



# jernbanen

6

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

December 1987



27. ÅRGANG

KR. 30,00



**MY og MX** er efterhånden et særsyn i persontog. Endnu kan det opleves på Frederikssundbanen, hvor MY 1155 her slæber afsted med et tovgangstog ved indkørsel til Måløv. I vestområdet bliver de aldrende GM lokomotiver næsten udelukkende brugt til specialtransporter og godstog. Udrangeringstempoet har i 1987 været moderat, men mon ikke velsignelsen kommer, i form af IC/3, vil gøre et stort indhug i maskinparken fra 1988. Inde i bladet er der blevet plads til en lille billedkavalkade om de populære lokomotiver. Foto: den 6. januar 1987: Henrik Tolderlund

#### Forsiden

Så er det vinter igen. Med uomtvistelig sikkerhed går det nu mod mørke og kolde dage, men vinteren giver dog og så gode og særegne fotomuligheder, så man gør klogt i at holde kameraerne varme i den kolde tid. Billeder i sne, sjaap, frost eller tåge giver ofte gode resultater, og træerne tegner fine silhuetter på himlen. Send en stak vinterfotos til redaktionen senest 1. marts - og vi laver en lille kavalkade over vinteren 87/88. Foto fra Nordbanen en tåget morgen med rim på træer og vækster. Den 15. februar 1987 nær Hillerød: 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 fejlede 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

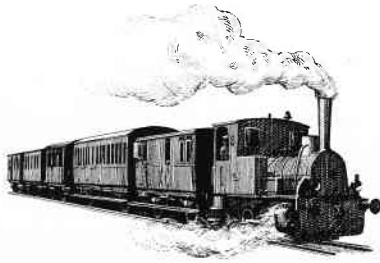
Manuskripter til artikler, læserbreve o.a. bør så vidt muligt være maskinskrevne. Illustrationer returneres kun såfremt indsenderen anmoder herom. I modsat fald indgår billederne i DJKs arkiv.

**Nr. 1** ventes udsendt ca. 15. februar. Indhold: Billetter i 100 år, Rutebilskinnebusser, Undergrundsbanen i London, Tysk damp og meget mere.

#### Tidsfrister

Sidste frist for stof til nr. 1/1988: 1. januar 1987.  
Sidste frist for stof til nr. 2/1988: 1. marts 1988.

Dette nummer af »jernbanen« er afleveret til Avispostkontoret den 9. december 1987.



# jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

27. årgang nr. 6, december 1987

## jernbanen

Vasevej 19 A  
2840 Holte  
02 42 04 52

## Redaktør

Jan Forslund  
ansvarshavende  
02 42 04 52

## Medredaktion

Anders Riis  
Skt. Pauls Kirkeplads 16,3.tv.,  
8000 Århus C.  
06 13 33 17  
Erik B. Jonsen (DSB)  
Esthersvej 19  
2900 Hellerup  
Ole-Chr. M. Plum (Privatbanerne)  
Holmevej 8  
4340 Tølløse  
Jakob Stilling (Udland)  
Blegdamsvej 72 A, 1.  
2100 København Ø.  
Bent Jacobsen (Foreningsnyt)  
Maj Allé 62  
2730 Herlev

## Blad- og annonceekspedition

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

Oplag: 2.400 eksemplarer

Tryk: Mega Tryk, Greve Strand

ISSN 0107-3702

## Indhold

R 946	136
Overflødig og uvirksomme	139
Odderbanens linieblok anlæg	141
MY og MX kavalkade	144
Museumsbanens Jubelår: 6	146
Jernbanenyt - kort fortalt:	
- DSB	149
- Privatbanerne	153
- Veteranbanerne	155
Udland	158
Sporhunden	160
Foreningsnyt	161

## Julegaven til Museumsbanen i jubilæumsåret 1987

Da Museumsbanen i juni måned fejrede sit 25 års jubilæum, blev der talt meget om projektet til bygning af en vognhal ved remisen i Maribo.

Egentlig har der været talt om en sådan vognhal lige siden driften af Bandholm-banen som museumsbane begyndte i 1962. Emnet har også været til debat på flere generalforsamlinger i DJK, og allerede i 1969 opfordrede bestyrelsen to medlemmer, der begge var ingeniører, til at udarbejde et eller flere projekter til en vognhal. Disse projekter blev fremlagt i 1970; to af dem var baseret på stålørskonstruktioner, mens et af dem var tænkt udført med limtræs-buer.

Der blev så nedsat et vognhaludvalg med medlemmer fra Museumsbanens driftsudvalg og DJKs bestyrelse bestående af Mogens Bruun, Preben Clausen, Bent Jacobsen, Arne Møhler og P.O. Rosenørn. Ingeniør Arne Møhler udarbejdede herefter i 1972 et projekt til en vognhal, der med enkelte rettelser opnåede en foreløbig godkendelse hos Lollandsbanen. Projektet blev dog ikke realiseret af flere forskellige årsager.

Museumsbanens aktive personale ønskede imidlertid nu mere end nogensinde en vognhal, og derfor stiftedes i 1985 »Museumsbanens Støtteforening«, hvis formål er at samle midler til at bygge en vognhal i Maribo.

Denne forenings bestyrelse har arbejdet utrolig ihærdigt med Birger Bruun, Aage Lund, Finn H. Madsen, Jan og Joan Mynderup i spidsen. På to år er det lykkedes dem at samle ca. 200.000 kr. til bygning af en vognhal i Maribo. Sideløbende har de sammen med Museumsbanens driftsudvalg fremskaffet et projekt på en hal på 70×10 m med stålkonstruktion og belædt med stålplader. Hallen vil dække over to spor. Efter drøftelser med Lollandsbanen er det besluttet, at en sådan hal kan placeres syd for remisen langs Torrigremisen og parallelt med LJs hovedspor.

Det endelige projekt med tilhørende budget samt tilbud om lån etc. blev forelagt på bestyrelsesmødet den 27 oktober 1987, hvor man skrev kontrakten med byggefirmaet under, og når dette læses er byggeriet i fuld gang.

Den 6. november blev det første spadestik taget, og i uge 47 og 48 er punktfundamenterne støbt, og såfremt vejret ikke sætter hindringer i vejen, vil hallen være under tag inden nytår.

Projektet koster i alt ca. 320.000 kr., men selv om foreningen må låne en del af disse penge, vil mange udgifter til vedligeholdelse af det historiske jernbanemateriel kunne spares i årene fremover.

Vognhallen bliver den sidste 25-års jubilæumsgave til Museumsbanen og en form for julegave til alle i Dansk Jernbane-Klub. Endnu en milepæl er nået i foreningens arbejde, og selv om der sikkert vil blive en indvielse af hallen i 1988 med, hvad dertil hører, skal der her siges tak til alle, der på en eller anden måde har bidraget til, at denne vognhal er blevet en realitet.

Med ønsket om en god jul og et godt nytår til alle »jernbanens« læsere ønsker jeg også, at I måske betænker Museumsbanens Støtteforening med en julegave. Den fortjener det!

Ole-Chr. M. Plum

# R 946

*Læn dig godt tilbage i stolen - lad julehyggen råde - og nyd så denne historie om hvad en dampmaskine kan fortælle. Artiklen er skrevet i 1960 og aldrig før offentliggjort.*

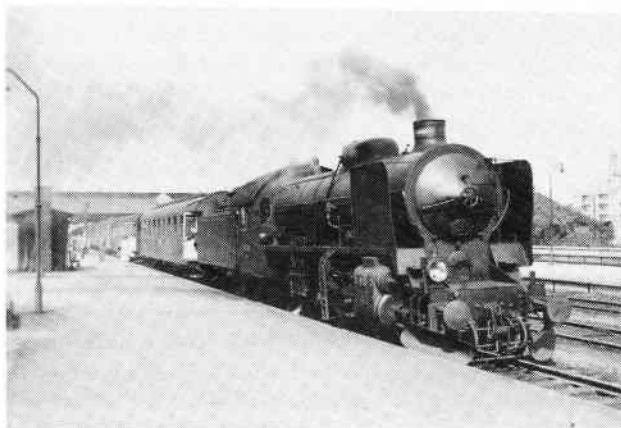
## Af M. B. Hedegaard

Det anede mig, der var noget i gære. Hvad det var, vidste jeg ikke. Jeg blander mig ikke op i andres ting, og jeg har altid bedst kunnet lide at passe mig selv. Men det var alligevel altid hyggeligt, når man kom hjem efter arbejdet, at sludre med de gamle kammerater i remisen. Men som regel var vi så forslidte og udasede, at der sjældent blev tid eller lyst til megen snak. Vi linnede lidt på ventilerne, og lod dampen slippe ud. Vi åbnede for fyrdøren og osede af.

Når røghætten var trukket ned over min skorsten, og min ven føreren og min fyrbøder var kravlet ned fra fyrpladsen og havde tørret hænderne i tvist og sagt godnat, så lod jeg mine trækstænger slippe af. Jeg vidste, at i morgen var der atter en dag. Som regel skulle jeg tidligt op for at køre en slæber til Fredericia. Den slags er ikke morsomt, når man egentlig er skabt til at køre i hurtigtog.

Så skete det en aften, en vinteraften. Jeg var kommet hjem efter en slæbertur sydpå. Endnu havde jeg is og sneklumper i mine sporrensere og på mine bremsklodser. Min tender var mere hvid end sort. Jeg havde lige fået røghætten trukket ned om skorstenen og var ved at falde hen. Men så gik remiseportene op, og min gamle ven P-maskinen prustede ind gennem porten. Han slog sig ned på sporet ved siden af mit. Jeg kunne mærke, at han var i dårligt humør.

- Hvad er der i vejen P? Har du haft forsinkelser? - vi er dus og på forbogstav. - Nej R... men jeg har mødt ham, -P-maskinen lod dampen sive ud af stemplerne. - Hvem.. lyntoget? - Jeg vidste, at P-maskinen aldrig har vænnet sig til lyntogene. MO-vognene er blot til at grine af. Men lyntogene hører ligesom ikke med til familien. Bedst er han tilpas, hvis et af lyntogene er brækket ned, og han skal ud for at slæbe toget ind til nærmeste station. Bare fordi det måske har fået lidt sne i ventilatoren, eller hvad ved jeg.



R-maskine 939 i Fredericia i halvtredserne.

Foto: Birger Wilcke

- Nej, du... ikke lyntoget, nej min gamle ven, det var ham den nye, jeg mødte, de kalder ham MY'eren. Du skulle se ham... braktud, kronet vingehjul på snuden.. snøvler gennem næsen, så man kan høre ham langt borte, storsnudet fyr... men køre, det kan han. Han passerede mig med næsten 140 aksler, og det var endda op ad Hasselagerbakken, men ikke så meget som et støn, kom der fra ham, nej, du gamle.. vores tid er forbi. Nå, men jeg vil snuppe en på ventilen, jeg skal tidligt op i morgen, jeg skal køre særtog til Ålborg, slæber.. naturligvis, altid slæber, slæ... -

Jeg hørte ikke mere. Der kom lidt vand i dampen. Han snorkede.

Men jeg fik en underlig uro i kedlen. Mine dampprør lige som krympede sig. Det trak så sært i min højre drivstang. Den har aldrig været i orden, siden jeg forslæbte mig en vinternat op ad bakken ved Daugård.

Og så en morgen kom de og hentede os. Det var naturligvis en E-maskine, der blev spændt for os. Dem har man aldrig kunnet stole på. De er svenske, er de. Men stærke som bare pokker. Men kollegiale, næh, man kan næsten se det på dem. Lille skorsten og et forparti, der ligesom siger: - Se her kommer jeg. Og det gjorde han. Han blev spændt for os. Vi var én P-maskine, tre R-maskiner, tre D-maskiner og et par K-maskiner, der skreg gudsjammerligt i lejerne, da de slæbte af med os.

Vi anede ikke, hvor vi skulle hen. Vi vidste bare, at vi skulle køre som døde maskiner. Der var en underlig stemning i remisen den morgen. Ingen sagde noget. Damp havde vi intet af. Vore fyr var kolde. Vandet skvulpede i vores tender. Trækstængerne bankede og raslede. Kulskovle og ragere ramlede ned på fyrpladserne, hvor de lå og skramlede.

Ikke en af os sagde noget. Så fik vi udkørsel, og E-maskinen slæbte af med os. Bag mig havde jeg en D-maskine. Han var lige, så han rystede. Foran mig havde jeg en P-maskine. Han gjorde, hvad han kunne for at genere E-maskinen. Et par af hans bremsklodser slæbte. Han hylede og skreg. Men ingen tog notits af ham. Vi blev rent ud sagt slæbt afsted.

Så standsede vi ved en af de stationer, jeg kender som mit eget vandstandsglas. De fløjtede og rangerede. Tungt og langsomt blev vi skubbet ind på et sidespor. E-maskinen gav et fløjt fra sig. Så stak han af. Ikke så meget som et blink fra lanternen levnede han os. Men tro mig, hans tur kommer snart.

Og her står vi så. Mig og mine kammerater. Kørt bort, glemt, sat til side på et sidespor. Puffe ved puffe. Kolde og triste. Græsset gror mig op over mine hjulringe.

Men forbi os - på hovedsporet - farer ham, MY'eren, braktudet og dieselelektrisk. Og det må siges, at han ikke tager det så nøje med, hvad han kører med. Hurtigtog el-

ler godstog, iltog eller slæbere... han synes ikke at have nogen rigtig lokomotivsjæl... man hænger bare på krogen, så slæber fyren af sted, hurtigt eller langsomt, han slæber bare. Altså, hvis han da har olie, og det ellers løber rundt for ham. Men olie skal han have. Alligevel skal han være billig i drift. Og hvor der er tale om økonomi, er der ikke plads til følelser. Vi var blevet for uøkonomiske, siger P-maskinen. Og når han siger det, så skal det nok passe, for han har kørt det meste af sin tid på Sjælland, og dér ser de småpengene.

Men måske, der kan naturligvis komme en tid, hvor man ikke kan få olie. Hvad så? Skal vi så til at slæbe igen? Hvem ved? Men drømme kan man da og mindes gamle tider med slid og slæb, det kan ingen forbyde os. Og det kan ligesom trække i mine stænger, ikke mindst ved nattetid, når jeg bliver vækket af avisposttoget, der har gennemkørsel.

Jeg kom til verden en dag efter noget, de kaldte den første store verdenskrig. Fin og flot med rødt og hvidt slips om skorstenen prustede jeg ud fra fabrikken. Jeg fik damptrykket sat op, kul og vand på tenderen. Og så begyndte mit liv ved jernbanen. Og hvilket liv.

Ingen kender Danmark som jeg. Ikke blot når solen skinner, men jeg kender vort land ud og ind, i regn og sol, i sne og storm, i hagl og slud, ved nat og dag. Jeg har slidt mig gennem brune blade, når efteråret lod løvet falde i Rold skov, og jeg har maset mig gennem snedriver ved Horsens. Jeg har mødt det danske forår ude på linien en morgen ved Vejle. De sorte strittende grene var på én nat blevet grønne, og jeg måtte holde lidt igen, fordi en fasan med kyllinger skulle over sporet forude. En sådan forårsdag bliver fuglene helt kulrede. Da kunne det hændes, at en elskovssyg ugle ikke så sig for, men havnede lige i synet på mig. Den blev aldrig ugle mere.

Jeg har set bonden gå og pløje, harve og så. Når jeg strøg forbi, standsede han som regel op, skød hatten i nakken, tørrede sig over panden og så efter mig. Hestene lod som om de blev bange for mig. Men det var det rene pjank. Som en hilsen lod jeg en damptot drive hen over markerne og smyge sig om bonden og hans heste. Men den slags spøg hørte op den dag, da bonden begyndte at køre med traktor. Så ser han ikke mere efter mig. Han bare kørte og kørte. Traktoren har det vist lige som MY'eren. Den har sikkert ingen sjæl, men bare tændrør.

Jeg er kørt ned gennem Vendsyssel en sommernat, hvor hylden blomstrede, og månen hang nede i syd som et rangersignal. Midt om natten kunne det da hændes, at en pige stod ved et led og vinkede til mig. Ak ja, det var dengang.

Så kom efteråret, hvor der ligesom blev højere til himlen. Luften blev klarere. Jeg havde ikke så meget besvær med at tage bakkerne, og luften kølede så herligt om mine aksellejer.

Vinteren var altid en drøj tid, men den havde sine lyse sider. Jeg tænker på juletogene. Ude i remisen sludrede vi altid om, hvem der mon skulle køre julens særtog. Folk var altid så fornøjelige. Det hændte såmænd engang, at en lille dreng kom ud til mig - helt ud for enden af peronen - og sagde GLÆDELIG JUL til mig og mine folk. Den slags lunede en gammel lokomotivsjæl.

Men tiden gik, og jeg kørte. Lange godstog slæbte jeg til Sønderjylland med sten, grus og tjære til landevejene. Sporene dernede var lige ved at koste mig en hjulring. Underligt, at jeg kunne holde mig på sporet, så dårligt lå det.

Ellers var min tørn næsten altid at køre hurtigtog til Fredericia og godstog derfra til Århus.

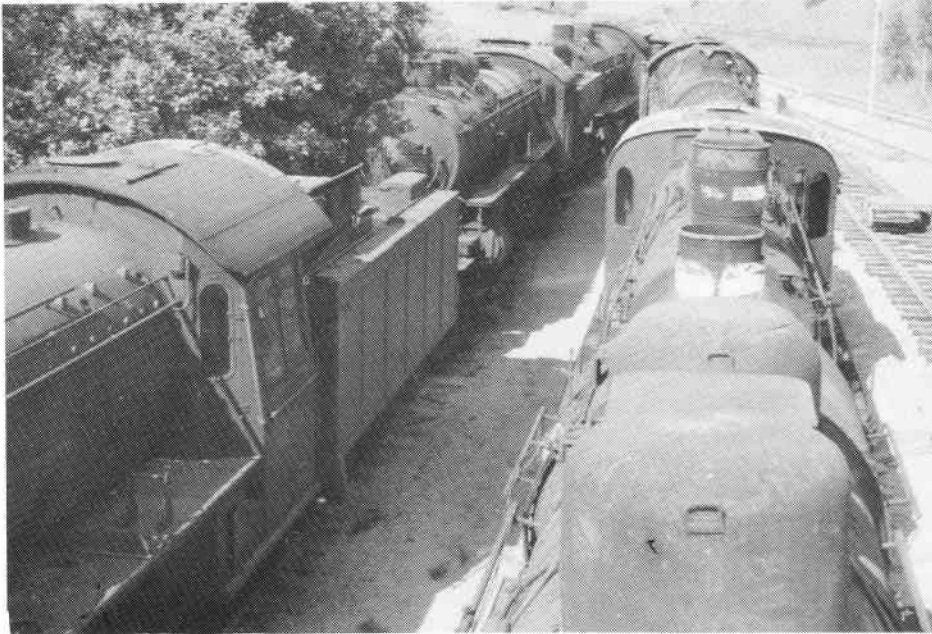
Så kom den dag, hvor jeg for første gang skulle over Lillebæltsbroen. Jeg indrømmer ærligt, at jeg var ikke videre glad.

Dybt, dybt nede kunne jeg se en damper. Han fyrede med kul, så han var sådan ligesom af slægten. Vi osede lidt til hinanden. Men over kom jeg da. Og siden er jeg kørt over broen utallige gange. Helt til Nyborg kom jeg. Det var ganske sjovt at hilse på færgerne. Bredmavede og sindige vrikkede de sig ind i lejerne, når jeg kom med hurtigtoget. Vi kom næsten til at holde af hinanden, selv om det var motorfærger.

Når jeg slæbte et godstog fra Nyborg til Fredericia, så jeg mig som regel tilbage i kurverne over Fyn. Jeg var mest rolig, når jeg vidste, at jeg havde det hele med. Man følte sit ansvar, holdt dampen på det rette tryk og holdt tiden. Sjovt var det at se hele den lange hale af godsvogne, man trak af med: stykgodsvogne, olie vogne, ølvogne, tømmervogne, vogne med maskiner, med jern, med halm, vogne med kreaturer, ja... vogne med kreaturer. Jeg har aldrig syntes, at det var sjovt at køre et kreatur-



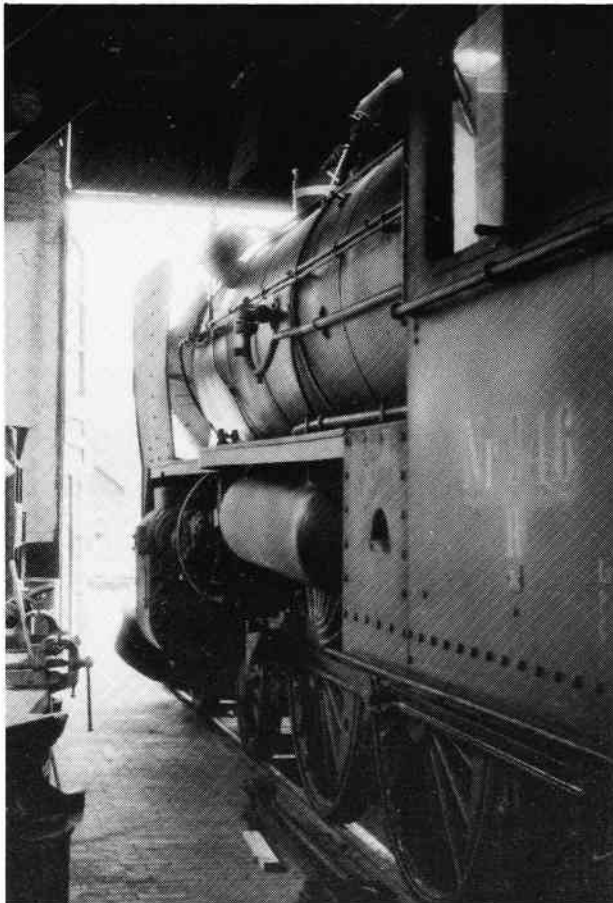
R 946 i Odense i velmagtstiden i halvtredserne. Foto: Birger Wilcke



Skanderborg »ligtog« den 5. juni 1961. Fra taget af F 299 anes i første række R 954, E 973 og H 799, medens anden række bl.a. består af T 299, P 927 og R 955.  
Foto: O. Boye/Arkiv: Anders Riis

tog eller et tog med heste sydpå. Jeg leverede vognene i Padborg, og her stod dyrene så og brølede eller vrinskede. Jeg havde det egentlig bedst, når jeg var sluppet afsted igen mod nord, mod Kolding. Ofte nåede jeg at se en af mine tyske kolleger komme og slæbe afsted med de sølle asener. Men sådan er der så meget.

Så kom der en tid, hvor jeg ikke kunne tåle synet af en



Efterskrift: - Jeg eksisterer såmænd endnu. Billedet af mig er taget en skøn sommerdag i 1987, medens jeg ventede på de sidste klargøringer for igen at komme ud af remisen i Randers.  
Foto: Jan Forsslund

tysk maskine i Padborg, ja, jeg var så det krympede i mig bare de koblede en tysk vogn til mig. Men arbejdet skulle gøres. Jeg slæbte og slæbte. Hvad gør man ikke for fædrelændets vel. Men jeg fik nerver af det. Jeg skulle hvert øjeblik på værksted og ses efter. Værst var det, da de begyndte at sprænge sporene foran mig. Ofte nåede jeg først at bremse i allersidste øjeblik, ja, engang havde jeg endda det forreste hjulpar nede i gruset. Det var bestemt ikke morsomt. Men køre skulle vi. Hvad skulle folk ellers leve af. Nede i Padborg hørte jeg en dag, at det nu var sket med »der Führer«. Et øjeblik holdt jeg dampen. Jeg troede, at det var min fører. Det var det heldigvis ikke. Han kom grinende og kravlede op på mig sammen med min fyrbøder.

Så begyndte jeg at slæbe tog hjem med tynde magre mennesker, så tynde og så magre mennesker havde jeg ikke set under hele krigen. Men jeg havde jo også været med til at holde sul på kroppen af dem.

Efterhånden fik jeg orden på mine nerver. Det var forbi med at køre på sprængte spor. De sagde, der var fred. Det mærkede jeg nu ikke ret meget til, for aldrig har så få kørt så langt med så meget, som mig og mine sorte kammerater.

Forleden dag, da solen skinnede, kom en skoleklasse forbi det spor, hvor jeg og mine kammerater står. En af drengene stoppede op og sagde: - Av..., dér skal I se, dér står nogle rigtige lokomotiver. - Han sagde virkelig »nogle rigtige lokomotiver«. Så sagde læreren: - Skal vi ikke give dem et HURRA, for det har de fortjent. - Så fik vi et hurra. Hvor var det rart at mærke, at vi ikke var glemte. Det ligesom varmede mig ned i lejerne, ja, der faldt såmænd en dråbe smøreolie fra min højre trækstang. Længe lå dråben og blinkede i solen. Så sivede den ned i sandet og blev borte... □

### Vinterbilleder

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

# Udland

## Finland

Jernbanemuseet i Finland har fået ny udstillingshal, som blev indviet den 24. september 1987 under stor festivitas. Generaldirektørerne fra de nordiske lande var alle til stede.

Museet blev grundlagt allerede i 1898! og flyttedes i 1974 til den nuværende beliggenhed i Hyvinge, på et gammel stations- og depotområde.

## Frankrig

Under et kursusophold i Nice blev jeg via Politikens tværstribede rejsehåndbog opmærksom på »kogletoget«, linien Nice-Digne. »Le Train des Pignes« har sit navn fra den periode, hvor toget op ad de stejle bjergskråninger kørte så langsomt, at passagererne undervejs steg ud af toget og samlede kogler til kaminen.

Toget udgår fra en imponerende banegård, Gare du Sud, 33 Avenue Maussena ikke langt fra SNCF stationen Nice. Ifølge bogen, »Små tog på spinkle skinner« fra 1972, skulle der være planer om at nedrive den pompøse bygning og indføre togene på SNCF-stationen. Dette var dog ikke igangsat sommeren 1987.

Banen anvender meterspor og bruger yderst blandet materiel. På køreplanen ses et billede af et meget nyt togsæt, som jeg dog ikke så skyggen af, derimod foregik min tur i en ældre halvautomatisk motorvogn med bivogn i halv højde, muligt til skolebørn. Kombinationen af høj fart og skinner, der lå meget ujævnt, fik én til at tænke på, hvornår toget løb af sporet. Det skete nu ikke i dét tog, jeg kørte med, derimod med det modkørende, som derved blokerede den enkeltstrengede linie et par timer.

Hele turen fra Nice til Digne er normeret til 3 timer og 20 min. Banelinien følger en stor del af strækningen Varfloden og gennemløber flere tunneler bl.a. den 3459 m lange Saint-Michel-tunnel.

Da jeg ikke er den type, der er på fornavn med hver en svulle, håber jeg, at denne artikel kan lokke nogle af de tunge drenge med de store kameraer derned, så vi kan få en detaljeret beskrivelse af en spændende bane i et land, vi normalt ikke hører meget fra.

*Henrik Stenvinkel Nilsson*

*Udland redigeres af Jacob Stilling*



»Kogletoget«

Foto: Henrik Stenvinkel Nielsso

## bane bøger

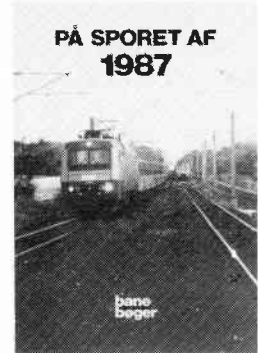
### efterårets nyheder / årets julegaver !

#### PÅ SPORET AF 1987 - Årbog om Danmarks Jernbaner

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

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, graffiti og hærværk, privatbaner, veteranbaner, færger 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 samlereobjekt!



#### 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 roebanerne 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 linjennetene vises med kortskitser. I sidste del gennemgås roebanernes spændende materiel og den rummer lister over trækraften. Især dampdriften vises med talrige pragtfulde billeder.



#### 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,-
Nørrebro stationer 100 år	84,-
Lyntog - Trafikrevolutionen i 1935.	129,-
Køreplaner, REPRINT 1932 + 1938 i mappe	119,-
Motormateriel 2 (incl. tillæg)	248,-

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



Lokomotivkirkegården i Skanderborg i 1961 med E 968 forrest.  
Foto: O. Boye/Arkiv: Anders Riis

Jeg satte mig på førersædet i E 968 og spiste min medbragte frokost, ligesom så mange førere har gjort det før mig, alt imedens jeg mindedes min første vidunderlige tur på netop den samme maskine i februar 1960 med tog 2005 fra Århus til Ålborg med S.A.T. Petersen og T. Hebsgaard, begge fra Århus, som henholdsvis fører og fyrbøder.

Der står i alt ikke mindre en 19 lokomotiver hensat på Skanderborg station, og mange typer er repræsenteret, nemlig: Litra E 968 og 973, R 951, 954, 955, 960 og 961, P 925 og 927, PR 901, H 784, 787, 788 og 799, T 299, D 878 og F 658, 689 og 694.

Når man betænker, at en E-maskine i sin tid kostede 900.000 kr., er der på en måde værdier hér for flere millioner kroner, men ret mange tusinde kroner kan disse maskiner vist ikke indbringe ved salg som gammelt jern til ophugning.

Foruden disse lokomotiver henstår der adskilligt andet

udrangeret materiel på stationen, såvel personvogne som pak- og godsvogne samt motorvogne af typerne ML, MQ og MR.

Jeg kunne gå her i fred og ro og gøre iagttagelser, og ingen kom og forstyrrede mig. Det eneste, der brød stilheden var de forbigående tog, og en gang imellem rangerede en Ardelt-traktor forbi. I de tre timer, jeg gik her, passerede i alt 18 tog, som havde følgende trækraft: Ni med MO, én med to MO'er, tre med MY, én med to MY'er, én med MX og ét lyntog. Jeg var spændt på, om det skulle times mig at se et enkelt damplokomotiv i funktion, og det lykkedes, og der var endda to, nemlig først en tom H-maskine nr. 790 og dernæst en D 899 med en enkelt pakvogn. Sidstnævnte maskine var tilsyneladende nyrevideret, idet den var meget smuk, og det rød-hvide skorstensbånd, der som bekendt ofte er noget tilsodet af røg, var meget fint og tydeligt. Jeg nød med beundring, ærbødighed og respekt synet af disse to fungerende damplokomotiver, og det var der andre end mig, der gjorde, idet det jo snart er et særsyn at se et damplokomotiv i drift, og jeg så to mænd, der var henne og beundrede D-maskinen og få en samtale med personalet, og de forlod ikke stedet, før maskinen var dampet af.

Mange af bladets læsere, nemlig førere, fyrbødere og pensionister, vil sikkert nikke genkendende til de omtalte lokomotivnumre og med glæde mindes mange dejlige arbejdstimer på disse, for det at være på et lokomotiv er et herligt liv, både selve arbejdet med at passe maskinen, der lyster personalets mindste vink, men også det at færdes på de blanke stålstrenger gennem vort smukke land dag efter dag, nat efter nat på de skiftende årstider og nyde den skønne natur, gør dette arbejde særlig tillokkende.

Også jeg mindes med glæde og tak talrige togrejser med damplokomotiv som forspand, og foruden nævnte E 968 skulle det være mærkeligt, om ikke flere af de andre nævnte maskiner har befordret mig på de hundreder af togrejser, jeg i årenes løb har foretaget.



**SJK**

Svenska Järnvägsklubben  
Grundad 1958

**För bara 100 kronor:**

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

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

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

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

Under 1988 vill vi bli femtusen medlemmar. Blir Du medlem nr. 5000? Sänd in Din anmälan redan idag! Medlemsavgiften för 1988 är SEK 100,00 (familjemedlem SEK 25,00).

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



# Odderbanens linieblokanlæg

*En analyse af privatbanernes mangeartede sikringsanlæg gennem de sidste 20 år - med hovedvægten på Odderbanens epokegørende nye linieblokanlæg med udkørselssignaler.*

## Af overingeniør W. Wessel Hansen og O. Aagaard Frandsen - direktør ved HHJ

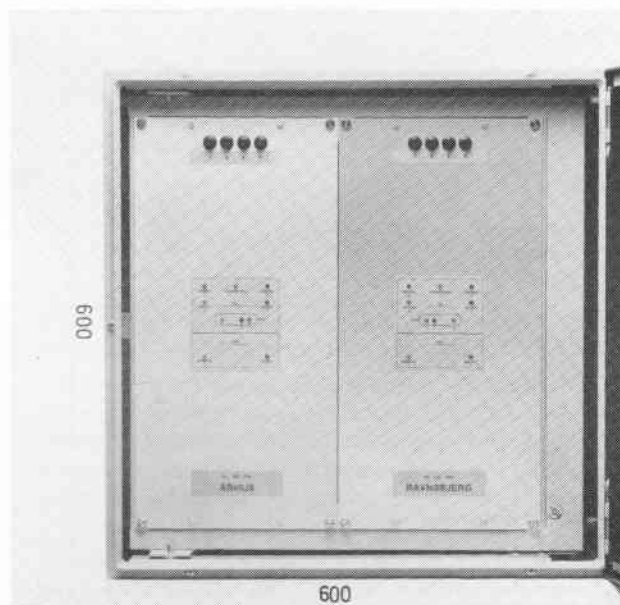
Odderbanen har i en række år haft en stadig stigende tilgang af trafikale opgaver, og det har, som efterfølgende artikel beskriver, medført, at mere eller mindre primitive tiltag af elektriske sikkerheds- og trafikafviklingsanlæg er blevet taget i anvendelse, for senere at blive afløst af anlæg, som er baseret på avanceret elektronik.

I Hads-Ning Herreders Jernbanes beretning for driftsåret 1964-65 kunne blandt andet læses:

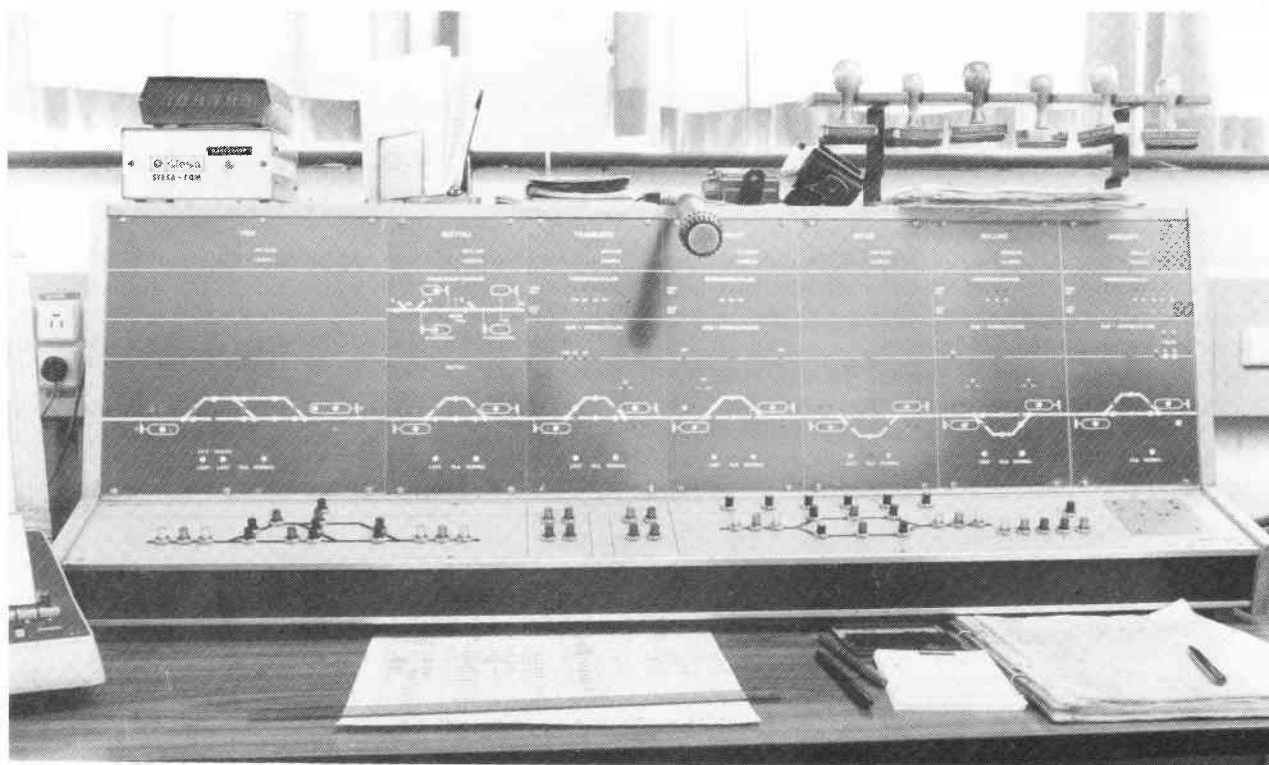
»Fra den nedlagte Svendborg-Nyborg Jernbane er indkøbt 3,5 km jernbanespor af type 27,5 kg./m., 6 sporskifter og et elektrisk sporskiftesikringsanlæg. Skinnerne skal benyttes i kurver med nedslidte skinner, sporskifter anvendes på stationer, hvor dette er tiltrængt, og sporskiftesikringsanlægget skal anvendes på Mårslet station. Udgifterne hertil afholdes over driften i en 3-årig periode fra driftsåret 1965-66«. (Mårslet var allerede på daværende tidspunkt krydsningsstation).

I forbindelse med udvidelsen af toggangen i 1971-72 blev to nye krydsningsstationer: Malling og Tranbjerg i november 1972 henholdsvis februar 1973 forsynet med togførerbetjente elektriske sikringsanlæg.

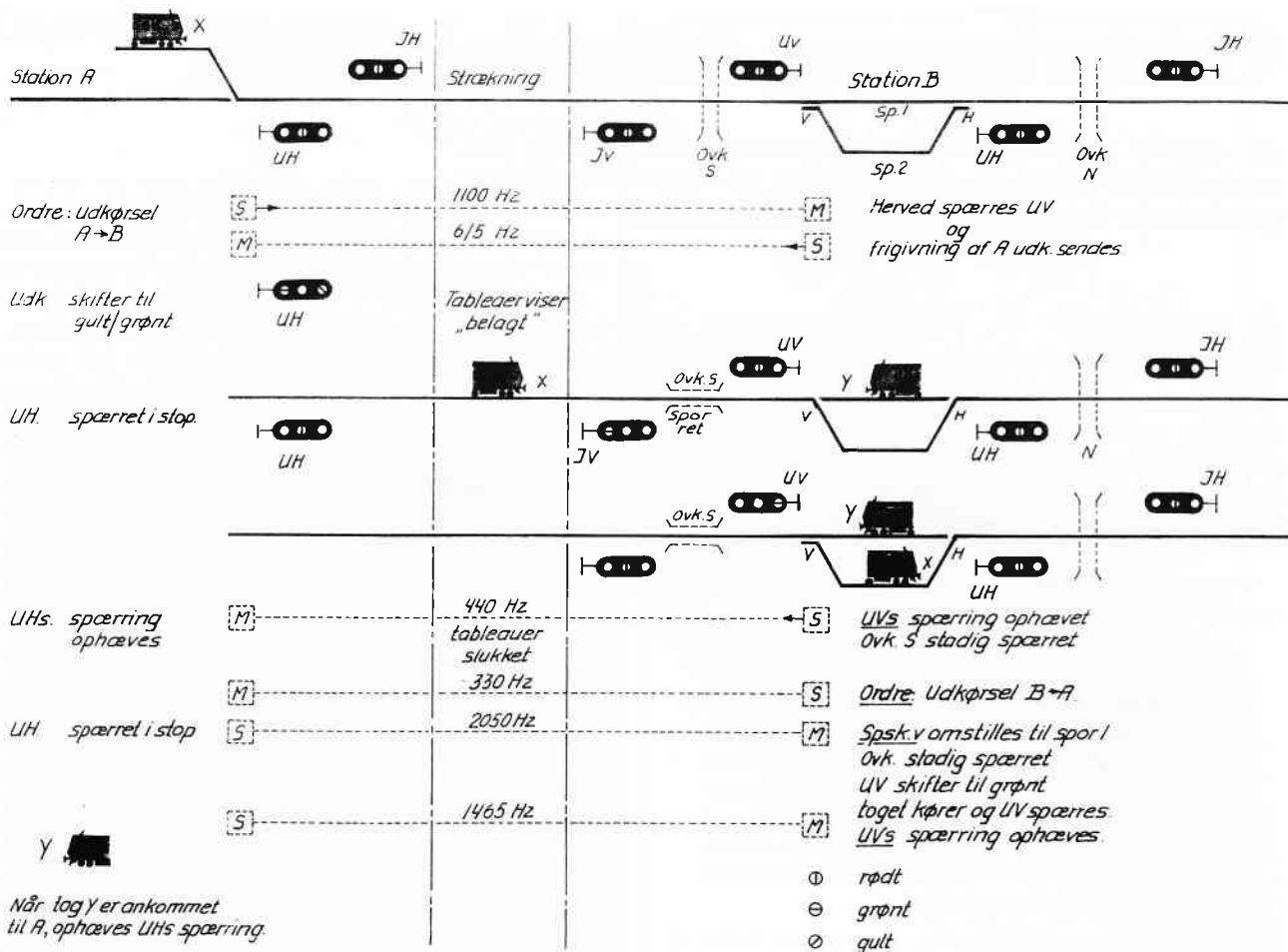
Fra 1. november 1972 indførtes radiostyring.



Skab for en krydsningsstation mellem to nabostationer. Skabet har forbindelse med sikringsanlæg og fjernstyringsanlæg ved fire stk. 40 korede kabler.  
Foto: W. Wessel Hansen



Fjernstyringscentralen i Odder. Øverst ses overvågningslamperne for overkørselsanlæggene. Nedenunder findes indikeringslamperne for sikringsanlæggene sporskifter, signaler og snorisolationer. Nederst ses panelet, hvormed sporskifter og signaler betjenes.  
Foto: W. Wessel Hansen



Tegningen viser skematisk, hvordan tonefrekvenserne benyttes ved en skarp krydsning mellem tog X og tog Y på Station B. Ved den viste krydsning vil overkørselsanlæg S forblive spærret efter tog X ankomst, hvorved ca. 30 sek. af krydsningstiden (»bilisttiden«) spares. Ligeledes vil sporskifte V blive omstillet automatisk, når station A sender sin frigivningstone for signal UV til station B. Når tog X videreføres til næste station, vil overkørselsanlæg N blive spærret og sporskifte H blive omstillet i forbindelse med, at næste station sender sin frigivningstone for signal UH.

Tegning: W. Wessel Hansen

Som følge af banens stadigt forøgede togdrift, besluttedes det i 1977 at udvide antallet af krydsningsstationer, samt at alle krydsningsstationer skulle fjernstyres med centralen, placeret i Odder.

I samme tidsperiode overvejede Østbanen og Høng-Tølløse Jernbane at indføre fjernstyring af disse baners sikringsanlæg, og samtidig var Vejdirektoratet (VD) kommet til den erkendelse, at der måtte etableres en centraliseret overvågning af VD's automatiske overkørselsanlæg. Der indledtes da - under ledelse af »Tilsynet med Privatbanerne« - et teknisk-økonomisk samarbejde mellem de tre baner og Vejdirektoratet.

Det var her en stor fordel, at såvel Odderbanens som Østbanens signalsystemer var indrettet efter regler, der omkring 1969 blev vedtaget af en række privatbaner, VD og Privatbanetilsynet, idet indkørselssignalerne skulle indrettes til at vise følgende signalbilleder:

»Stop« - rødt lys.

»Kør« - grønt lys, såvel til gennemkørselssporet som til krydsningssporet.

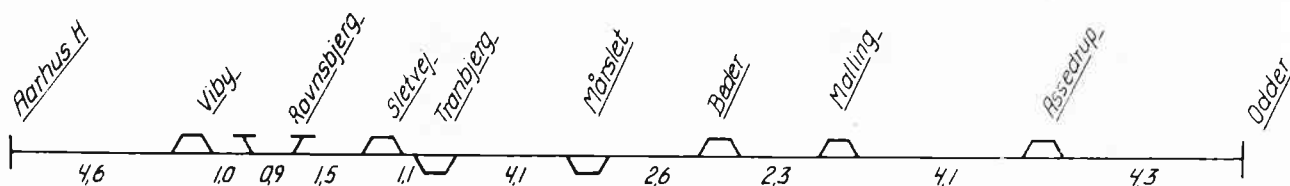
»Kør igennem med standsning« - to faste grønne lys.

»Kør igennem uden standsning« - et fast og et flakkende grønt lys.

Benyttelsen af to typer »kør igennem« skyldes VD's ønske om kortest mulig spærringer af vejene ved de automatiske overkørselsanlæg.

Samarbejdet mellem de tre nævnte baner og VD resulterede i, at der i 1978 kunne indgås tre ensartede kontrakter mellem banerne og firmaet NTP (senere NESECO), der fuldt ud opfyldte de stillede trafikale og økonomiske krav.

Selv om der var relativt mange instanser, der skulle bestemme anlæggenes udformning kunne f.eks. Odderbanens første fjernstyrede anlæg for Malling og Tranbjerg allerede i 1978 tages i drift.



Oversigt med kilometerangivelse stationerne indbyrdes.

Tegning: W. Wessel Hansen

## Udkørselssignaler

På daværende tidspunkt anså hverken Privatbanetilsynet eller Odderbanen det for nødvendigt at tilvejebringe udkørselssignaler, men på Frederikssundbanen (Stenløse 1983) skete i samme periode en alvorlig ulykke, hvor manglen af et udkørselssignal formentlig var en medvirkende årsag til uheldet.

Blandt andet derfor besluttede Odderbanens ledelse, at man ville forøge togsikkerheden ved etablering af udkørselssignaler på alle banens krydsningsstationer. Det blev i denne forbindelse overvejet, om de nye signaler skulle tilknyttes et automatisk eller et manuelt bloksystem, men i 1984 besluttedes det at benytte et manuelt liniebloksystem bl.a. af økonomiske grunde.

Da der på markedet ikke fandtes et system, der på simpel måde kunne sættes i forbindelse med banens forhåndenværende sikrings- og fjernstyringsanlæg, anmodede banen overingeniør W. Wessel Hansen og civilingeniør Tønnes Pedersen om at konstruere et liniebloksystem, der på rimelige vilkår kunne tilpasses de forhåndenværende anlæg. Til anlæggenes brug skulle anvendes et korepar i banens strækingskabel.

Det udviklede system anvender til udveksling af »informationer« mellem to nabostationer seks tonefrekvenser, der er valgt således, at der ikke er risiko for at »fremmede« installationer kan indvirke på anlæggenes sikkerhedsfunktion.

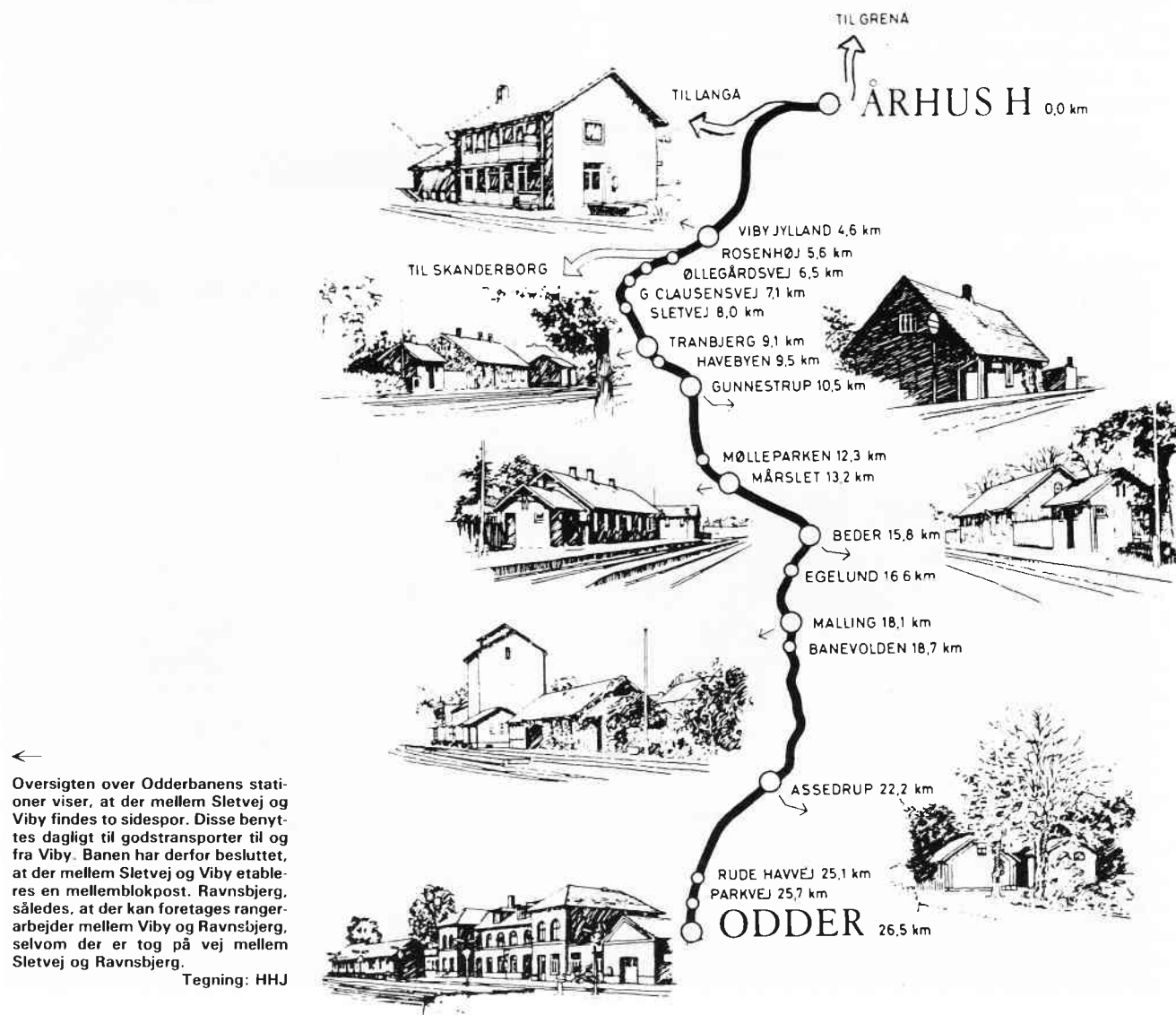
I 1985 toges den første del af linieblokanlægget i drift mellem stationerne Assedrup-Malling-Beder.

Medens anlæggets konstruktion fandt sted foretoges en analyse af fjernstyringscentralens normale betjenings-handlinger, idet man ville bedømme, om nogle af disse kunne forenkles, samtidig med linieblokanlæggets indførelse.

Det viste sig, at det uden væsentlige meromkostninger kunne lade sig gøre at reducere centralens omskiftning af sporskifter, og at togpersonalets betjening af stationernes overkørselsanlæg næsten kunne bortfalde. Det eneste trafikale krav var, at togene på de enkelte stationer ved skarpe krydsninger skulle have en fast sporbenyttelse uanset evt. forsinkelser.

Til forståelse af omtalte anlægs funktioner kan det anføres, at de er baseret på samme sikkerhedsfilosofi, som Siemens i sin tid benyttede ved den mekaniske linieblok. Ved hjælp af en hånddreven induktor sendtes da »afmeldingerne« ved induktorens frembragte jævnstrøm, medens induktorens vekselstrøm anvendtes til de sikkerhedsmæssigt betonedede **blokeringer** og **deblokeringer**.

I løbet af 1988 er det hensigten, at der efter aftale med DSB skal ske en videreførelse af linieblokanlægget til Århus for tog til og fra Odderbanen. □

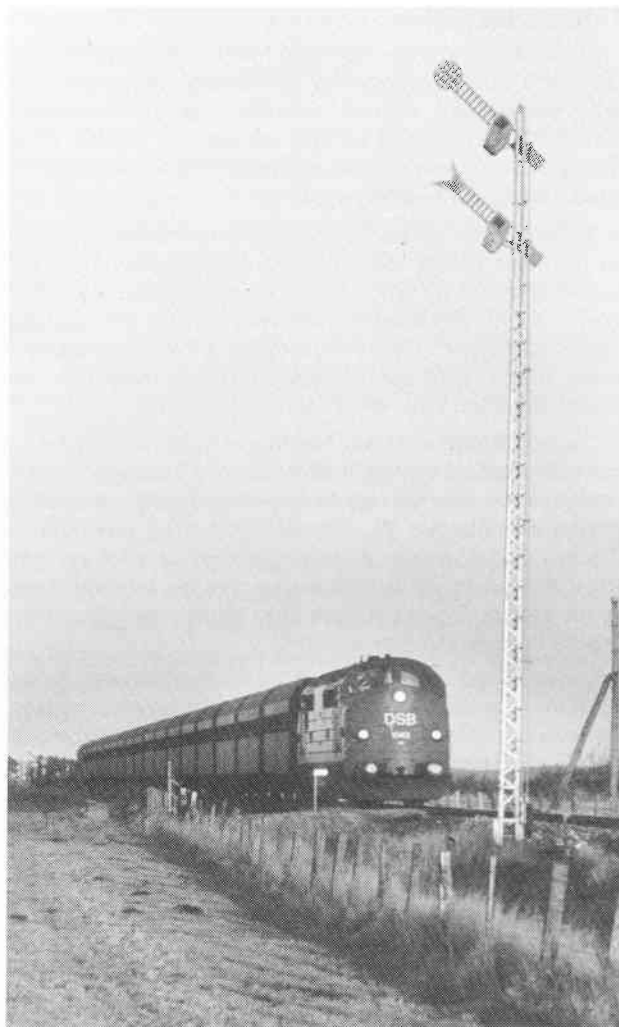


# MY og MX kavalkade

Redaktionen har fået rigtig mange gode billeder af MY og MX maskiner i aktion, efter artiklen i nr. 3, om den snigende udrangering af disse dejlige lokomotiver. Udrangeringstempoet har i år været moderat, men med IC/3-togenes indsættelse i 1988 vil tempoet nok forøges kendeligt. Så det er med at komme ud med kameraerne nu, inden det er for sent. Persontog med GM lokomotiverne er nu en sjældenhed, bortset fra Frederikssundsbanen, men som det ses af billedkavalkaden gør de trofaste maskiner god fyldest i godstog.

Øverst passerer »kultotet« i vintersol Borris med MX 1043 forrest. Foto den 17. februar 1987: Kurt Andreasen.

Nederst trækker den nu ældste MY'er 1104 afsted med godstog nær Stevnstrup. MY 1104 er nu den eneste med original gammel udstødning. Foto den 2. juli 1987 af Henrik Karsten.





Thybanens godstog fanget en rigtig sommerdag nær Hvidbjerg. Foto den 22. juli 1987: Henrik Thomsen



De sidste rester af MX 1026 og MX 1011 inden den totale destruktion. Ophugningen fandt sted på Centralværkstedet i København. Synet vil blive alt mere almindeligt de kommende år. Foto den 11. maj 1987: Steen H. Nielsen



MY 1107 med godstog 7838 (Struer-Randers) fanget mellem Langaa og Stevnsstrup den 28. juli 1987 af Henrik Karsten.

# Museumsbanens jubilår: 6

*Hvert år udgives en særlig driftsberetning, der gør status over driftsåret fra 1. oktober til 30. september. I denne artikel berettes om forløbet af jubilæumsåret.*

## Af Carsten Buhl

Det var en søndag aften her i efteråret. På bænken foran remisen i Maribo sidder en håndfuld medlemmer og evaluerer arbejdsopgaverne over en fyraftensøl, mens solen synker over Maribo.

»Jeg kan altså ikke forstå, hvor denne sommer er blevet af,« siger Madsen. Vi kan se på ham, at det ikke er vejret, han tænker på. -Nej, det er alle de aktiviteter, som medlemmerne har brugt deres fritid på i årets løb - alle de mange ting, der skal til for at få en Museumsbane til at køre, og alle de mange oplevelser, personalet får, når Museumsbanen kører.

## Præsentation

Museumsbanens aktiviteter omfatter rundremisen i Maribo (der lejes af Lollandsbanen), Bandholm station og fire trinbrætter. Driftsmateriellet består af tre damplokomotiver, to rangertraktorer og 17 vogne. Yderligere to damplokomotiver og tre personvogne er under istandsættelse her i efteråret 1987.

Det aktive personale tæller 56 personer m/k, ud af en lidt større medlemskreds.

I driftsåret har der været 60 driftsdage, heraf 22 med plantog på Bandholm-banen, 24 med særtog på Bandholm-banen og 15 med kørsel på fremmede baner (Lollandsbanen og DSB). Det er ganske meget kørsel, især når man tænker på, at så godt som alle tog har været damptog, der kræver en særlig stor personaleindsats.

## Forventninger

I november 1986 var der personalemøde (det er Museumsbanens generalforsamling), hvor personalet valgte

driftsudvalg for det kommende år. Det er driftsudvalget, der leder Museumsbanens drift og varetager de efterhånden mange administrative opgaver, der er forbundet hermed.

Det afgående driftsudvalg fremlagde en plan for Museumsbanens jubilæumsfestligheder i juni 1987. Det blev præciseret, at jubilæumsåret skulle bruges til at skaffe midler til en vognhal, og der blev fremlagt en dispositionsplan med vognhallens placering.

## Jubilæet

Efter personalemødet kom forberedelserne - ikke til jubilæet, men til alle juletogene i december. Når man kører om vinteren, skal det først og fremmest sikres, at varmeanlæggene i personvognene virker tilfredsstillende, kakkelovne såvel som dampvarmeaggregater. Der er efterhånden en del traditioner omkring vores juletog. Der sælges gløgg på stationen i Bandholm, der er udflugtsvogn i togene med fast bartender og roterende juletræ, og det sidste juletog bringer julemanden ind til juleoptøget gennem Maribos gader.

Men så kom der også gang i de praktiske forberedelser til jubilæet: Der blev tegnet et særligt jubilæumslogo, som blev sat på brevpapir, brochurer og plakater. Program og gæsteliste blev udarbejdet. Invitationer blev udsendt. Mange aftener blev brugt på at gøre remise med opholdslokaler så pæne som muligt.

Endelig oprandt fredag den 5. juni. Klokken 10.00 kom de første gæster til reception i den AU-vogn, som var opstillet på læssespolet lige bag remisen. Derefter strømmede det ind med flere hundrede gæster, der medbragte



Oven på de hårde jubilæumsdage blev der endelig om søndagen den 7. juni tid til lidt skødesløs afslapning, og herlighederne blev stillet til skue for sultne fotografer. Personalet og de tre jubilæumsmaskiner er linet efter de tre hårde dage.

Foto: OCMF

hilsener og gaver. Det var ganske overvældende.

Om aftenen var der festmiddag i restaurant Bangs Have for indbudte gæster samt nuværende og tidligere medlemmer af Museumsbanens personale - med festtaler, sange og fin stemning.

Søndag den 7. juni var sæsonens første køredag, hvor de planmæssige tre dobbeltture blev udvidet med yderligere to, så alle tre damplokomotiver og næsten alle vogne blev præsenteret i drift på samme dag. Bandholm blev for denne ene dag etableret som krydsningsstation, og togene kørte bare hele tiden.

## Filmtog

Midt i jubilæumsforberedelserne kom en henvendelse fra Nordisk Film om at levere tog til optagelserne af »Ved Vejen«, der er bygget over Herman Bangs roman. Vi kunne straks fra starten se, at det var et stort projekt med 10-15 optagelsesdage ved Fiskebæk station og på Slagelse-Næstved. Når placering af materiel blev regnet med, rundedes snesen af køredage - vel at mærke på fremmede baner - og det var en stor mundfuld for Museumsbanen, der i overvejende grad er baseret på kørsel mellem Maribo og Bandholm.

I april måned var filmholdet i Maribo med instruktøren Max von Sydow i spidsen for at udvælge det materiel, der både var gammelt nok og egnet til at danne ramme om de enkelte scener.

Så gik det ellers stærkt med klargøringen - damplokomotivet OHJ 5 blev prøveopfyret og »sminket« i DSB design. Vognene blev eftersat, godsvognen udrustet med brænde, olie, værktøj og andre fornødenheder. Den 7. maj om aftenen afgik OHJ 5 med den faste vognstamme på fire vogne som særtog fra Maribo til Nykøbing F.

Der kan berettes meget længe om filmoptagelserne, og man finder ud af, at filmoptagelser er ventetid, ventetid og ventetid - samt gentagelser.

Men samtidig fik vi også set, hvor meget der blev gjort ud af at genskabe stationsmiljøet i Fiskebæk, i øvrigt med brug af en hel del effekter, udlånt fra bl.a. Bandholm station. Der var rig lejlighed til at betragte selve arbejdet med optagelserne, og man må beundre den velorganise-



Et af jubilæumstogene fanget ude på linien af John Hansen den 7. juni 1987.

rede tilstedeværelse af projektører, sindrige afskærmninger, teknikere, statister, heste og meget mere rundt om skuespillerne. Et særligt vidunder var filmbussen, hvorfra den herligste forplejning blev tryllet frem.

Når man har overværet sådanne filmoptagelser, bliver det en helt ny oplevelse at se film, man har selv set, hvordan det foregår i virkeligheden og kan nikke genkendende til særlige effekter.

Men der var også en del oplevelser uden for optagelsestidene. Ofte blev damplokomotivet fyret op i Nykøbing eller Næstved omkring midnat, og nattevandrere -



Jubilæumstoget venter her den 7. juni 1987 i Maribo på de mange tilreisende gæster. Foto: Henrik Frost

på vej hjem fra byens natteliv har betragtet en fyrbøder i færd med at smøre op. Det er heller ikke almindeligt, at man skal starte i Næstved kl. 03.30 (med seks mand) for at tage ud til optagelser i solopgang. Personalet på filmtogene har virket på fremmede steder (uden for Bandholm-banen), og det er med en vis stolthed, at vi kan notere, at vi altid har været på plads til tiden.

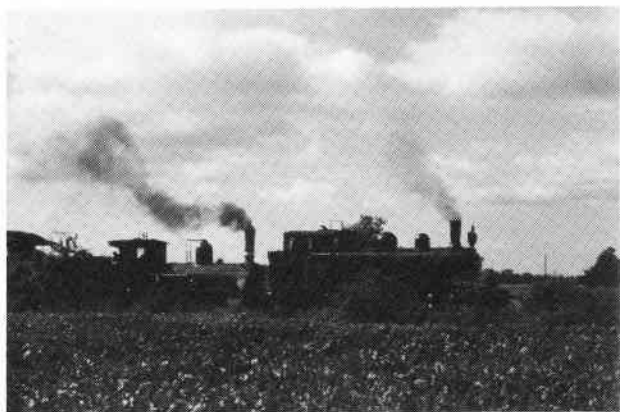
I den forbindelse skal det også bemærkes, at vi har mødt fantastisk stor imødekommenhed og hjælpsomhed fra DSB-personalets side - ikke bare i forbindelse med selve optagelserne, men også til omrangering af vogne, placering af materiel, kul- og vandtagning og meget mere. De har fortjent en stor tak for hjælpen.

Som før sagt var filmoptagelserne velorganiserede. I starten kom der endda en stemningsfuld solnedgang på bestilling, men senere blev vejret mere »uorganiseret«, og flere gange blev optagelsesdagene flyttet med dags varsel. I en periode kørte vi mere efter vejrudsigten end efter køreplaner!

## Kørslen Maribo-Bandholm

Beretningen om filmtoget overskygger nok kørslen på Bandholm-banen. Specielt er der ikke meget at tilføje om plantogskørslen, hvor de tre daglige dobbeltture er beskrevet i en tidligere artikel. Et af vore medlemmer, der kørte med toget som turist, udtrykte det på denne måde: »Hvad fa'en går der af jer, I kører jo efter køreplanen?«

Den sidste køredag - sidste søndag i august - kørte Museumsbanen folk til Sildefesten i Bandholm efter sædvanlige traditioner, dog med den tilføjelse, at OKMJ 14 var forspandmaskine på to af togene. Det skete i forbindelse med et besøg fra Helsingør Jernbaneklub, der kom til Maribo i eget tog den weekend.



Forspandkørsel ved besøget fra Helsingør Jernbaneklub hører med til dækning af det begivenhedsrige år for Museumsbanen.

Foto: Birger Bruun

Særtog er kørt for skovture, frokostselskaber, cykel-løb, bryllupsselskaber, endagsturister og meget mere. Joh, der er en meget afvekslende drift på Bandholm-banen.

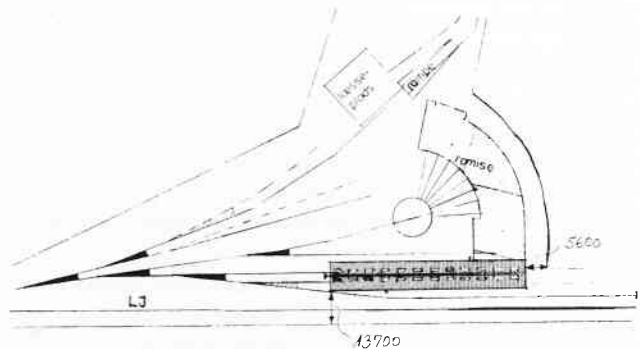
## Det rullende materiel

Der er selvfølgelig et stort arbejde forbundet med at vedligeholde det rullende materiel, der benyttes til kørslerne. I år har træværkstedet i Maribo (beskæftigelsesprojekt) sat en godsvogn i stand til os, men ellers er al vedligeholdelsen sket med frivillig medlemsindsats.

Der har været normalt eftersyn af materiellet, så det

kan leve op til de foreskrevne krav, to lokomotiver er blevet trykprøvet og fem vogne er blevet revideret.

Nogle arbejder er udført under et vist tidspres. På vej hjem fra første runde af filmoptagelserne blev det konstateret, at OHJ 5 varmede på det ene hovedleje ved kørsel over længere strækninger. På selve den første køredag, da dagens jubilæumstog var gennemført (altså 7. juni), blev tenderen koblet af lokomotivet, den enlige maskine vendt på drejeskiven (...og det fik nok et par stykker til at glippe med øjenene!!!) og kørt på løftespor. Dagen efter blev maskinen løftet med løftebukke, hovedlejer udtaget og repareret. Den 15. juni kørte OHJ 5 igen til Nykøbing.



Grundplan over den nye vognhal i Maribo.

## Faste anlæg

Kort før jubilæet fik Bandholm station en ansigtsløftning. Pakhuset fik udskiftet brædder og blev malet, vandkranen fra Gilleleje station blev opstillet ved peronnen, og der blev lavet led mellem station og pakhus, og det hele blev afrundet med en smuk blomsterplantning foran.

Remisen i Maribo har fået nye vinduer over portene ved hjælp af det kommunale træværksted (beskæftigelsesprojekt), opholdslokalerne fik nyt tapet og gardiner, bade- og toiletforhold blev nyistandsat, skabsforhold for personalet blev forbedret, og der blev indrettet et nyt lagerloft.

Sidst, men ikke mindst, har Museumsbanen i kraft af jubilæumsgaver, bidrag til støtteforeningen og driftsindtægter fået mulighed for at realisere et mangeårigt ønske: en vognhal, hvor de historiske vogne kan opstilles i ly for vejr og vind. Efter mange års snak frem og tilbage er byggeprojektet startet, de fornødne aftaler og tilladelser er indhentet, arealet er blevet ryddet, og byggestart kan ske her i begyndelsen af november.

## Det bliver en milepæl i Museumsbanens historie

Som det fremgår af ovenstående beretning, har Museumsbanens frivillige personale ydet en stor indsats, og der er opnået særdeles tilfredsstillende resultater. Samtidig er der grund til at takke personer, firmaer og institutioner for interesse og velvillig indsats. Specielt er der grund til at takke Lollandsbanen for stor hjælpsomhed. Alle har været med til at holde hjulene i gang.

Den aften, vi sad på bænken, blev Madsens spørgsmål hængende i luften, men når personalet i kommende år vil sidde dér og udveksle farverige oplevelser, vil det blive sagt: »Joh, ser I, 1987 det var et rigtigt jubilæum!«



# Jernbanenyt - kort fortalt

Nyheder fra ind- og udland

I dette nummer: DSB, Privatbanerne, Veteranbanerne og Udland.

---

---

## DSB

---

---

### Rullende materiel

Læserne har desværre måttet undvære den populære oversigt over til- og afgang af rullende materiel i hele 1987. Årsagen skal findes i den omlægning, der har fundet sted i de administrative funktioner i Maskinafdelingen, hos hvem redaktionen henter sine oplysninger.

Nu lysner det - vore informationsveje er atter kanaliseret, men vi har efter aftale med tidsskriftets hovedredaktør fundet det mest hensigtsmæssigt at bringe en samlet materieloversigt for 1987 - og det sker i nr. 2 - april 1988.

### IC/3-status

Hos »Ascan Scandia«, Randers, arbejder håndværkere og teknikere i højt tempo - ikke alene på serieproduktionen af det kommende fjerntrafiktog, litra MF/FF/MF - men også på en prototypevogn, der benævnes »minus 1«. »Minus 1« er bygget for at undgå væsentlige rettelser i tegningerne under serieproduktionen - og det har allerede været en uvurderlig gevinst løbende at kunne afprøve og tilpasse nye konstruktioner, inden de indgår i serieproduktionen. Vognen, der aldrig kommer ud at køre, benyttes endvidere af DSBs designere til afprøvning af indretningssideer.

»Ascan Scandia« har bygget den første mellemvogn,

ligesom de første seks motorvogne, der fremstilles hos »Alusuisse«, Schweiz, er modtaget og trykprøvet.

Der er foretaget valg og test af gumminæse til IC/3. Det engelske firma Woodwille har leveret to nye gummiemner til »Ascan Scandia«. Emnerne er bl.a. blevet testet ved prøvekørsler og er fundet utilfredsstillende.

Herudover er materialerne, der anvendes i IC/3-togene, testet for brand, og der er fastlagt meget strenge krav til materialernes brandhæmmende virkning.

I forbindelse med udvikling af IC/3-toget er der arbejdet med togets indvendige farvesætning, materialestrukturer for vægbeklædning, sofabetræk m.m. Ved farvesætningen lægges stor vægt på, at de naglefaste dele opbygges af netmønster bestående af tre forskellige farver rød, grøn og blå samt en bundfarve i gråskalaen, hvilket giver mulighed for at tilsætte forskellige kulører på eksempelvis stofbetræk, gardiner og andet løst udstyr. DSB har forøvrigt eneret på tre trykvalser til fremstilling af laminatpapiret til vægbeklædning. Dette giver DSB mulighed for selv at vælge laminatleverandør og stadig bibeholde et standardprodukt.

Det første togsæt ventes klar til afprøvning i februar, hvorefter produktionen af de resterende togsæt starter i en 12-dages byggetakt.

Prøvevognen »minus 1« hos Ascan Scandia i Randers. Trods det at der er tale om en fiktiv vogn, kan man godt se, at det er en smuk og designmæssig ren vogntype, som snart vil blive et almindeligt syn på det danske spornet.

Foto: Ascan Scandia



Set fra luften vil et af de nye IC/3-tog ligne en lang hvid sommerfuglelarve med røde striber og sort snude. Nu er det nemlig besluttet, at togene skal lakeres hvide, mens dørene bliver røde og næsen sort.

Oprindeligt var der planen ikke at lakere vognene, så de kom til at stå i rent metal. På den måde ville man spare en ton lak pr. togsæt, og togene ville få et nyt og anderledes udseende. Men da der er usikkerhed om, hvor modstandsdygtige de nøgne tog vil være, er det besluttet at lakere. Det blev drøftet at give togene en matallic lak, men en sådan lak er svær at reparere, og hvis den ikke er bygget ordentligt op, holder den ikke godt nok.

Den hvide farve er moderne, og udseendet kommer stadig til at ligge indenfor DSBs designprogram, men alle passagerer vil kunne se, at der er tale om en helt ny togtype. En hvid farve skal selvfølgelig også vaskes hyppigt, men i modsætning til det nøgne tog og metallakken, er der givet kvalitetsgaranti på farven.

Fra 1988 og frem til begyndelsen af 90'erne vil DSB indsætte ca. 60 IC/3-togsæt. De vil komme til at udgøre grundstammen i den indenlandske fjerntrafik og vil med tiden erstatte alt nuværende gruppe 1-fjern materiel.

IC/3-materiellet kræver væsentlig mindre vedligeholdelse end det materiel, der erstattes. Samtidig har alle anlæg og systemer i IC/3-togene back up systemer, således at tekniske fejl ikke vil give funktionssvigt, hvorfor også fejlbehæftede tog kan holdes i drift og køre til fejlretning i enten København eller Århus.

Planlagt teknisk vedligeholdelse vil blive gennemført med intervaller, der i starten er 50.000 km, og som senere forventes at kunne blive højere. MR-togene startede ved 5.000, lokomotiverne ved 5.000 og vogne ved 10.000 km. Det er nu besluttet, at IC/3-togenes vedligeholdelse og fejlretning alene skal udføres to steder, nemlig i:

- et basisværksted i Århus
- et klargøringscenter i København.

I basisværkstedet udføres planlagt vedligeholdelse og større reparationer, mens der i det udvidede klargøringscenter, udover almindelige klargørings- og forsyningsopgaver, udføres daglige check, fejlretninger og småreparationer samt forsyning.

### **Nye rangerlokomotiver**

Indenfor en periode af to-tre år vil de nedslidte MH-lokomotiver blive erstattet af nye rangerlokomotiver. De nye lokomotiver vil blive udrustet med radiofjernbetjeningsudstyr og automatiske rangerkoblinger.

Det første lokomotiv forventes at kunne leveres ca. 10-12 måneder efter kontraktunderskrift, som forventes at finde sted inden nytårsskifte 1987/88. Det første lokomotiv kan således forventes sat i drift ca. oktober/november 1988.

Der er ikke truffet endelig beslutning om, hvor mange lokomotiver der skal anskaffes. Der regnes med i alt ca. 60 - med en første leverance på 23 lokomotiver.

### **Udrangering og ophugning**

Efter flere års tilgang af nyt materiel uden tilsvarende udrangering af lokomotiver og vogne, er der i løbet af 1987 gjort en stor indsats dels for at få udrangeret ud-tjente lokomotiver og vogne, dels for at få fjernet det triste syn af gammelt materiel på mange stationer bl.a. Langå.

Alene i perioden fra marts til august 1987 er der blevet udrangeret og ophugget ca. 250 gods- og personvogne. Herudover er enkelte lokomotiver solgt eller udlejet til danske privatbaner. Indsatsen for at få gammelt materiel udrangeret og solgt fortsættes, således at man i fremtiden undgår en ophobning af gammelt materiel rundt om på DSBs stationer. (Nærmere detaljer følger, som anført ovenfor).

### **Fremtidens S-tog**

Ved årsskiftet 1986/87 offentliggjorde Hovedstadsrådet en rapport - Fremtidens S-tog - om de overvejelser, der skal afklares i forbindelse med udskiftning af de nuværende S-tog med nye. Rapporten var udarbejdet af en embedsmandsgruppe, nedsat under Hovedstadsrådet, med repræsentanter fra DSB, HT og Hovedstadsrådet.

Hovedparten af de S-tog, der er i drift i dag, er anskaffet i perioden 1967-1978. I alt blev anskaffet 554 vogne. Ved anskaffelsen regnede man med, at togene havde en levetid på 25-30 år. På grund af den teknologiske udvikling er togene imidlertid allerede nu teknisk forældede. Hertil kommer, at togene ruster hurtigere end forventet, og at de i stigende omfang er udsat for nedbrydende hærværk. Det har således været nødvendigt at igangsætte overvejelser vedrørende udskiftning af disse tog tidligere end oprindeligt beregnet.

Blandt de spørgsmål, der vedrører passagererne, som skal afklares, er bl.a.:

- mulighed for gennemgang mellem vognene,
- mulighed for indstigning uden trin,
- indretning af kupeer (f.eks. sæder og farver) og
- informationssystem.

De tekniske krav, der skal analyseres nøjere, er mange, men de kan sammenfattes således: Togene skal være lettere for at kunne accelerere og køre hurtigere (og hermed være billigere i drift), og togene skal være opbygget på en sådan måde, at de er lette at vedligeholde. De foreløbige vurderinger tyder på, at kravene til større acceleration og tophastighed medfører, at der kan anskaffes et færre antal vogne. Rapporten vurderer således, at 475 vogne, der opfylder nærmere specificerede krav, kan køre den samme køreplan, som vi kender i dag.

Prisen for anskaffelse af 475 S-togsvogne plus nødvendige udgifter til tilpasning af værksteder m.v. skønnes at være omkring 3,8 mia. kr. inkl. moms i 1986-priser.

For at konkretisere de mange tekniske spørgsmål bevilgede Hovedstadsrådet i april måned 1,2 mill. kr. til forundersøgelse.

Et meget væsentligt spørgsmål i forbindelse med anskaffelse af nye S-tog er finansieringen. Udgifterne til anskaffelse af S-tog er ca. ti gange så store som Hovedstadsrådets årlige investeringsbudget. Hvordan finansieringen skal ske - ved forøgede takster, ved forøget skat, ved forøget statstilskud eller ved lånoptagelse eller en kombination heraf - er endnu uafklaret. Spørgsmålet om finansieringen af nye S-tog er et af de emner, der indgår i kommissoriet for det af trafikministeren nedsatte udvalg om hovedstadsområdet trafik, der skal afgive betænkning inden udgangen af april 1988.

DSB er nu i forundersøgelserunden kommet med forslag til, hvordan fremtidens S-tog skal se ud. De bliver ikke røde - som de nuværende - men kommer til at fremstå umalede i rustfrit stål med røde mavebælter ved dørene. De foreslås opbygget af togsæt med tre vogne i hvert.

Det nye S-tog (fjerde generation) vil efter alt at dømme komme til at ligne IC/3 togene, dog med en noget anden front. Fingeret foto i Høje Taastrup af DSB



Den maksimale toglængde bliver på 176 meter, når tre togsæt kobles sammen. Det er ti meter længere end de nuværende otte-vognstog. Der bliver kun to døre pr. vogn, men de bliver bredere end de nuværende.

Togets gulv bliver i niveau med perronerne, til fordel for handicappede - ligesom det også betyder hurtigere ind- og udstigning. Der bliver mulighed for at indrette enkelte vogne med »flexområder«, hvor der er klapsæder langs væggene. Den øvrige plads kan så bruges til cykler, barnevogne og lignende - og der bliver gennemgang mellem vognene. Siddekomforten bliver i top, og togets indre bliver lyst og venligt. Topfarten bliver 120 km/h, og bremse- og accelerationsevnen bliver bedre end nu.

Det er nu op til Hovedstadsrådet at tage stilling til DSBs udspil, men under alle omstændigheder kan det første tog tidligst komme ud at køre i 1992.

DSB foreslår, at de første nye S-tog indsættes på strækningen Høje Taastrup-Hillerød. Forslaget motiveres med, at de nye tog i en startperiode har let adgang til S-togsværkstedet i Taastrup, dels at denne strækning har den største trafik, samt at det er den strækning, som kræver de færreste investeringer i forbindelse med indsættelse af første leverance. For at kunne betjene strækningen fuldt ud, vil det være nødvendigt, at der ved første leverance leveres 33 togsæt. DSB foreslår i øvrigt, at første leverance indgås med option - altså at det først efter påbegyndelsen af leverancen af de første togsæt vil være nødvendigt at beslutte, hvorvidt der efterfølgende skal indgås flere aftaler om yderligere leverancer.

## Faste anlæg

### Elektificeringsarbejderne

Arbejdet med at indføre el-drift på strækningen København-Roskilde er i fuld gang. På selve Roskilde station er nedramning af fundamentet udført og køreledningsmaster under opsætning.

Elektificeringen skrider frem efter planerne, og det vil sige, at de bærende konstruktioner på strækningen Kø-

benhavn-Roskilde nu er sat op - og ledningsophænget under udførelse. Konstruktionerne ved Roskilde station strækker sig så langt som to kilometer vest for stationen i retning mod Ringsted, fordi strømmen til køreledningerne skal hentes fra en omformerstation dér.

El-driften mellem København og Roskilde ibrugtages senest ved køreplansskiftet i 1988. Den 9. oktober blev en etape af køreledningsanlægget i øvrigt taget i brug mellem København H. (km 2.496) og Glostrup (km 10.659). De videre tidsfrister for el-driften er uændret: Roskilde-Ringsted ved køreplansskiftet i 1989 og København-Odense i løbet af 1993.

De rustne stålmaster, der bærer køreledningerne, har fået en international designpris. Masterne tildeltes prisen på ståldagen, den 27. oktober, ved et møde i European Convention for Constructional Steelwork (ECCS). ECCS dækker nationale, tværfaglige organisationer i 14 lande.

Stålmasterne, der er udviklet til DSBs elektrificering af et samlet spornet på 2100 km, prises for logik i opbygning, slankhed og farve, som gør, at masterne falder ind i de naturlige omgivelser. Når masterne rustner, er det til sigtet. De er i et korrosionstrægt materiale, og det tynde rustlag beskytter mod yderligere korrosion. Der er ved vurderingen lagt vægt på, at masternes design indebærer maksimal økonomi. De er nemme at sætte op, fordi såvel mast som fundament præfabrikeres, og stålets egenskaber gør, at de er vedligeholdelsesfrie i den forventede levetid på 50 år.

### Storebæltsforbindelsen

Storebæltsbroens linjeføring er godkendt af trafikminister Frode Nør Christensen.

Togforbindelsen er første etape. Landgang på Fyn bliver lige nord for DSBs færgehavn i Knudshoved, og det betyder, at de allerede eksproprierede arealer til sammenlægning af tog- og bilfærgefærdsforbindelsen vil kunne bruges.

Arbejdet med at bygge tunnelen mellem Sjælland og Sprogø og broen mellem Sprogø og Fyn bliver udbudt i licitation i februar 1988.



Elektrificeringsprogrammet kører stadig på skinner, og snart er der strøm på til Roskilde. Bemærk masterne, som DSB netop har fået en pris for. EA 3010 på Kystbanen i 1987. Foto: DSB

Anden etape, som er bilforbindelsen, skal efter planen i gang i 1991. Det er stadigvæk usikkert, om forbindelsen for bilister mellem Sjælland og Sprogø bliver en tunnel eller en højbro.

#### Vordingborg station moderniseret

35 stationer landet over skal inden 1990 gennemgå en større modernisering, for at de kan leve op til det nye materiel, DSB indsætter i de kommende år. Vordingborg station har stået højt på denne ønskeliste, og arbejdet blev sat i gang, så stationen kunne være klar med sit nye indhold til jubilæumsfestlighederne 26. september. Stationen blev taget i brug næsten samtidig med Storstrømsbroen. Bag udformningen stod overarkitekt K.T. Seest, og den har en tydelig lighed med andre af »hans« stationer, især Fredericia og Frederikssund.

Moderniseringen betyder, at stationen har fået et moderne billetsalg med skrankeekspedition i stedet for den hidtidige lugeekspedition, og som noget nyt på en DSB station er der ved billetsalget installeret teleslyngeudstyr. En væsentlig forbedring er indretning af et opvarmet venturum, og der bliver bedre forhold for handicappede, bl.a. som følge af en rampe fra forplads til forhal, og der er etableret en personelevator mellem forhal og perron.

#### Ny S-togsstation

DSB skal undersøge mulighederne for at bygge en S-togsstation i Ballerup kommune. Hovedstadsrådets Trafikudvalg har bevilget en halv million til undersøgelserne og til projekteringen.

Den nye station kommer til at ligge mellem Ballerup og Skovlunde. Navnet bliver **Malmparken**, da perronerne kommer til at ligge tæt ved boligområdet af samme navn. I Ballerup har man længe ønsket sig en station til at betjene det store boligområde og de mange virksomheder, der skyder op i området. Tæt på stationen vil der med tiden også komme en campingplads.

Hvis Hovedstadsrådet beslutter at bruge ca. 13 mio. kr. på den nye station, vil den kunne være færdig i 1989 og indvies samtidig med, at S-banen forlænges til Frederikssund. Det er ikke planen, at der skal være billetsalg på

Malmparken, men der skal opstilles automater af samme type som på Lindevang og Solbjerg stationer.

#### Drift og administration

##### Flere tog i »K 88«

Der er lagt op til en stor forøgelse af togudbuddet i den del af køreplan 1988, der er sendt til høring hos Hovedstadsrådet.

Med overgangen til sommerkøreplanen 29. maj 1988 er strækningen mellem København og Roskilde blevet elektrificeret, 3. og 4. spor mellem Høje Taastrup og Roskilde er klar til brug, og Roskilde Universitetscenter har endelig fået sin **Trekroner** station.

Det nye eldrevne regionaltogssystem kører i halvtimesdrift fra Helsingør til Roskilde efter samme mønster som på Kystbanen. Alle tog standser fremover i Høje Taastrup, medens Glostrup fremover ikke kommer til at se regionaltog. Byen vil i stedet blive betjent af S-tog. Valby får fire faste tog hver time, men må undvære fire myldretidstog.

For at mindske belastningen på strækningen mellem København og Roskilde vil DSB indføre adgangsbe-grænsning i fjerntogene. Det vil sige, at de lokale passagerer kun må benytte sig af de regionale tog og ikke internationale-, intercity- eller bådtoget.

#### Nattogene

DSBs nye blå/røde og måne- og stjernebestrøede sove- og liggevogne (litra WLABr (ex BR) og Bcm) ser foreløbig ud til at appellere til kunderne. Belægningen har i oktober måned været usædvanlig høj mellem Århus og København, nemlig 79,7% i sovevognen og 59,3% i liggevog-nen.

Sovevognen til og fra Frederikshavn har næsten været udsolgt hver dag, mens belægningen i Esbjerg-liggevognen kunne have været bedre. Sove- og liggevog-nen til og fra Fredericia er som forudset det svagest udnyttede led i det nye produkt. (Detaljer om materiellet følger i et kommende nummer af »jernbanen« - der indkøbes bl.a. fire liggevogne fra DB til brug i Struer-løbet).

De nye sove- og liggevogne kan hver dag ses på maskindepot Helgoland, hvor de rengøres og klargøres til aftenens træk. Bemærk den flotte og for DSB særprægede farvesætning. Foto den 1. oktober 1987: Jan Forslund



### »Skiløberen«

DSB er kommet med et ferietilbud til alle, der ønsker at holde vinterferie i Alperne. Fra den 18. december kan man hver fredag tage »Skiløberen« fra København eller Århus til Innsbruck. Toget returnerer fra Innsbruck på lørdage.

Allerede lørdag eftermiddag er der mulighed for at prøve sneen, på vej ned standser toget i Kufstein og Wörgl, og der er mulighed for busforbindelse til en række skisportssteder i Østrig og Italien. Ligesom »Ferieekspressen«, der er sommerens sidestykke til »Skiløberen«, er der servicepersonale med i toget. De vil sørge for aftens- og morgenmad til de rejsende. Det er inkluderet i prisen.

Der er indkøbt ni liggevogne fra DB til »Skiløberen«, og de er ved at blive bemalet med snekrystaller, så alle kan se, at toget er for skiløbere. (Detaljer følger i en kommende »rullende materiel oversigt«).

### »Liv i toget«

Med kampagnen »Liv i toget« sætter DSB igen fokus på den trygge og behagelige rejse. For 25.000 kr. pr. vogn bliver der investeret i farver og fantasi, så passagerne føler sig trygge i S-togene.

Sæderne får blå og røde farver i ternet plyds, designet til at modstå graffiti. Lyset i vognene bliver varmere, og bagagehylderne bliver pillet ned. På deres plads kommer der lange reklamebånd. Væggene bliver beklædt med plastfolie i forskellige farver, og på endevæggene bliver der forskellige former for kunstnerisk udsmykning. Fordelene ved plastfolie er, at graffiti og tuschstreger let kan vaskes af.

»Liv i toget« er en fortsættelse af »Ren rejse« kampagnen, der fik bugt med nogle af griseriproblemerne. S-togene skal stadig markedsføres som et trygt og hærværkssikkert transportmiddel.

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

Erik B. Jonsen

---

---

## Privatbanerne

---

---

### Direktør S.D. Brandt, Lollandsbanen, 50 år ved privatbanerne 15. september 1987.

Det hører til sjældenhederne, at en person opnår at fejre et 50 års jubilæum, men ikke desto mindre kunne direktør Søren D. Brandt, Lollandsbanen, fejre sit 50 års jubilæum ved danske privatbaner den 15. september 1987.

Søren D. Brandt begyndte sin karriere som jernbanemand ved Randers-Hadsund Jernbane og kom siden til Frederiksværkbanen. I 1948 blev han fuldmægtig ved Danske Privatbaners Fælleskontor, og herfra kom han kun 29 år gammel i 1951 til Lollandsbanen, hvor han blev regnskabschef.

Det var store opgaver, der ventede Søren D. Brandt, da han den 1. juli 1954 blev direktør for det nydannede A/S Lollandsbanen, der blev stiftet som efterfølger for Det lolland-falsterske Jernbaneselskab, hvis koncession udløb 30. juni samme år.

Der skulle foretages omfattende moderniseringer og rationaliseringer på de lollandske baner, og direktør Brandt styrede dygtigt den tiårsplan, der iværksattes i 1957, og som medførte en gennemgribende spormodernisering, nyt sikringsanlæg og anskaffelse af både nye diesellokomotiver og de populære Lynetter til at klare størstedelen af persontrafikken med. En ny og moderne Lollandsbane blev skabt til glæde og gavn for Lollands befolkning, og samtidig moderniseredes banens rutebilpark, og trafikken på landevejene blev omlagt og tilpasset de enkelte egne behov.

Frem gennem 1970'erne har Lollandsbanen under direktør Brandts dygtige ledelse fortsat fornyet sig, og Lollandsbanen udgør i dag grundstammen i STS' omfattende trafiknet på Lolland og Falster.

I foråret 1987 glædede direktør Brandt jernbaneklubbens medlemmer ved at fortælle om LJ ved et medlems-



Direktør Brandt (nr. 2 fra højre) under overrækkelsen af LJs jubilæumsgeve til Museumsbanen d. 5. juni 1987. Foto: OCMP

møde i København. Her kunne man virkelig fornemme, at LJ er en bane, der fortsat vil kunne levere tidssvarende kollektiv trafik. I 1987/88 bygges et helt nyt værksted i Nakskov, samtlige stationer er blevet moderniseret eller får i disse år helt nye moderne bygninger, der kræver ringe vedligeholdelse. I 1988-92 vil Lollandsbanen få et helt nyt strækningsspor. Også alle disse moderniseringer sker under direktør Brandts dygtige ledelse.

I Dansk Jernbane-Klub kender vi Søren D. Brandt som Museumsbanens ven nr. 1. Det var ham, der i 1961 gjorde DJK opmærksom på, at Bandholmbanen måske kunne blive Danmarks første museumsjernbane, da foreningens planer ved Sorø ikke lod sig realisere.

Gennem årene har personalet ved Museumsbanen altid kunnet få hjælp hos LJ - ikke mindst på grund af direktør Brandts positive indstilling til vore ønsker om at drive en museumsjernbane. Det var da også ganske naturligt, at Søren D. Brandt ved Museumsbanens 25 års jubilæumsfest i Maribo den 5. juni 1987, blev udnævnt til æresmedlem i Dansk Jernbane-Klub.

Senest har direktør Brandt hjulpet med at få projektet med en vognhal til Museumsbanens materiel til at blive en realitet. Også her er Dansk Jernbane-Klub direktør Brandt stor tak skyldig.

Fra jernbaneentusiasternes rækker skal der - omend lidt forsinket - hermed bringes dig en hilsen med et til lykke med den store dag.

På bestyrelsens vegne  
Ole-Chr. M. Plum

## Odsherred Jernbane

Driftsresultater	1985	1986
Antal rejsende	1.132.514	1.105.369
Indtægt af personbef.	kr 9.039.779	kr 9.302.676
Vægt af bef. gods <sup>1)</sup>	t 17.749	t 17.883
Indtægt af bef. gods	kr 3.265.878	kr 3.224.819
Samlet driftsindtægt	kr 33.789.266	kr 35.240.096
Samlet driftsudgift <sup>2)</sup>	kr 48.322.506	kr 49.871.664
Driftsresultat	kr = 14.533.240	kr = 14.631.568

<sup>1)</sup> Vægt af bef. gods med banens tog var i 1985 5.729 t og i 1986 6.808 t.

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

I løbet af september måned 1987 kunne baneafdelingen afslutte spormoderniseringen på Asnæs station, og forberedelserne til en ligeså omfattende sporudskiftning og -ombygning i Vig er foretaget i løbet af sommeren, således at man inden vinterens komme forhåbentlig også kan afslutte sporarbejdet her.

Drejeskiven i Nykøbing har været ude af funktion hele sommeren. Der har i flere år været problemer med at dreje på den, og i forsommeren blev selv drejeskiven taget op, og der er støbt et nyt fundament til soklen, og drejeskiven er renoveret og malet. I løbet af efteråret vil den atter være funktionsdygtig.

Ved overgangen til sommerkøreplanen i maj 1987 fik OHJ et nyt trinbræt mellem Nr. Asminderup og Højby, nemlig ved Sommerland Sjælland, der er nabo til banen. Der er anlagt en ca. 100 m lang grusperron. Enkelte ordinære tog har i sommer standset her, og trinbrættet har været godt benyttet. Trinbrættet har naturligvis også været benyttet ved de direkte damp tog fra København til Sommerland, som D-maskine gruppen i sommer har kørt for Sommerland Sjælland.

Personvognene OHJ Bhs 290, 292, og 293 er udrangeret og solgt til ophugning hos Vagn Henriksen i Århus i juli 1987.

OHJ Mx 103 (ex DSB Mx 1010) er i juli taget på værksted for at blive renoveret og ommalet ligesom OHJ Mx 101. Mx 103 forventes atter i drift hen på efteråret.

Fra DSB har banen ved årsskiftet 1986/87 erhvervet tjenestevognen 980 O 748-7 (ex DSB Mt fra 1927) til brug for baneafdelingen.

I driftsåret 1986 blev der til bildriften anskaffet to nye Volvobusser og to nye Leylandbusser samt en ny lastbil af mærket Volvo F1 7. Til brug for overbanemesteren blev i november 1986 anskaffet en Mitsubishi »Pajero«.



Drejeskiven i Nykøbing Sjælland under reparation inden ilægning. Foto den 23. august 1987: OCMP

## Vestbanen

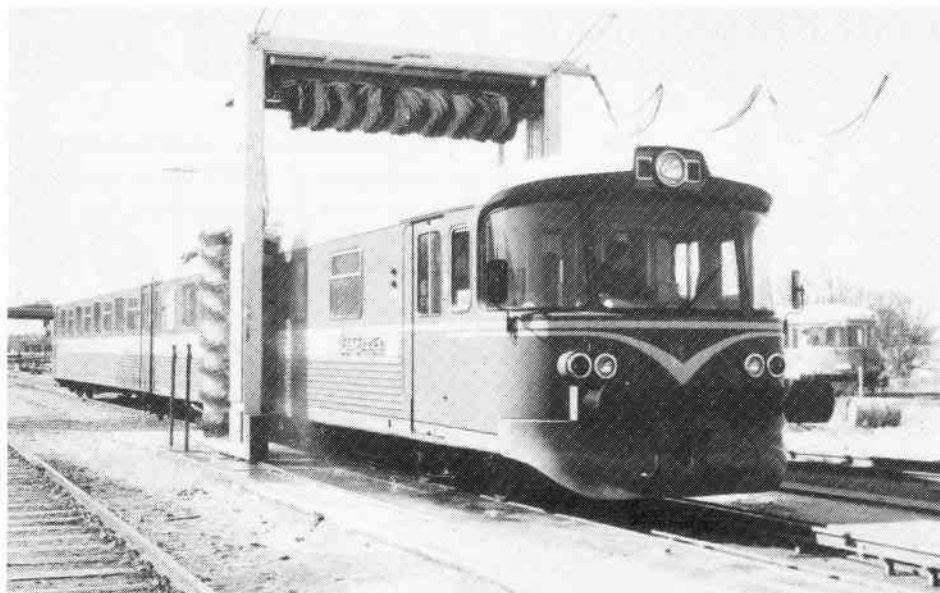
Spormoderniseringen på Vestbanen vil i 1987 nå helt frem til Henne, idet man allerede i 1986 nåede længere end planlagt.

Ved Troldholm mellem Oksbøl og Henne er der etableret en ny mellemblok med mellembloksignaler, og toggangen mellem Varde og Henne/Oksbøl Syd ledes nu ved hjælp af signaler, der betjenes af FC på Varde Vest, mens der fortsat køres med radiostyring baseret på køretilladelse mellem Henne og Nr. Nebel. Udbygningen af den egentlige fjernstyring på Vestbanen vil blive fortsat i de kommende år til Nr. Nebel.

Stationsbygningen i Hyllerslev er blevet solgt, og der er derfor etableret et nyt standsningssted i Hyllerslev ca. 100 m. mod Varde, hvor der er etableret en ny perron.

Vestbanens nye vaskeanlæg blev sat i drift i foråret 1986, og der vaskes både tog, rutebiler og lastvogne - viseligt indrettet. I baggrunden anes én af de stadig fungerende svenske skinnibusser.

Foto foråret 1986: Hans Aage Jensen



For enden af remisen på Varde Vest er der etableret et lille anlæg ud til vejen med bænke og sporkunst bestående af et stykke spor, hvorpå der er anbragt to hjulsæt fra det ophuggede Frichs diesellokomotiv TKVJ M 3.

Allerede i 1986 kunne Vestbanen tage et nyt, moderne vognvaskeanlæg i brug ved de tidligere VGJ-remiser i Varde. Anlægget anvendes både til vask af tog og rutebiler.

I efteråret 1987 etableres der et nyt trinbræt i Varde ved Nr. Boulevard, og trinbrættet vil komme til at hedde

»Boulevarden«. Trinbrættet skal betjene et nyt boligområde samt Varde kommunes administrationsbygning.

Strækningen Varde-Oksbøl Syd er efter spormoderniseringen mellem Varde og Hesselmed ved at blive immuneret, således at der må anvendes el-varme fra DSBs Mz-lokomotiver i togene. Strækningen er i forvejen godkendt til kørsel med såvel Mx, My og Mz.

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

OCMP

---

---

## Veteranbanerne

---

---

### **MHVJ** MARIAGER-HANDEST VETERANJERNBANE

#### **N. J. Andersen**

En af Mariager-Handest Veteranjernbanes mest trofaste støtter gennem alle årene, Niels Jørgen Andersen, er ikke blandt os længere. Han blev 72 år.

Niels Jørgen Andersen - eller N.J., som de fleste kaldte ham - var for os en lige så naturlig bestanddel af Mariager station som sporet og stationsbygningen. Efter en tid ved ETJ kom N.J. for knapt 50 år siden til MFVJ som trafikassistent, og siden har han så godt som hver dag haft sin gang på Mariager station. Da MFVJ lukkede i 1966 kom N.J., der var blevet overtrafikassistent, til AHJ, men han blev ved siden af et helt selvfølgelig medlem hos den da nystartede Mariager-Handest Veteranjernbane, hvor tusinder af passagerer i årenes løb har hilst på ham, når han som stationsbestyrer og togleder i Mariager solgte billetter og styrede toggangen på banen.

Vi andre lærte at sætte pris på N.J.'s erfaringer som jernbanemand og på hans kvaliteter som mennesker. Over en kop kaffe kunne snakken gå vidt omkring, både in-

denfor vor fælles hobby og indenfor mange andre felter.

Hver dag - sommer som vinter - tog N.J. sin runde på stationen, og var der efter en weekends hektiske aktivitet en ulåst dør eller en tændt lampe, skulle N.J. nok gøre opmærksom på det.

Men selv om jernbanen havde N.J.'s brændende interesse, fik også andre aktiviteter plads. I mange år havde N.J. sin egen motorbåd, som, indtil helbredet forhindrede ham i at holde den vedlige, blev brugt til en sejltur på fjorden i ny og næ.

I de seneste år tvang et dårligt helbred ham til at trække sig mere og mere tilbage fra den aktive tjeneste ved MHVJ, men stadig gjorde han sin daglige runde på sporterrænet; så sent som den 26. maj, en uge før sin død, bestyrede N.J. Mariager station i forbindelse med særtog.

Med sit stilfærdige og venlige væsen har N.J. Andersen givet sit væsentlige bidrag til den atmosfære, der i dag råder over veteranbanen i Mariager. Hans besøg i remisen og på pladsen vil blive savnet af medlemmerne ved MHVJ.

Æret være hans minde.

AR

# LIMFJORDSBANEN

Endnu en god sæson er gået, og det er blevet reparations-, status-, og generalforsamlingstid. Når dette læses er sidstnævnte overstået, og referat kommer i næste nummer af bladet. Denne artikel handler om de første to punkter.

Plantogssæsonen var i år to uger kortere end sidste år, og i alt blev det til 12 køredage. På disse 12 ture er der befordret i alt 1470 passagerer, hvilket er én procent mere end sidste år. Belægningsprocenten har været på minimum 55% og nogle gange på over 100%.

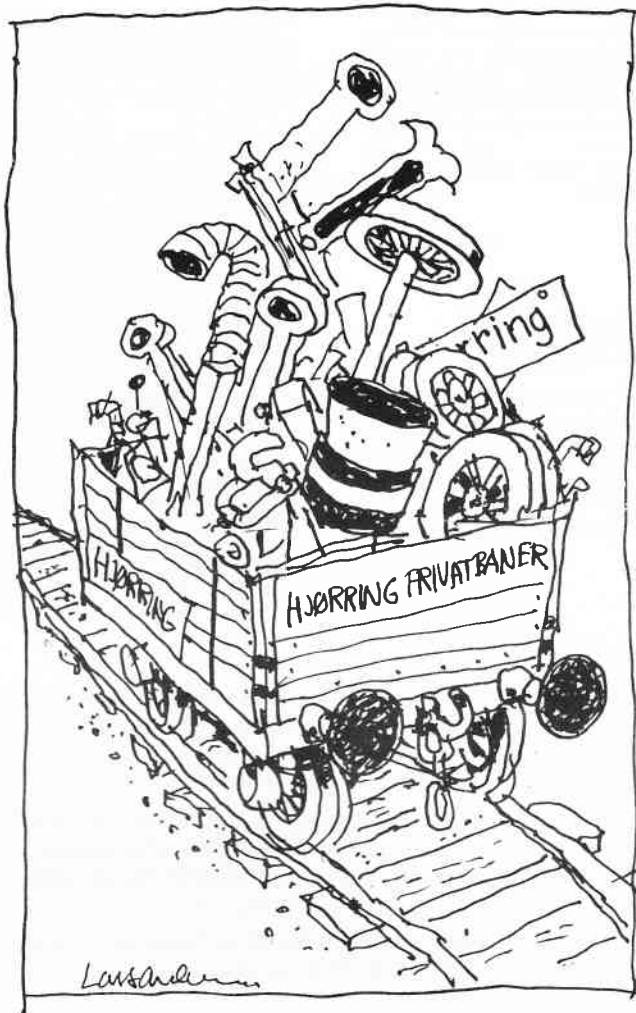
Udover plantogene har vi kørt et par særtog på hjemmebane og et enkelt særtogsarrangement på udebane, nemlig kørsel til Store Brønderslev Marked. Denne kørsel fandt sted i weekenden 4.-6. september, hvor vi sammen med DSB-Damp kørte mellem Aalborg og Hjørring med E991, to Bg-vogne, AU 205 og CD 1101, de to sidste flot opmalet i den gamle brune farve. Om søndagen, hvor sidste plantog blev kørt på hjemmebane, var køreplanerne lavet sådan, at der var to damptog, tre damplokomotiver på stationen samtidigt, idet der blev kørt med forspandekørsel med F663 og FFJ34. Desværre var vi ikke i stand til på forhånd at oplyse om forspandekørslen, da F'eren først blev køreklar ca. en uge i forvejen. I forbindelse med arrangementet i Brønderslev fik vi godkendt tre togførere til kørsel på DSB-strækninger, så vi står rustet til lignende opgaver fremover.

På materielsiden er der i det sidste halve år sket en masse. Som nogle måske ved, har vi byttet F 663 over med ØSJKs D825. D-maskinen ankom til Aalborg den 12. september, og F663 afgår fra Aalborg, så snart det er muligt. Udover F'eren skal vi også have skinnibusbivogne HHJ Sp2 ud af remisen. Den skal til Frederikshavn i nogle år, hvor den skal istandsættes som et beskæftigelsesprojekt i samarbejde med Frederikshavn Kommune. Vi er meget glade for, at man i Frederikshavn har sagt ja til opgaven, hvorved landets sidste originale Scandia-bivogn bliver reddet indenfor en overskuelig fremtid. Skulle vi selv have restaureret vognen, ville den først komme ud at køre omkring årtusindeskiftet. Der arbejdes med lignende planer for vores anden skinnibusmotorvogn AHTJ Sm1, men dette projekt er endnu ikke så langt.

Udover den løbende vedligeholdelse og restaurering af



Det store damptræk i Aalborg den 6. september 1987. Foto: Willy Jensen



I Vendsyssel Tidende forestillede Lars Andersen sig, hvordan transporten af værktøj fra Hjørring til Limfjordsbanen tog sig an.

materiellet skal vi også her i efteråret lave remisetag. Sommer(!)vejret har vist os, at taget er alt andet end tæt. Vi gør nu en stor indsats i tagvedligeholdelse, og ved at lægge noget fiberholdigt tjære på, håber vi, at der går nogle år, inden der igen skal gøres noget ved taget. Der er jo meget andet, vi hellere vil bruge kræfterne på.

Vi har i det forløbne år været så heldige at få overdraget ca. 1,5 tons værdifuldt værktøj og reservedele, som man egentlig troede ikke mere var til at få fat i med vores begrænsede midler. I den gamle privatbaneremise i Hjørring lå denne store mængde gods, der bl.a. omfatter: en mængde skruer, møtrikker o.lign., dørhåndtag til personvogne, glaslampeskærme, en kasse klare 65 V pærer, pufferfjedre, et halvt hundrede stykker poleret glas (til at sætte over opslag i vognene), nitterværktøj, og sågar en helt »ny« toilet-kumme i original emballage! Helt utroligt at alt dette stadig var i remisen, der i seks-syv år har været genbrugscenter. Endvidere har vi erhvervet en løbekran samt en del af en rørpresse, som det er vores agt at genopbygge, når vi skal bruge den i forbindelse med restaureringen af D825.

Jan Eriksen

## D-maskinegruppen

Der bliver ikke foreløbig gensyn med den smukke K-maskine. Den trænger til en større reparation, og en op-



Skælskørbanens krantog nær Sdr. Bjerge den 13. september 1987.  
Foto: Jan Forslund



stået revne i vangen skal på et ophold i Mariager søges udbedret. Lykkeligvis er der for tiden ingen kørsler for K-maskinen - D-maskinen klarer ræset i øjeblikket. Mo 1848 har fået isat en ny plejstang, men der er opstået problemer med trækraften på den ene motor. MO'eren tro følgesvend Cls'eren er desværre endnu ikke færdig-malet - vejrliget har en del af skylden, men den skulle forhåbentlig være nymalet, når dette læses.

I Odense arbejdes der stadig på 1589, som udvendigt er ved at være grundmalet, og interiøret er allerede i fineste stand. Desværre har arbejdsholdet måttet se sig sagt op på kvægtorvssporet fra 1. oktober 1987, og der arbejdes nu på at finde nye staldpladser til det ædle materiel (bl.a. SB M 1) - og Holmstrup er en mulighed.

Den gamle Texaco vogn (Ze 503 806), som i nogle år har stået i Odense er nu flyttet til Svendborg, hvor et arbejds hold vil istandsætte vognen.

Kommende kørsler: 19. december Åbenrå-Rødekro, 20. december Ejby-Middelfart.

## Foreningen Dalmose Skælskør Banen

Klubben er gået i gang med udbedringen af det efterhånden meget slidte spor fra Dalmose til Skælskør. Netop det dårlige spor var i sin tid en af årsagerne til at Skælskørbanen blev nedlagt, så enhver kan sige sig selv, at det er et tiltrængt projekt, der er påbegyndt.

Til hjælp hertil har klubben opbygget et krantog, bestående af en fladvogn påmonteret en hydraulikkran og den gamle svellestopper DSB Sv 4. Krantoget har været af uvurderlig betydning i de allerede afsluttede sporarbejder og gør god fyldest som trækraft ved udbringning af skinner og sveller.

Arbejdet på Danmarks ældste nulevende triangelmotorvogn SVJ M1 skrider støt frem og var næsten færdigt til plantogene i år. Færdig blev derimod den gamle OKMJ personvogn A 11. Efter en omfattende restaurering og med hjælp fra »ung i arbejde« i Korsør, kunne vognen i år præsenteres for publikum, formentlig klubbens flotteste vogn netop nu.

Foreningen har, ved mellemkomst af Helsingør Jernbaneklub, erhvervet vognkassen fra personvognen SNNB Bc 21 fra 1910. Vognkassen har i næsten 40 år fungeret som sommerhus på Falster, men det til trods kan vognen

sandsynligvis reddes, og den vil ad åre være et fint klenodie at sætte ind i et næsten komplet SNNB tog. Damplokomotivet SNNB 3 er således netop restaureret og har i år fungeret som trækraft i visse plantog.

## Helsingør Jernbaneklub

Klubbens plankørsel på Hornbækbanen er gået fint og glat trods det dårlige vejrlig og en noget stram køreplan (foranlediget af en ændring af strukturen på Kystbanen og dermed også Hornbækbanen). Der har været særtogskørsler på Frederikssundsbanen, Køge Bugt Banen og til Maribo-Bandholm.

I Rungsted remise arbejdes der stadig ihærdigt for at få færdiggjort dampmaskinen K 582 - et stort og omfangsrigt projekt, der snart kan se en ende. Tenderen er forlængst klar, og selve maskinen ventes færdig engang i 1988. Lokomotivet vil være en kærkommen reserve for de to trofaste ØSJS 7 og OKMJ 14, men endnu en reserve står allerede parat i kulissen. Klubben har nemlig købt det svenske lokomotiv S 1280 af Foreningen Dalmose Skælskør Banen, og lokomotivet, der indtil videre henstår på Lersøen, vil ad åre være et interessant bekendtskab, men der ligger et stort arbejde forude.

## Lokomotivklubben KLK

Klubben startede sidste år på forsøgsbasis en egentlig veteranotogskørsel på Haderslevbanen. Denne kørsel er i år udvidet, og meget taler for, at KLK får etableret en »veteranbanestatus« på denne strækning. Også nordpå har KLK gjort landvindinger. På Odderbanen har klubben etableret fast veteranotogskørsel omfattende ti køredage. Alle tog på HHVJ (Hads-Nings-Herreders Veteranjernbane) fremføres af det aldrende diesellokomotiv VNJ D 11 og Skagensbanens F 4, men det er meningen, at egentlig dampotogskørsel kan komme på tale, når lokomotivet Q 345 er klart.

Efter godt 2000 timers arbejde kom klubbens FFJ C 72 endelig ud at køre. Den prægtige vogn har i år kunnet beskues på Vejle-Jelling kørslerne. I Lunderskov arbejdes der stadig på TKVJ 12, men man er blevet en dampmaskine fattigere, idet E 996 er tilbageleveret DSB.

*Veteranbanerne redigeres af Anders Riis og Jan Forslund.*

# Udland

## Finland

Jernbanemuseet i Finland har fået ny udstillingshal, som blev indviet den 24. september 1987 under stor festivitas. Generaldirektørerne fra de nordiske lande var alle til stede.

Museet blev grundlagt allerede i 1898! og flyttedes i 1974 til den nuværende beliggenhed i Hyvinge, på et gammel stations- og depotområde.

## Frankrig

Under et kursusophold i Nice blev jeg via Politikens tværstribede rejsehåndbog opmærksom på »kogletoget«, linien Nice-Digne. »Le Train des Pignes« har sit navn fra den periode, hvor toget op ad de stejle bjergskråninger kørte så langsomt, at passagererne undervejs steg ud af toget og samlede kogler til kaminen.

Toget udgår fra en imponerende banegård, Gare du Sud, 33 Avenue Maussena ikke langt fra SNCF stationen Nice. Ifølge bogen, »Små tog på spinkle skinner« fra 1972, skulle der være planer om at nedrive den pompøse bygning og indføre togene på SNCF-stationen. Dette var dog ikke igangsat sommeren 1987.

Banen anvender meterspor og bruger yderst blandet materiel. På køreplanen ses et billede af et meget nyt tog-sæt, som jeg dog ikke så skyggen af, derimod foregik min tur i en ældre halvautomatisk motorvogn med bivogn i halv højde, muligt til skolebørn. Kombinationen af høj fart og skinner, der lå meget ujævnt, fik én til at tænke på, hvornår toget løb af sporet. Det skete nu ikke i dét tog, jeg kørte med, derimod med det modkørende, som der ved blokerede den enkeltstrengede linie et par timer.

Hele turen fra Nice til Digne er normeret til 3 timer og 20 min. Banelinien følger en stor del af strækningen Varfloden og gennemløber flere tunneler bl.a. den 3459 m lange Saint-Michel-tunnel.

Da jeg ikke er den type, der er på fornavn med hver en svulle, håber jeg, at denne artikel kan lokke nogle af de tunge drenge med de store kameraer derned, så vi kan få en detaljeret beskrivelse af en spændende bane i et land, vi normalt ikke hører meget fra.

*Henrik Stenvinkel Nilsson*

*Udland redigeres af Jacob Stilling*



»Kogletoget«

Foto: Henrik Stenvinkel Nielsso

## bane bøger

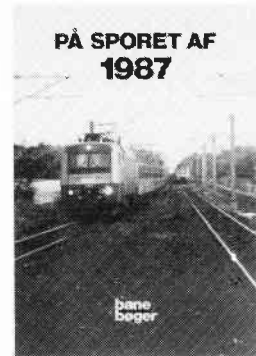
### efterårets nyheder / årets julegaver !

#### PÅ SPORET AF 1987 - Årbog om Danmarks jernbaner

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

Kr. 98,-

Med denne bog imødekommes et længe udtalt ønske om en top-aktuel 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, graffiti og hærværk, privatbaner, veteranbaner, færger 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!



#### 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 roebanerne 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 linjettene vises med kortskitser. I sidste del gennemgås roebanernes spændende materiel og den rummer lister over trækraften. Især dampdriften vises med talrige pragtfulde billeder.



#### 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,-
Damp tog 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,-

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

## Glade hjul Om »jernbanen« i 1988

Ved juletid er det almindeligt at gøre status. Redaktionen kan skue tilbage på et godt år for »jernbanen«. Det er lykkedes at overholde terminerne for udgivelserne, og vi har fra blad 5 fået en betydelig bedre papirkvalitet.

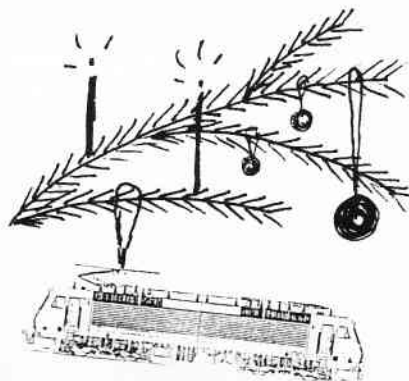
Der er kommet mange positive tilkendegivelser fra læserne om bladet, men selvfølgelig også et par bitre mandler. Glædeligt er det, at skaren af trofaste fotografer er udvidet, men der kan bruges mange flere endnu, ligesom vi stadig leder med lys og lygte efter artikler og fortællinger fra læserne. Juletid er skrivetid - så fat pennen!!!

Der er allerede planlagt en del artikler for næste år: -Undergrundsbanen i London, »Danmark for fuld damp«, Oddesundbroens jubilæum, Daddelæsker i Danmark, De gamle Falsterbaner, Danmarks skinebusser, Engelske tramways, Gåture på nedlagte baner, Baner i Rusland, Den Transiranske bane,

Rutebiler på skinner, Helsingør-Helsingborg overfarten og meget mere.

Læserne ønskes hermed en rigtig glædelig jul og på gensyn i 1988.

*p.r.v. Jan Forslund*



**NORSK JERNBANEKLUBB**

Postboks 1492, Vika, OSLO 1

### Ny norsk lokomotivbog **DAMPLOKOMOTIVER I NORGE**

Norsk Jernbaneklubb's bok om norske damplokomotiver bli ferdig i december.

Boka vil bli på 400 sider og formatet 21 × 27 cm.

Boka vil beskrive samtlige norske damploktyper, både ved statsbanerne og de private baner

Det vil også bli større kapitler om norsk jernbanehistorie, damplokomotivets teknikk og lokomotivfabrikker.

Boka bestilles ved at betale norske kr. 395,00 til norsk postgirokonto 2056125

*Venlig hilsen*

**Norsk Jernbaneklubb**  
Postboks 1492 Vika, N  
0116 Oslo



## Sporhunden



Sporhunden er denne gang i rigtigt julehumør og giver hele tre chancer for at deltage i lodtrækningen om jernbanebøger. Jo flere rigtige - jo større bogpræmier, men ét rigtigt stationsnavn er nok.

Øverst et stemningsbillede fra »Danmark for fuld damp«. Toget gør ophold på en intercitystation med udsigt til fjorden.

Foto 29. juli 1987: OCMF

På midterbilledet er vi på Fyn i ren landlig idyl - på en station, som dagligt passeres af ganske få tog.

Foto 21. april 1987: Sven Gade

Nederst har sporhunden snust sig til rette på en stor jysk station, hvor intercitytoget har sat maskinerne i sving i den sydgående kurve.

Foto 24. juni 1987: Kurt Andreasen

Send dit svar på julesporhunden til redaktionen i Holte inden **15. januar 1988**.

Sporhunden i nr. 5 var selvfølgelig **Fiskebæk** eller **Ved Vejen**, og det havde bl.a. Jens Birch i Vejen gættet. □





## FORENINGSNYT

### Ordinær generalforsamling

**Søndag den 20. marts 1988 kl. 10.00** afholdes ordinær generalforsamling i Englesalen, Niels Steensens Gymnasium, Jagtvej 183 B, 2100 København Ø.

#### Dagsorden

1. Valg af dirigent
2. Beretning om foreningens virksomhed i det forløbne år og oplysning om planerne for det kommende år.
3. Godkendelse af det reviderede regnskab, der skal være medlemmerne i hænde senest 7 dage før generalforsamlingen
4. Fastsættelse af kontingent og evt. optagelsesgebyr for 1989
- 5.a Valg af medlemmer til bestyrelsen m.v.  
Følgende medlemmer til bestyrelsen m.v. er på valg:  
Birger Wilcke (formand)  
Preben Clausen  
Oscar Meyer  
Stig Torp Kaspersen  
Bent Nathansen (suppleant)
- 5.b Valg af revisor og revisorsuppleant  
Gunnar W. Christensen (revisor) og  
Jacob Stilling (revisorsuppleant)
6. Indkomne forslag
7. Eventuelt

Forslag til optagelse under punkterne 4,5 og 6 i dagsordenen skal være formanden i hænde senest 6 uger før generalforsamlingen.

Gyldigt medlemskort skal forevises ved indgangen til generalforsamlingslokalet.  
København i december.

*Birger Bruun  
Sekretær*

Vi henleder opmærksomheden på at gaver til foreningen er fradragsberettiget - gem blot talonen.

### Udflugtsafdelingen

**Torsdag den 4. februar 1988 kl. 19.00:** Besøg på FC-nær (S-tog) og FC-fjern (kommandopost KH). Mødested ved indgangen til Inspektionskontoret ved spor 1 i hallen på Hovedbanegården kl. 19.00. Entré kr. 20,00, som betales til Udflugtsafdelingen, Kalvebod Brygge 40, 1560 København V. Postgirokonto 8 11 10 06. Maximalt deltagertal 20.

For en ordens skyld gøres opmærksom på, at besøget er afhængigt af den driftsmæssige situation på selve dagen. I tilfælde af overtegning vil et lignende arrangement blive lavet senere.

*Jacob Stilling*

### Kommende møder i Københavnsområdet

**Onsdag den 13. januar 1988**, kl. 19.30 i Englesalen, Niels Steensens Gymnasium, Jagtvej 183 B, 2100 København Ø.

Civilingeniør Jes Møller, leder af passagerdivisionens udviklingsfunktion, DSB, fortæller om projektet med IC/3 togene.

**Onsdag den 27. januar 1988**, kl. 19.00-22.00: Medlemsaften på Vogn-ex, Kalvebod Brygge 40, 1560 København V.

Fra og med denne aften vil der foreløbig hver 4. onsdag i hver måned (undt. juni, juli og december) være medlemsaftener på Vogn-ex, hvor læsesalen vil være åben, og Salgsafdelingen vil være til stede med både bøger, arkivalier m.m.

**Onsdag den 10. februar 1988**, kl. 19.30 i Englesalen, Niels Steensens Gymnasium, Jagtvej 183 B, 2100 København Ø.

Direktør B.A. Christensen, Vestbanen, fortæller om den moderne Vestbane.

**Onsdag den 24. februar 1988**, kl. 19.00-22.00: Medlemsaften på Vogn-ex, Kalvebod Brygge 40, 1560 København V.

**Onsdag den 9. marts 1988**, kl. 19.30 i Englesalen, Niels Steensens Gymnasium, Jagtvej 183 B, 2100 København Ø.: Programmet offentliggøres i »jernbanen«, nr. 1/88.

**Onsdag den 23. marts 1988**, kl. 19.00-22.00: Medlemsaften på Vogn-ex, Kalvebod Brygge 40, 1560 V.

*BB og OCMP*

### Nyt fra lokalafdelingerne

#### Nordjysk afdeling

Alle møderne er på Forchammersvej 7, Aalborg, og de starter kl. 19.00.

**Onsdag den 20. januar 1988** arrangeres filmaften i samarbejde med modeljernbaneforeningerne i Aalborg, hvor der vises ældre DSB-film, ligesom vi arbejder på at skaffe nogle film fra de tidligere Frichs Fabrikker A/S om bygning af DSB-lokomotiver i 40'erne og 50'erne.

**Onsdag den 23. marts 1988** kommer fhv. togfører Poul Larsen fra HFHJ og fortæller om sine oplevelser fra privatbanetiden, samt viser film fra nogle af de nordsjællandske privatbaner.

*Jan Eriksen*

#### Fynsk afdeling

**Tirsdag den 19. januar 1988 kl. 19.30: ordinær generalforsamling** i DSBs mødelokaler, Østre Stationsvej 43, Odense.

Afdelingens ordinære generalforsamling med dagsorden iflg. lovene. Gyldigt medlemsbevis skal vises på forlangende.

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

Sven Gade

## Salgsafdelingen

### Nyheder

**Dansk Jernbane Dampfærger** af Mogens Nørgaard Olesen udgivet på Lamberths forlag. Forfatteren til bl.a. bøgerne Storebæltsoverfarten i 100 år og Færgerne på Kattegat har udgivet endnu en bog, denne gang om dampfærgerne, der gennem mange år sejlede passagerer og jernbanevogne over de danske sunde og bæltter. På 122 sider og med 88 illustrationer gennemgår forfatteren de forskellige ruter, hvor dampfærgerne har sejlet, og desuden fortælles der grundigt om hver enkelt færge ligefra dampfærgeren Lillebelt fra 1872 til dampfærgeren Danmark fra 1922 inden for DSB samt færgen til Langeland. En nydelig bog, der behandler et emne, som jernbaneentusiastene absolut også må have interesse for. Hvem har ikke stået i en færgehavn og nydt rangering til og fra færge? Pris: 148,00 kr. (inkl. forsendelse).

**På sporet af Svendborg-Nyborg Banen** af Arnold Andersen. I slutningen af november 1987 udgav S.A.L.-forlaget under ovennævnte titel denne jernbane- og lokalhistoriske bog, hvori Svendborg-Nyborg banens 67 år lange historie skildres. Bogen rummer afsnit om det rullende materiel, stationerne og fortællinger om folks liv og trængsler med banen. Bogen er på 114 sider i formatet 21 x 21 cm, og den indeholder ca. 100 fotografier og tegninger. Pris: 109,50 kr. (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 er på 128 sider med omkring 200 fotos og illustrationer. Den indeholder en gennemgang af banens holdepladser og deres historie. Naturligvis er der også oplysninger om selve banens faste anlæg og det rullende materiel. En spændende bog for jernbaneentusiaster med førkærlighed for privatbaner.

Pris (inkl. forsendelse) kr. 160,00.

### På sporet af 1987

- Årbog om Danmarks jernbaner
- Af Mogens Duus og Jan Forslund, 48 sider, ca. 100 ill.

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 samlerobjekt.

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

**Nordens Järnvägar 1985.** Så foreligger der endnu en udgave af denne meget populære bogserie om jernbanerne i Norden fra Frank Stenvalls Forlag i Sverige. Bogen er på

ca. 120 sider, rigt illustreret og i øvrigt i samme udstyr som tidligere udgaver.

Endnu en gang er det lykkedes at samle en række aktuelle billeder, der fortæller om dette og hint ved jernbanerne. Lad og så håbe, at årbøgerne for 1982-1984 må følge efter snart! Pris (inkl. forsendelse) kr. 135,00.

**Historien bag Storstrømsbroen.** I anledning af Storstrømsbroens 50 års jubilæum den 26. september 1987 har DJK udgivet et lille hæfte på 24 sider i format A5, der i tekst og billeder fortæller om Storstrømsbroens tilblivelse. Der er 20 ill. i hæftet. Pris: 20,00 kr. + 6,00 kr. i forsendelse. For medlemmer af DJK er prisen 15,00 kr. + 6,00 kr. i forsendelse.

**Nye postkort:** I efteråret har DJK ladet to nye postkort fremstille med motiver fotograferet af Asger Bergh:  
5135: DSB E 991 under udkørsel fra Århus, maj 1980.  
5136: DSB R 963 med udflugtstog på den fynske hovedbane, september 1977.

Pris: 2,00 kr. pr. stk. og 4,00 kr. i forsendelse. Ved køb af mere en 10 kort er forsendelsen gratis.

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 højest kr. 22,00.

HCH og OCMP

## Vellykket Vogn-ex aften

Det blev en stor og lidt af en historisk aften, da klubben den 30. september holdt åbenthus arrangement i vores nye foreningscenter, Vogn-ex, på Kalvebod Brygge. Godt hundrede medlemmer trodsede den kolde nat for at se de nye lokaliteter an. I biblioteket blev der studeret ivrigt, og i salgsafdelingen var der livlig handel i det nyrestaurerede kontor. Også i køkkenet var der travlhed, kaffemaskinen havde en hed aften.

Hvad medlemmerne ikke så, var depoterne, hvor salgsafdelingen fremover vil sætte kræfterne ind for at få de mange arkivalier og varer sat i system og reoler, så de kan blive tilgængelige for studier og eventuelt salg.

Fra årsskiftet vil Vogn-ex være åbent for medlemmerne fjerde onsdag i hver måned.

Billedet fra den vellykkede aften er taget af H.C. Halvard.

J.F. og H.C.H.





# 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



## Vil du vide mere om DANSKE JERNBANER I VIRKELIGHED OG MODEL?

Så bør du læse Danmarks største modeljernbaneblad, der bringer en masse spændende artikler fra danske jernbaner, omhandlende emner lige fra det rullende materiel over sikringsanlæg til sporplaner og jernbanebygninger. Og i alle skalaer fra 1:160, 1:87, 1:45 op til 1:1. Fyldt med jernbanehistorie, tegninger, fotos og tabeller.

Vil du vide mere, kan du høre nærmere hos Torben Bejerholm, tlf. 03 73 25 38 mellem kl. 18.30-21.00 - eller du kan bestille abonnement på 5. årgang ved at indsætte kr. 110,- på giro 3 38 55 07, LOKOMOTIVET, Daddelvej 9, 4700 Næstved.

**LOKO  
MOTIVET**

TIDSSKRIFT OM MODEL-JERNBANER



.... modeljernbanens trækraft!

Data for 5. årgang: Format A5, 4 numre, i alt ca. 290 sider, udkom/udkommer i månederne august, november 1987 og februar, juni 1988. Trykoplæg 1600.