjernstyringsanlægget ultimo december 1986. Hermed er Grønnehave, Ålsgårde og Hornbæk stationer sikringsmæssigt indkoblet på banens fjernstyringsanlæg.

På Firhøj station er der etableret en ny perron med ny belysning.

Ved udgangen af 1986 rådede Hornbækbanen over seks motorvogne (Ym 51-56, hvoraf Ym 53 er med førerrum i begge ender) og fem styrevogne (Ys 91-95). Desuden har banen motortrolje.

Gribskovbanen

Driftsresultater	1985	1986
Antal rejsende	1.288.268	1.256.026
Indtægt af personbef. kr	7.566.216	7.665.813
Vægt af bef. gods t	2.778	2.869
Indtægt af bef. gods kr	860.080	815.335
Samlet driftsindtægt kr	11.436.459	11.727.370
Samlet driftsudgift ¹⁾ kr	20.383.676	20.536.092
Driftsresultat kr	+ 8.947.217	+ 8.808.722

¹⁾ Ekskl. pensionsudgifter.

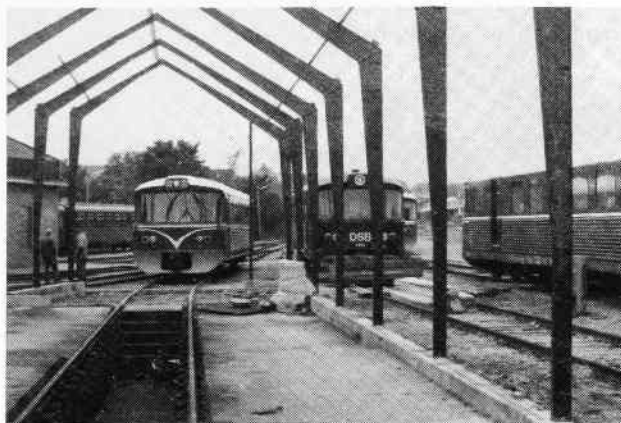
Ved udgangen af driftsåret 1986 rådede Gribskovbanen over to diesellokomotiver og syv motorvogne:

- GDS L 1: Frichs-lokomotiv, bygget 1952
- GDS L 2: MaK-lokomotiv, bygget 1956. (1956-58 anvendt til rangering i Tyskland. I 1958 til GDS).
- GDS Ym 1, 2 og 3: Lynetter, Uerdingen, bygget 1965.
- GDS Ym 9 og 10: Lynetter, Uerdingen, bygget 1970.
- GDS Ym 13 og 15: Duewag/Scandia, bygget 1983-84

Endvidere har baneafdelingen følgende trækraft:

- GDS MT 5: Triangelmotorvogn, bygget 1932. Ombygget af GDS i 1964 til motortrolje for baneafdelingen.
- GDS Sm 5: Scandia-Skinnebus, bygget 1952. (ex LB Sm 2, til GDS i 1962. Anvendes af baneafdelingerne på GDS og HFHJ).

Strækningssporet er stadig i fineste stand efter kraftanstrengelsen i starten af firserne og efter den totale sporrenovering af remiseområdet i Hillerød (inkl. et nyt vaskeanlæg) samt senest moderniseringen af Gilleleje



Gribskovbanens nye remise under opførelse den 12. august 1987.

Foto: Jan Forslund



Under en udflugt arrangeret af D-maskinegruppen skulle der i Hillerød skiftes fra D-maskine til Gribskovbanens dejlige brune »marcipanbrød« L 1. Et billede, som næsten får én til at tænke tilbage på de gode gamle dage, hvor der var gennemgående vogne til og fra Gribskovbanen. Foto den 28. august 1987: OCMF

station, mangler kun stationsområdet i Tisvildeleje. Gribskovbanen vil, så snart økonomien tillader det, iværksætte en renovering af hele stationsområdet med nyt spor og nye perroner.

Ved vejdirektoratets foranstaltning er samtlige overkørselsanlæg indlagt på EDB-skærm på Gilleleje FC, så der er fuld kontrol over deres funktionsdygtighed. Når midler findes vil anlægget blive købt af banen.

Gribskovbanens ældste lynetter fra 1965 underkastes nu fortløbende en omfattende istandsættelse: Hele »indmaden« fjernes, vognkassen afrustes fra yderst til inderst, der isættes nye vinduer og vognene nylakeres. Ym 2 er i efteråret sendt på foryngelseskuren i Hundested. Ym 1 fik som bekendt en grim skæbne efter den samme ansigtsløftning i december 1986. Dagen efter, at den var sat i drift, indebrændte den i bølgeblikremisen i Hillerød. Den er nu i oktober vendt tilbage fra Ascan-Scandia - endnu en gang i toptrimmet stand. Den nedbrændte remise er i øvrigt under genopførelse, og i en lidt forlænget udgave (til to Y-togs vogne) ventes den færdig i december 1987.

Gribskovbanens L 1 - stadig i den originale brune bemaling fra 1952 - vil i efteråret 1987 få monteret en »ny« motor (brugt Mo-motor fra DSB), og eftersom banens andet diesellokomotiv L 2 efterhånden må betragtes som henstillet, er L 1 ene om det daglige lille godstog med afgang fra Hillerød 8.20.

Ved HFHJ rådede man ved udgangen af 1986 over tre diesellokomotiver, to rangertraktorer og otte motorvogne:

- HFHJ M 8: Frichs-lokomotiv, bygget 1952.
- HFHJ M 9: MaK-lokomotiv, bygget 1958.
- HFHJ M 11: MaK-lokomotiv, bygget 1962.
- HFHJ Ym 4, 5 og 6: Lynetter, Uerdingen, bygget 1965.
- HFHJ Ym 7: Lynette, Uerdingen 1968. (ex DB 791.001, til HFHJ i 1969).
- HFHJ Ym 8 og 11: Lynetter, Uerdingen, bygget 1970-73.
- HFHJ Ym 12 og 14: Duewag/Scandia, bygget 1983-84.
- HFHJ T 1: Jung-traktor, bygget 1972.
- HFHJ T 4: Traktor, bygget af HFHJ på motorbogies fra HFHJ M 7 i 1956. (ex HFHJ T 3, omliitteret til T 4 i 1984).

Baneafdelingen råder over:

- HFHJ MT 6: Plasser & Theurer, 1968. (Motortrolje ombygget fra DSB sporvedl.holdelsesmaskine, type USP 3000).
- HFHJ MT 7: Motortrolje bygget af Jølemo i 1981.

Hillerød-Frederiksværk-Hundested Jernbane

Driftsresultater	1985	1986
Antal rejsende	1.789.881	1.731.108
Indtægt af personbef. kr	12.627.960	12.652.162
Vægt af bef. gods t	145.781	133.576
Indtægt af bef. gods kr	4.392.056	4.332.545
Samlet driftsindtægt kr	20.392.163	20.862.727
Samlet driftsudgift ¹⁾ kr	30.628.268	30.776.831
Driftsresultat kr	= 10.236.105	= 9.914.104

¹⁾ Ekskl. pensionsudgifter

I 1986 begyndte man ved HFHJ en omfattende modernisering af banens sikrings- og fjernstyringsanlæg, og denne modernisering kostede alene i 1986 lidt over seks mill. kr. Sikringsanlægget er nærmere omtalt i »jernbanen«, nr. 2/87, p. 50-51.

Fornyelsen af sikringsanlægget skrider planmæssigt frem, og i august måned var man nået til Frederiksværk. Nye udkørselssignaler er allerede sat op på den tilbageværende strækning frem til Hundested. Samtidig med moderniseringen af sikrings- og fjernstyringsanlæggene er samtlige overkørselsanlæg lagt ind på dataskærmen på FC i Frederiksværk.

Banens tre diesellokomotiver skranter lidt, men er dog fortsat alle driftklare. At få støtte fra staten, amtet og kommunerne til indkøb af nyt materiel er normalt en langsom og vanskelig proces, og Frederiksværkbanen har derfor allerede nu søgt om en moderniseringsbevilling til indkøb af et nyt diesel-elektrisk/-hydraulisk lokomotiv. Banen ønsker samtidig også at få mere persontogmateriel, f.eks. lynetter eller måske en ny togtype!



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

OCMP

Arbejdstog på HFJ fremført af Mt 7 ved overskæringen i Melby. Bemærk at udkørselssignalet endnu er tildækket.

Foto 4. august: Jan Forslund

Veteranbanerne

Bryrup-Vrads Veteranbane

Veteranbanen Bryrup-Vrads modtog den 23. juli 1987 triangelmotorvognen LJ M 7. I betragtning af at vognen har tilbragt det meste af de sidste 20 år udendørs, må den siges at være i særdeles god stand. Tagbeklædning m.v. er blevet fjernet, og kun få steder er der konstateret råd. Indvendig er det meste af vægbeklædningen smuldreret væk, men bærende stolper er stort set o.k. Renovering af vognen er så småt påbegyndt, og når vognen atter er i præsentabel stand, vil den være et kærkomment supplement til HV M 10 (HBS LM 215), som p.t. er eneste motorvogn med førerrummet vendt mod Vrads. Sidstnævnte motorvogn har flere gange givet kvaler, og motoren skal enten udskiftes eller have en større overhaling. I øvrigt skrider arbejderne på skinnebussen HBS SM 212 raskt fremad, bl.a. ved anvendelse af stumper fra den ophuggede SM 211, der nu anvendes som arbejdstrolje ved udskiftning af sveller.

D-maskinegruppen



Under »Danmark for fuld damp« fik DJK en nyuddannet lokomotivfører, og det blev selvfølgelig fejret på behørig vis. Tillykke til Poul Skov Hansen, som her omkranses af Preben Clausen og Halvor Bech.

Foto den 27. juli 1987: OCMP

HV M 12 og HV M 10 i Vrads i foråret 1987. Nu har Bryrupbanen fået en »ny« triangelvogn i sin stald, men flere kunne bruges. Og rundt om i landet er der stadig potentielle triangelvogne, som triangelmekkaet i det midtjyske kunne give et behageligt otium. Foto: Mogens Duus



Auktion - jul 1987

September auktionen blev lidt af et tilløbsstykke, så vi har fundet en stak nye effekter blandt vore arkiver.

Giv et rask bud inden mandag den 23. november 1987.

Der kan bydes på de enkelte varer ved på et brevkort eller i et brev at anføre varenummer og bud. I listen er der efter hver vare anført størrelsen af det mindste bud, der accepteres. Brevkort/breve med bud skal være Dansk Jernbane-Klub, Salgsafdelingen, Kalvebod Brygge 40, 1560 København V., i hænde senest mandag den 23. november 1987. Mærk brevkort/brev »Auktion jul 87«.

Alle, der indsender bud på en eller flere varer, vil efter auktionen få tilsendt en liste, hvoraf det vil fremgå, hvad de enkelte varer bliver solgt for. Efter den 1. december 1987 vil varerne blive fremsendt med regning, der desuden vil indeholde et beløb, der dækker porto for tilsendelsen af varen/varerne. (Maksimalt kr. 30,00 for skilte dog kr. 55,00). Regningen skal være betalt senest 14 dage efter modtagelsen.

Med venlig hilsen Ole-Chr. M. Plum

Auktionsliste

101 DJK-bog nr. 12, Skagensbanen 1890-1965	kr. 30	135 DSB - Betjeningsvejledning for My 1201/1202, tekst, planer	kr. 35
102 Lundtoftebanen af P. Thomassen, 28 sider, 1974	kr. 8	136 DSB - Tjenestekøreplan II, Jylland-Fyn, 1969/70	kr. 10
103 Det Lolland-Falsterske Jernbaneselskab, 1874-1924	kr. 25	137 DSB - Ordreserie M, vedr. tog-tjenesten, 1967	kr. 12
104 DJK-bog nr. 13, Vodskov-Østervraa Banen	kr. 15	138 DSB, Ordreserie E, vedr. godsbe-fordring, 1968	kr. 12
105 DJK-bog nr. 6, Nakskov-Rødby Jernbane	kr. 12	139 Jernbane-bladet, 21. årgang, 1964	kr. 12
106 Nordens Järnvägar, 1971	kr. 40	140 Jernbane-bladet, 22. årgang, 1965	kr. 12
107 Ejendomsskilt i plast fra en Apfelpheiligvogn købt af DSB	kr. 6	141 Danmarks Rejseforbindelser 1969/70	kr. 10
108 DSB-oprangeringsplaner Øst og Vest, 2 hæfter, 1979-80	kr. 9	142 DSB, Tjenestekørepl. 1 B, 1964/65	kr. 6
109 Horsens-Odder Jernbane, Signalreglement 1922	kr. 5	143 DSB, Personbefordringsreglement, 1967	kr. 10
110 Aalborg Privatbaner, Driftsmateriel-fortegnelse	kr. 12	144 DSB, Bremse- og trykluftsystem på MO og -styrevogne, 1964	kr. 5
111 Aalborg-Hadsund Jernbane, 6 reglementer, overensk. 1900-33	kr. 6	145 Vognskilt: Holland-Skandinavien-Express	kr. 15
112 Aalborg Privatbaner, Tjenestekørepl., maj 1903	kr. 5	146 Vognskilt: Intercity Århus/Frederikshavn	kr. 15
113 Aalborg Privatbaner, Ordre, bestemmelser, I og II, 1910, 20	kr. 10	147 Vognskilt: Intercity Århus/Sønderborg	kr. 15
114 Varde-N. Nebel Jernbane, tjenestekørepl., 12. okt. 1945	kr. 10	148 Vognskilt: Schweiz-Express	kr. 15
115 RØHJ, div. reglementer og tjenestekørepl.	kr. 15	149 Vognskilt: Næstved-København H	kr. 15
116 Tåstrup S-togsdepot, 20. maj 1968, 32 sider	kr. 10	150 Vognskilt: Lyntog Sjællanderen/Fynboen	kr. 15
117 Nordisk Järnvägstidsskrift, 1957	kr. 10	151 Stationsskilte: Helsingør/Standser ikke undervejs/sovevogn til Göteborg/sovevogn og direktionssvogn til Oslo (fire metalsk.)	kr. 30
118 Nordisk Järnvägstidsskrift, 1958	kr. 10	152 Stationsskilte: Gedser/Hispania-Express (to metalsk.)	kr. 25
119 DSB-årshæfter 1960-1969, 10 stk.	kr. 45	153 Stationsskilte: Kalundborg/Korsør/togskifte i Roskilde (to metalsk.)	kr. 20
120 Danmarks rejseforbindelser 26/5-28/9 1968	kr. 10	154 Stationsskilte: Kalundborg/direkte vogn til Nyk. Sj. (to metalsk.)	kr. 20
121 Køreplan fra Tjekkoslaviet 1980/81	kr. 4	155 Stationsskilt: Nordjyden, afg. 18.05	kr. 18
122 DSB-oprangeringsplaner Øst og Vest, 2 hæfter, 1977	kr. 9	156 LNJ, Tjenestekørepl., 1966	kr. 5
123 Køreplan, Sverige, nr. 4/1974	kr. 4	157 Statsbanedriften, Reglement for Togenes Gang, 1900	kr. 25
124 Køreplan, Norge, nr. 3/1971	kr. 4	158 DSB, Almindeligt signalreglement, 1903	kr. 20
125 Køreplan, Polen, 1971/72	kr. 5	159 DB, køreplan, 1981	kr. 5
126 Køreplan, Schweiz, 1968	kr. 4	160 DSB, Elementær Jernbanelære, 1939	kr. 10
127 VLTJ, takster for befordring af pers. gods m.m. 1912	kr. 3	161 DSB, Togplan, 1964/65	kr. 6
128 HHJ, Tjenestekørepl., 1968	kr. 5	162 Tjenestekørepl. I A og II, 1967/68	kr. 15
129 OHJ, Tjenestekørepl., 1971	kr. 5	163 DSB, Rødekro, 8. okt. 1968, 20 sider	kr. 15
130 Lollandsbanen, Tjenestekørepl., 1968/69	kr. 4	164 DSB, Tjenestekørepl., Jylland-Fyn, 1972-73	kr. 10
131 DSB, Grafiske planer, 2. distrikt, 1957/58	kr. 10	165 Vingehjulet, 19. årgang, 1962	kr. 10
132 SJ, Tidstabellsboken, del A, 15. juni 1944	kr. 18	166 Vingehjulet, 23. årgang, 1966	kr. 10
133 DSB, Maskintjenesten, Ordre P 1942	kr. 7	167 Vingehjulet, 24. årgang, 1967	kr. 10
134 DSB - Sporregler, 1959	kr. 6	168 DJKs tidsskrift Jernbanen, 1966	kr. 10
		169 HFHJ-tjenestekørepl. 1957-58	kr. 6
		170 100 forsk. edmonsonske særbilletter fra 1950'erne	kr. 20

HUSK -
sidste frist 23. november!!!

Foredragsrække om nordiske veteranbaner

Under dobbelttitlen »Romantikken og banerne - Veterantog i Norden« afholder Dansk Jernbane-Klub i samarbejde med Foreningen Norden og Københavns Kommunes Aftenskole fire foredrag om nordiske museumsjernbaner og veterantog, herunder lidt om de banenet og jernbanesystemer, som dannede grundlaget for vore dages veteranjernbaner.

Tid og sted: Mandagene 9. nov. og 7. dec. 1987 samt 25. jan. og 22 febr. 1988.

Klokken 19.00 til 21.00.

Islands Kulturhus, Øster Voldgade 12, København K.

Emner:

- 9. nov. - Veterantog i Danmark, lysbilledforedrag ved Ole Plum.
- 7. dec. - Etableringen af veterantogskørsel i nordiske lande, film- og lysbilledforedrag ved Mogens Bruun
- 25. jan. - Veterantog i Skåne og andre dele af Sverige, film- og lysbilledforedrag ved Yngve Holmgren fra Østra Skånes Järnvägar og DJK.
- 22. feb. - Norske Veterantog, film og lysbilledforedrag af Ole Mjelva, formand for Norsk Jernbaneklubb.

Tilmelding sker ved snarest - dog senest lørdag den 31. oktober - at indbetale kr. 125,00 til **postgirokonto 102 78 75 Foreningen Norden, Københavns afdeling.**

Er man pensionist eller arbejdsledig og boende fortrinsvis i København eller på Frederiksberg er taksten dog kun kr. 100,00. Nærmere oplysninger herom kan fås hos Københavns Kommunes Aftenskole, Maria Kirkeplads 3, 1707 København V. Tlf. 01 21 31 31. Postgirokonto 646 43 43.

Hensigten med disse foredrag er at udbrede interessen for vor kære hobby, og Dansk Jernbane-Klub kan anbefale sine medlemmer at deltage, også for derved at lære andre knapt så jernbaneinteresserede at kende.

I tilknytning til disse foredrag vil der i sommeren 1988 blive arrangeret udflugter med veterantog i Danmark, Norge og Sverige - men herom senere.

Mogens Bruun

Mærk talon: D.I.N. - D.J.K.

Stor udstilling om Vandelbanen

Udstillingen om Vandelbanen åbnes den 9. september 1987 kl. 15.

På åbningsdagen kunne udstillingen beses til kl. 20.00. I resten af perioden frem til 4. januar 1988 er der åbent kl. 11-16 alle dage, undtagen mandag.

Med venlig hilsen
Vejle Kulturhistoriske Museum
Flegborg 18
7100 Vejle

bane bøger

PÅ SPORET AF 1987

- Årbog om Danmarks jernbaner

Red. M. Duus og J. Forslund
48 sider, ca. 100 ill.

UDKOMMER 27. november 1987

Kr. 98,-

Med denne bog imødekommes et længe udtalt ønske om en topaktuel årbog, som i tekst og især billeder tager pulsen på det forgangne år. Bogen dækker store og små jernbanebegivenheder i perioden 1. okt. 1986 - 1. okt. 1987. Jubilæer, nyheder, nyt og forsvundet materiel og baner, trafikpolitik, grafitti og hærværk, privatbaner, veteranbaner, færges og meget mere. Alt sammen skildret gennem tidstypiske fotos fra en lang række kendte og ukendte jernbane-fotografer og udførlige billedtekster. Vær med fra 1. årgang - den bliver sikkert et samlerobjekt!

NYHED!



ROEBANERNE

De danske roebaner i billeder og tekst

af Tom Lauritsen og John Poulsen

72 s., farveomslag, 130 ill.

Kr. 129,-

Her er bogen om det største privatbaneselskab i Danmark - roebanerne. I 1941 var der over 600 km smalsporede roebaner med omkring 50 lokomotiver og over 3200 vogne! Bogen beskriver alle roebaner og falder i tre dele: en generel del skildrer banerne i sammenhæng med roedyrkingen, de betingelser som bestemte deres anlæg og drift mv. Derefter skildres hvert banesystem og de enkelte sukkerfabrikkers historie og linjenettene vises med kortskitser. I sidste del gennemgås roebanernes spændende materiel og den rummer lister over trækraften. Især dampdriften vises med talrige pragtfulde billeder.

NYHED!



HUSK OGSÅ DE ANDRE BANE BØGER - BL.A:

Danmarks Jernbaner Bd I, REPRINT	248,-
Københavns banegårde	164,-
Fra Hvide Mølle til Scandia	84,-
Personvognsmateriellets historie	149,-
Damptog til Dragør	149,-
Nørrebros stationer 100 år	84,-
Lyntog - Trafikrevolutionen i 1935.	129,-
Køreplaner, REPRINT 1932 + 1938 i mappe	119,-
Motormateriel 2 (incl. tillæg)	248,-

NYT KATALOG 1987-88 ER UDKOMMET!

BESTILLING: Indsæt beløbet på giro 1 52 56 62 og anfør bestillingen på kupon til modtageren. Tillæg et ekspeditionsgebyr på kr. 10 pr. ordre uanset omfang.

bane bøger

Jernbanegade 34A, 2.th.

4000 Roskilde

Giro 1 52 56 62



FORENINGSNYT

Kassererskifte

Ved en drøftelse i bestyrelsen af foreningens regnskabsforhold med de mange forskellige afdelinger var der enighed om, at det var nødvendigt at omstrukturere.

Kassereren Stig Torp Kaspersen, der var enig i dette, ønskede herefter at forlade jobbet som kasserer.

Som midlertidig løsning tilbød foreningens sekretær Birger Bruun at varetage de daglige ind- og udbetalinger, medens Hans Meyer fra Ålborg vil varetage det løbende bogholderi, og man modtog et tilbud fra registreret revisor Jørgen Andersen om at udarbejde årsregnskabet. Bestyrelsen vedtog enstemmigt denne ordning, idet man samtidig udtrykte sin tak til Birger Bruun og Hans Meyer for, at de ville overtage dette utaknemmelige hverv.

Birger Wilcke

Kommende møder

Onsdag den 11. november 1987 kl. 19.30: Medlemsmøde i Englesalen, Niels Steensens Gymnasium, Jagtvej 183 B, 2100 København Ø.

Torben Liebst og Flemming Nielsen fortæller og viser billeder og film om Sporvejshistorisk Selskab samt billeder fra den københavnske nærtrafik.

Onsdag den 9. december 1987 kl. 19.30: Julemøde i Englesalen, Niels Steensens Gymnasium, Jagtvej 183 B, 2100 København Ø.

Det traditionelle julemøde med andespil, auktion og filmforevisning er en hyggelig optakt til juletiden. Mød op til en aften, hvor jernbaneentusiasterne sammen med familie og venner hygger sig.

OCMP

Nordjysk afdeling

Onsdag den 18. november 1987, kl. 19.00. Ordinær generalforsamling i lokalerne på Forchammersvej 7. Dagsorden ifølge lovene.

Forslag, der ønskes behandlet på generalforsamlingen, skal være formanden Hans Meyer i hænde senest den 10. november.

Jan Eriksen

Midtjysk afdeling

Fredag den 23. oktober 1987 på Randers station. På mødet vises filmen »Iran, det nye Persien«, optaget for Kampsax af Ingolf Boisen, om bygningen af den transjyske jernbane i 1930'erne.

Fredag den 20. november 1987 på godsbanegården i Århus. Midtjysk afdelings ordinære generalforsamling afholdes, og der vises DSB-film.

Anders Riis

Fynsk afdeling

Tirsdag den 27. oktober 1987 kommer gens. lokomotivfører Halvor Bech, Fredericia, og fortæller om hans virke ved DSB.

Tirsdag den 17. november 1987.

Onsdag den 9. december 1987.

Møderne holdes i DSBs mødelokaler, Østre Stationsvej 43, Odense.

Sten Gade

Lolland-Falster afdeling

Onsdag den 4. november 1987 kl. 19.00

Møde i Nykøbing F. i DSB-restaurantens lokale.

Torben Liebst og Flemming Nielsen fra Sporvejshistorisk Selskab viser film fra Sporvejsmuseet, bl. a. fra åbningen i 1985 af normalsporsstrækningen. Desuden har de fotos og billedhæfter med. Mød talrigt op og tag bytrafikinteresserede venner med.

Onsdag den 11. november 1987 kl. 19.15. Møde i Nykøbing F.

Onsdag den 9. december 1987 kl. 19.15. Julemøde i Nykøbing F. Film, hyggesnak og lidt julehalløj.

Ole Jensen

Salgsafdelingen

Nyheder

På sporet af 1987.

- Årbog om Danmarks jernbaner.

- Af Mogens Duus og Jan Forslund. 48 sider, ca. 100 ill.

- Udkommer 27. november 1987.

Med denne bog imødekommes et længe udtalt ønske om en topaktuel årbog, som i tekst og især billeder tager pulsen på det forgangne år. Bogen dækker store og små jernbanebegivenheder i perioden 1. oktober 1986 - 1. oktober 1987. Jubilæer, nyheder, nyt og forsvundet materiel og baner, trafikpolitik, graffiti og hærværk, privatbaner, veteranbaner, færger og meget mere. Alt sammen skildret gennem tidstypiske fotos fra en lang række kendte og ukendte jernbanefotografer og udførlige billedtekster. Vær med fra 1. årgang - den bliver sikkert et samlingsobjekt!

Pris kr. 98,00 (inkl. forsendelse).

Roebaner i billeder af Svend Jørgensen m.fl. I slutningen af oktober 1987 udsender forlaget »banebøger« denne interessante bog om roebanerne. Hvert banesystem og de enkelte sukkerfabrikkers historie rides kort op, og der bringes kortskitser, der viser linienettet. Med et samlet banenet på mere end 600 km, 40 lokomotiver og mere end 3000 vogne i 1941 var roebanerne landets største private baneselskab.

Bogen bliver på 72 sider med ca. 100 ill. Pris kr. 129,00 (inkl. forsendelse).

Vandelbanen 1897-1987. Den 9. september 1987 var det 90 år siden, at Vandelbanen blev indviet. I den forbindelse har Vejle Kulturhistoriske Museum udgivet en ny bog om Vejle-Vandel-Grindsted Jernbane.

Bogen bliver på 128 sider med omkring 200 fotos og ill. Den indeholder en gennemgang af banens holdepladser og deres historie. Naturligvis er der også oplysninger om selve banens overbygning og det rullende materiel. En spændende bog for jernbaneentusiaster med forkærlighed for privatbaner.

Pris (inkl. forsendelse) kr. 150,00.

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 bestillingen på talon til modtageren. Ved samtidig bestilling af flere varer er portogebytet højst kr. 22,00.

HCH og OCMP



DANSK JERNBANE-KLUB

Foreningens generelle adresse

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

Oplysninger om Dansk Jernbane-Klub, med prøvenummer af tidsskriftet »jernbanen« kan rekvireres hos sekretariatet.

Medlemskontingent for året 1988

Ordinære medlemmer kr. 175,00
Juniormedlemmer (under 18 år 1.1.1988) kr. 100,00
Optagelsesgebyr kr. 10,00

Indbetaling af kontingent sker til

Dansk Jernbane-Klub, kassereren
Kalvebod Brygge 40, 1560 København V.
Tlf. 01 93 20 02
Postgirokonto 5 55 38 30

Kassererhvervet i Dansk Jernbane-Klub

Birger Bruun: - ind- og udbetaling
Hans Meyer: - budget- kontrol m.v.
Jørgen Andersen (revisor)-Støvring: - regnskaber.

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
Stig Torp Kaspersen
Terrasserne 29, st.tv., 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 88 00 04 (kl.8-16)

DJKs afdeling for smalsporsmateriel 700 mm

»Remisen« Østre Teglværksvej, Bloustrød, 3450 Allerød
Tlf. 02 27 08 18 (onsdag og lørdag)

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 weekender: 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

VØLUNDSGADE 2-4 TV
2200 KØBENHAVN N

Det kører som på skinner med Falck.



Blovstrødgruppens bornholmske postvogn er nu atter tilbage i det nordsjællandske domicil i flot nymalet stand. Vognen blev i sin tid reddet fra ophugning, da Baron J. O. Levetzau fra Ålholm Automobilmuseum købte vognen og bragte den til Nysted, hvor den skulle have gjort tjeneste på museets smalsporsbane. Vognen blev dog hensat, og efter aftale fik Blovstrødgruppen den til låns. Ved overtagelsen var vognen grøn, men da gruppen udlånte vognen til et arrangement hos P & T, måtte den, ved venlig mellemkomst af DSBs Centralværksted Ø, opmales i den gamle bornholmskrøde farve og gives originale stafferinger.

En særlig tak for det fine resultat skylder vi malermester Søren Gyldsø, DSB, (til venstre) og falckredder fra station Sundby Ove Pedersen (til højre). Foto den 2. september 1987: Oscar Meyer.