



# jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

1

Februar 1988



28. ÅRGANG

KR. 30,00



**Vinter** har der ikke været meget af i år. I skrivende stund (17. januar) har det endnu ikke været muligt at finde fotomotiver med sne, men lidt vinterstemning er der da fra Limfjordsbanens juletog ved Gistrup den 12. december 1987. Vi må i år åbenbart lade os nøje med beskeden rimfrost og mestendels plusgrader. Foto: Martin Jakobsen.

#### **Forsiden**

- Vi ville godt have haft lidt sne på forsiden, men dette kan vel gøre det. En smuk januardag fangede Henrik Frost én af de snart uddøende svenske skinnebusser - her i plantog ved Conradineslyst med det unikke stopsignal. Holbækbanerne bruger nu kun skinnebusserne på HTJ, ved årsskiftet ophørte driften med daddelæsker nemlig på OHJ. Hvor lang tid vi endnu kan nyde disse herlige skinnebusser på Tølløsebanen er noget uvis, men ved køreplansskiftet i maj er det sandsynligt, at de tilbageværende to løb erstattes af lynetter. Holbækbanerne vil dog fortsat beholde to-tre skinnebusser som reserve, men en epoke i privatbanernes spraglede materiel er ved at se sin afslutning. I øvrigt kunne HTJ den 4. januar 1988 indvi et nyt trinbræt »Bagmarken«, ved Rudolph Steiner skolen, mellem Store Merløse og Nyrup. VLTJ kan endnu byde på enkelte løb, VNJ ligeså, medens HHJ i praksis har indstillet daddelæskedrift. Foto 14. januar 1988 af OHJ S 49.

#### **Distribution**

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

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

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

#### **Indsendelse af stof**

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

**Nr. 2** ventes udsendt ca. 15. april. Indhold: BAM, gåture på nedlagte baner, DSB nyt med materielportegnelse og meget mere.

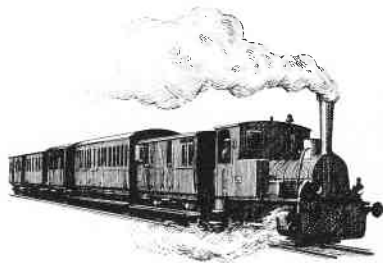
#### **Tidsfrister**

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

Sidste frist for stof til nr. 3/1988: 1. maj 1988.

Dette nummer af »jernbanen« er afleveret til Avispostkontoret den 12. februar 1988.





# jernbanen

## DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

28. årgang nr. 1, februar 1988

### 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 annoncerekspektion

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

Tag toget til Malmö .....	4
Sporhunden .....	7
Billetter i over 100 år .....	8
Det begyndte i London .....	10
Med 012 til Bayreuth eller Puttgarden .....	15
The Rotary .....	18
En septemberdag på Tønder Ribe banen .....	20
Jernbanenyt - kort fortalt:	
- Privatbanerne .....	21
- Færgenyt .....	23
- Veteranbanerne .....	24
- Udland .....	25
Bog anmeldelser .....	26
Foreningsnyt .....	28

## Tanker ved årsskiftet

Vi er jo i de senere år kommet ind på, at foreningens bestyrelse ved årsskiftet afgiver en kort beretning om det vigtigste i foreningen i det forløbne år, og om hvilke intentioner, man har for det nye år.

Ligesom 1986 var præget af foreningens 25 års jubilæum stod også 1987 i jubilæets tegn, da Museumsbanen fyldte 25 år. Jubilæet blev fejret med manér, og direktøren for Lollandsbanen, S.D. Brandt, der var hovedmanden bag, at vi kom til at køre på Lolland, blev udnævnt til æresmedlem af foreningen, ligesom banens første driftsbestyrer, Børge Chofitzen, var blevet det året før. Men trods succesen med 140 gæster til jubilæumsmiddagen, var dette dog ikke den vigtigste begivenhed på banen, idet man endelig, takket være Museumsbanens støtteforenings fremragende indsats, nåede frem til at opføre en vognhal i Maribo. Indvielsen i år vil blive en hovedhjørnesten i foreningens historie. Med erhvervelsen af Bandholm station, overtagelsen af hele Maribo remise og ibrugtagningen af vognhallen, er det virkelig lykkedes at skabe et egentligt levende museum for de danske privatbaner.

1987 var også året, hvor vort nye foreningscenter, vogn-ex, kom op at stå. Fra i år er der etableret udlån og faste mødeaftener.

Vi har i det forløbne år haft det bedst mulige samarbejde til alle sider, og har her særlig grund til at takke DSB for hjælp på alle mulige områder. Vi har bl.a. haft et udmærket samarbejde med DSB-damp og udflugterne, og med den nye forening »Jernbanemuseets Venner« og museet selv om en række arrangementer. Også i det nye år har vi store fællesarrangementer i gang i forbindelse med åbningen af den nye afdeling af Jernbanemuseet i Odense, hvor vi sammen indkalder til et dampmøde omfattende alle foreninger.

Et andet positivt eksempel på det gode samarbejde er bytningen af vor F-maskine fra Aalborg med Østsjællandske Jernbaneklubs D 825, et bytte der forhåbentlig bliver til fordel for begge foreninger. Som sædvanlig har vi haft et nært samarbejde med privatbanerne, og her naturligvis særligt Holbæk privatbaner og Lollandsbanen, hvor vi som altid har fået megen hjælp med vore aktiviteter.

Vi har en lang række planer for møder og udflugter i det nye år, som det vil fylde for meget at opregne her. Vi kan dog røbe, at en af planerne går ud på en damptogsudflugt på Løgsørbanen, en plan der naturligvis står i forbindelse med de mange rygter om banens umiddelbare nedlæggelse.

Foreningen har også været aktiv med at støtte ønsket om at bevare jernbanen mellem Korinth og Faaborg, selvom vi står noget tvivlende overfor ønsket om at etablere en egentlig selvstændig veteranbane. Det er jo trods alt et spørgsmål, om der ikke er tilstrækkelig mange af disse allerede. Det skulle nødigt ende med, at der ikke var rejsende eller interesserede nok til at holde dem alle i gang.

*Birger Bruun og Birger Wilcke*

# Tag toget til Malmö

*Med politisk vilje og folkelig opbakning hos to naboer kan DSB og SJ knytte spor mellem København og Malmö inden år 2000.*

## Redigeret af Erik B. Jonsen

I august 1987 præsenteredes endnu en redegørelse fra det fælles dansk/svenske Øresundsudvalg - egentlig en opdatering af redegørelsen fra 1985, men denne gang med en væsentlig fornyelse - et forslag om **en firesporet motorvejsforbindelse i kombination med en dobbeltsporet jernbanelinie mellem København og Malmö (KM)**.

Den dobbeltsporede jernbane forløber på hele strækningen fra kyst til kyst (ca. 17,6 km) imellem to ni meter brede vejbaner. Denne placering er bestemt af de tekniske krav for broerne over Flinte- og Trindelrenderne (med relativt store spændvidder) - motorvejen og jernbanen udgår på dansk side nord for Københavns Lufthavn ad en åben rampestrækning omgivet af beskyttelsesdiger og videre gennem en to km lang sænketunnel under Drogden - for atter at dukke op syd for Saltholm på en kunstig ø, hvor broafsnittet starter (en løsningsmodel meget lig den faste Storebæltsforbindelse).

Det svenske socialdemokrati diskuterede ivrigt den ovennævnte redegørelse ved partiets kongres i september 1987 - forsamlingen fascineredes særligt af et alternativ nævnt i rapporten, nemlig **en ren jernbaneforbindelse i en boret tunnel**. Selv om ScanLink (en højklasset motorvejs- og togforbindelse Norden/Kontinentet) har en svensk fader, vil man ikke vide af barnet i miljøbevidste kredse i Skåne - her i landet fik vi da heldigvis også ved årsskiftet en »Anti-ScanLink-bevægelse«, startet af de traditionelle »kulturpersonligheder«.

Hvor om alting er, der er stor chance for, at en ren togforbindelse »glider lettere ned« på begge sider af Sundet, tidligere tiders diskussioner om anlæg af tunnel eller bro mellem Helsingør og Helsingborg (HH) må anses for afsluttede, de bindstærke redegørelser - og de er mange gennem årene - de første er fra 1886 - kan samle støv på arkiverne. Det må ikke glemmes, at så sent som sommeren 1985 afleverede en dansk/svensk embedsmandsdelegation en rapport, der alene omhandlede en enkeltsporet jernbanetunnel mellem Helsingør og Helsingborg og en ren vejforbindelse København-Malmö.

Læsere af dette tidsskrift kan vel hurtigt blive enige om, at en jernbaneforbindelse mellem København og Malmö er en fremragende idé - ud over at skabe forbindelse mellem de to store byer - vil det også betyde, at der fremtidigt vil blive transporteret mindre gods gennem centrale dele af København - og i tilgift vil lufthavnen i Kastrup blive forbundet med København (lokaltrafik) og det øvrige Danmark (IC/3-togene kan videreføres direkte til lufthavnen).

### Lad os først se på de tekniske løsninger.

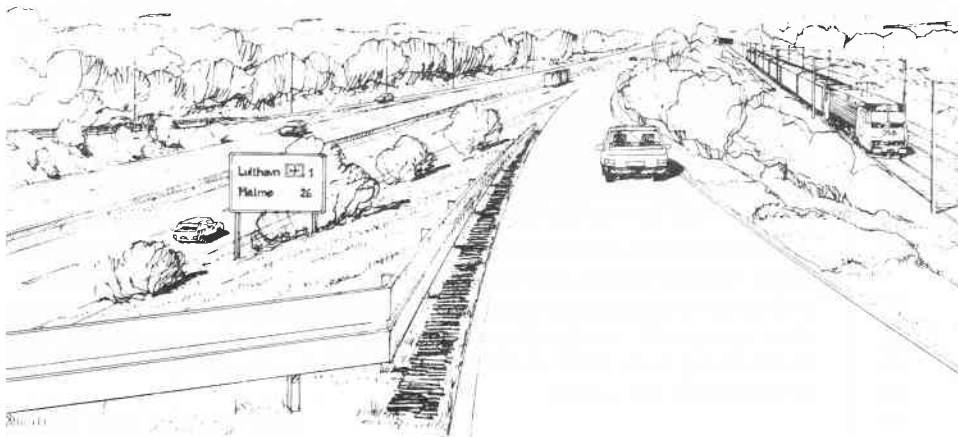
Jernbanen mellem København og Malmö kan som nævnt enten føres over Sundet på en fælles vej- og bane-forbindelse eller på en separat forbindelse.

Vej- og baneforbindelsen består af en sænketunnel under Drogden til et punkt syd for Saltholm og herfra videre på en bro over Flintrännen og Trindelrännan til Limhamn.

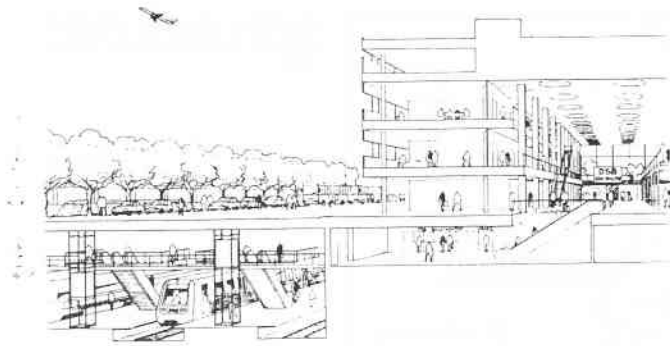
Den separate baneforbindelse forudsættes udført som en boret tunnel i undergrunden fra kyst til kyst. Hvis der er tale om en separat boret banetunnel, kan den danske landtilslutning enten ske ved en fortsættelse af den borede tunnel videre fra Kastrup til Hovedbanegården, eller lægges tildækket i overfladen (en »overfladenær« løsning).

Landtilslutningen på svensk side er forudset at ske syd for Limhamn med indføring til den bestående Trelleborgbane ved Fositeby.

For landtilslutningens vedkommende på dansk side er der i den overfladenære udgave lagt meget vægt på det miljømæssige aspekt, hvad der har resulteret i et anlæggsforslag, der må karakteriseres som en miljømæssig luksusudgave. Overalt i beboede områder er banen ført i tunnel. Af de 7 ½ km baneanlæg, som på strækningen København H.-Kastrup ligger udenfor DSBs egne arealer, er således 70% overdækket og resten - over den åbne Amager Fælled - anlagt i en landskabsmæssigt sløret udgave forsynet med lave støvholde.



Det store spørgsmål med Sverigesforbindelsen bliver naturligvis, om den bliver for både bil og jernbane - eller kun for skinnebåren transport. Artiklen har fokuseret på den sidste løsning, medens tegningen her antyder den »store model«.



Arealindgrebene (som kun har betydning i byggeperioden for tunnelerne) er begrænsede. I Sydhavnskvarteret lægges tunnelen igennem et industriområde langs Sydhavnsvej. Over Amager følges den allerede reserverede motorvejslinjeføring. Mellem Kongelundsvej og næsten til Amager Landevej - d.v.s. gennem det egentlig Tårnby - kan banen lægges under selve motorvejen. Der forudsættes et **standsingssted for lokaltog i Tårnby** af hensyn til betjening af Amager.

Tilslutningen til Københavns Hoved- og Godsbanegård er skitseret på en teknisk og trafikalt meget overkommelig måde. Dobbeltsporet udgår fra de nuværende maskinspor umiddelbart nord for Centralværkstedet, hvilket betyder, at ombygningsproblemer med komplicerede tunnel- og rampeanlæg med skæring af eksisterende hovedspor helt kan undgås.

**Banegården i lufthavnen** er skitseret i en forholdsvis enkel udgave med to eller tre perroner og et gennemkørselspor.

Da lufthavnen vil have betydelige fordele ved den skitserede banetilslutning, forudsættes banegården betalt af Københavns Lufthavnsvæsen enten helt eller delvis i et nærmere aftalt forhold. Anlægsoverslaget hviler på en enkel udførelse, men med den påtænkte konstruktion står det lufthavnen frit for, at skele til den ofte meget for nemme udførelse, som andre lufthavns stationer har fået og selv bestemme standarden for passagerfaciliteterne.

På ovenstående figur er skitseret et tværsnit af, hvordan lufthavnsbanegården kan komme til at se ud. Fra perronerne er der trapper og elevatorer op til kælderniveau, hvorfra der er direkte adgang til ankomst- og afgangshal, til bus- og taxiholdeplads og udgang for lokale rejsende. Der er lagt vægt på en meget tæt placering op ad terminalbygningen, således at de ankomende rejsende næsten automatisk ledes ned i togene. Stationen ved den borede tunnel har i princippet samme løsning, men ligger betydeligt dybere.

Ved udformningen af den kombinerede vej- og baneforbindelse over Sundet er de samme trafikale kravspecifikationer, som på Storebælt lagt til grund, d.v.s. maks. hastighed 160 km/h, togvægt op til 1400 tons og stigninger op til 17‰. Banen er dobbeltsporet hele vejen.

Spørgsmålet om 17‰ stigning har vakt diskussion med SJ, som for HH-tunnelen fremhævede ønsket om maksimalt 12‰. Netop under henvisning til de selvsamme godstog for en stor del skal føres videre over Storebælt, ses der ikke at være belæg for at forudsætte mindre stigninger på Øresund. I givet fald kan danske lokomotiver varetage kørslen til og fra Malmö med godstog. Den borede tunnel er skitseret med nogle meget ideelle stigningsforhold på kun 10‰ som maksimum.

På grund af de geologiske forhold specielt ved Amager-siden bliver den borede tunnel ifølge overslaget relativ dyr i forhold til, hvad man umiddelbart kunne forvente i betragtning af den meget højtliggende kalk. En sænketunnelløsning kunne derfor komme på tale, men denne er ikke undersøgt.

På svensk side er, som ovenfor nævnt, forudsat en indføring fra landingspunktet ved Limhamn til Fosieby på Trelleborgbanen og videre herfra ad eksisterende dobbeltspor til Malmö C.

Der fordres fra svensk side en rangerbanegård syd for Malmö i umiddelbar tilknytning til forbindelsen. Yderligere anlæg skulle ikke være fornødne.

## Fjerntrafik Sverige-Danmark og Sverige-Københavns lufthavn

Potentialet for togrejser til og fra den internationale lufthavn i Kastrup har været et hidtil upåagtet, men derfor ikke uinteressant markedsområde for en jernbanebetjening. Ved en KM-baneforbindelse vil en stor del af den tilbringertrafik til udenrigsflytrafikken, som i dag foregår med fly samt ved forskellige kombinationer af bil, svævebåd o.lign. med fordel for såvel passagerer som flyselskaber, DSB og SJ kunne overflyttes til togtrafik.

Fra både den danske og den svenske side skabes ved en lille forlængelse af hhv. lyntogs-/intercitytogs- og snabtbåtsforbindelserne en komfortabel og attraktiv tilbringertrafik til lufthavnen i Kastrup uden de mange omstigninger, der i dag er ved anvendelse af fly, taxi, bus, bil og svævebåd. Der lægges dermed op til en hensigtsmæssig arbejdsdeling mellem fly- og togtrafik med deres respektive fortrin på hhv. de lange og de mellemlange afstande.

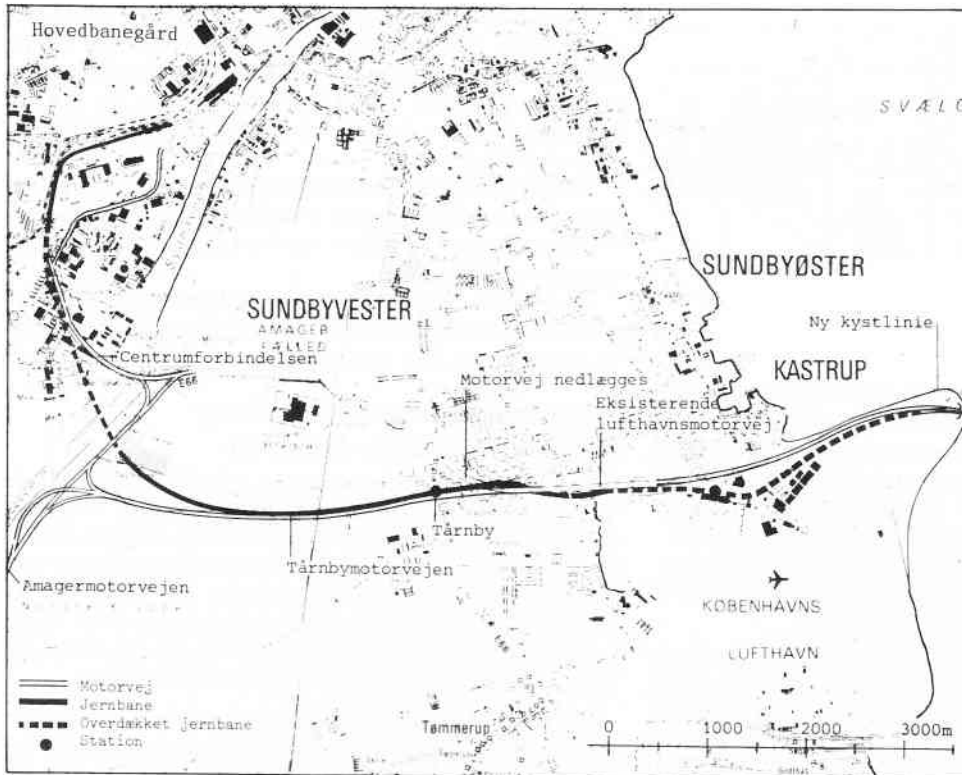
En meget stor del af de europæiske storlufthavne har - eller har planer om - en banebetjening, ligesom der i planlægning af de nye jernbanestrækninger f.eks. i Frankrig, Belgien, Holland og Schweiz fra banestyrelsens side lægges stor vægt på direkte omstigningsmuligheder mellem tog og fly ud fra samme arbejdsdelingsfilosofi.

De svenske snabtbåts, der forventes introduceret i 1990'erne, og som skal køre hver time bl.a. Malmö-Stockholm og Malmö-Helsingborg-Göteborg, vil ved en KM-forbindelse fortsætte over Øresund til Kastrup og København H. Der etableres dermed direkte og hurtig forbindelse hver time mellem København og den internationale lufthavn på den ene side, og Göteborg, Stockholm samt byer i Syd- og Mellemsverige på den anden side.



Ved det alternative forslag skal biltrafikken stadig overføres med færger, men selv ved bygning af en bilbro vil det vist være utænkeligt, at færgerne på H-H forsvinder.

Foto i Helsingør den 12. februar 1985 af Jan Forslund



Kortskitse over den visionære plan om togforbindelsen til Sverige

### Lokaltrafik København-Malmö (Skåne)

En direkte sammenknytning af de to så store bysamfund, som Københavnsområdet og Malmö-Lundområdet, giver grundlag for kollektiv trafik af en for jernbanetransport interessant størrelsesorden. Prognoserne skønner, at en fast forbindelse resulterer i mellem 2,4 og 3 mio. lokale kollektivrejser pr. år mellem København og Malmöområdet.

### Fjerntrafik Danmark - Københavns lufthavn

Det for DSB interessante ved baneforbindelsen mellem Københavns Hovedbanegård og lufthavnen i Kastrup består i, at den vil tilføre ekstra rejsende over de lange strækninger mellem Fyn/Jylland og København.

DSBs fjerntrafikprodukt vil give forbindelser ikke blot fra by til by, men også til den internationale lufthavn i Kastrup. Lyn- og Intercitytog (eller dele heraf), som videreføres fra København H. til Kastrup, f.eks. en gang i timen, vil give en både for passagerer og luftfartsselskab billig, komfortabel og hurtig tilbringertrafik mellem Fyn-Jylland og Kastrup. Der vil dermed blive direkte transport mellem provinsens bycentre og udenrigsterminalen i Kastrup.

Den faste Storebæltsforbindelse vil medføre en udtynding af de danske indenrigsruter. De fleste af de »rene« indenrigspassagerer vil umiddelbart falde bort på ruterne til Fyn og det nærmeste Østjylland. SAS/Danair har imid-

lertid givet principielt udtryk for at ville opretholde disse ruter af hensyn til transferpassagererne, som rejser til udlandet via Kastrup. Der vil være tale om en serviceforanstaltning, da ruterne næppe vil være lønsomme. Også for SAS/Danair vil det sikkert kunne indebære fordele at føre de fleste transferpassagerer fra de korte tabsgivende ruter over til togtrafik.

### Lokaltrafik København-Amager

Den sydlige baneforbindelse over Øresund vil samtidig give Amager en banebetjening.

Hovedstadsrådet har i 1982-83 opstillet fire alternativer for den fremtidige trafikbetjening af Amager. Ingen af disse alternativer indeholdt en fast forbindelse mellem Amager og Sverige. Lufthavns- og Øresundsbanen kommer tættest på S-banealternativet, idet den dog har en mere direkte linieføring København H.-Kastrup og kortere rejsetid. Der forudsættes heller ikke - som i S-banealternativet - stationer ved Dybbølsbro, Sydhavnsgade og Indenrigsterminalen i Kastrup, men alene Udenrigsterminalen og i Tårnby. Tårnby vil udover sit umiddelbare opland fungere som trafikterminal for passagerer, der rejser videre med bus o.lign. bl.a. til Dragør. En eventuel station (eller trinbræt) ved Bella Centret er ikke forudsat, men kan eventuelt senere vurderes.

Baneforbindelsen vil give lufthavnen en direkte og hurtig forbindelse med Københavns Centrum på en måde, der sikrer et kvalitetsniveau i tilbringertrafikken, som vil

IC/3-tog								
Århus	af				6.00		7.00	etc.
Esbjerg	af		5.30			6.30	7.30	etc.
Vejle	af			6.00		7.00	8.00	etc.
Odense	af	5.45	6.15	6.45	7.15	7.45	8.15	8.45
København H	an	7.00	7.30	8.00	8.30	9.00	9.30	10.00
Københavns Lufthavn	an	7.10	7.40	8.10	8.40	9.10	9.40	10.10
								etc.

Køreplanstrukturen for fjerntog vil måske om en halv snes år have forbindelse med Lufthavnen i Kastrup. De korte rejsetider skyldes selvfølgelig, at Storebæltsforbindelsen da er etableret.

		IC/3	SNABB	(fra Helsingør)		IC/3	SNABB	(fra Helsingør)			
Østerport	af	8.19			8.34	8.49			9.04	9.19	etc.
Nørreport	af	8.21			8.36	8.51			9.06	9.21	etc.
København H	af	8.25	8.33	8.38	8.40	8.55	9.03	9.08	9.10	9.25	etc.
Tårnby	af	8.31			8.46	9.01			9.16	9.31	etc.
Københavns Lufthavn	an	8.34	8.40	8.45	8.49	9.04	9.10	9.15	9.19	9.34	etc.
Københavns Lufthavn	af	8.34		8.47	8.49	9.04		9.17			etc.
Malmö Syd	an	8.43		8.56	3.58	9.13		9.26			etc.
Malmö C	an	8.50		9.03	9.05	9.20		9.33			etc.
Malmö C	af			9.08				9.38			etc.
Lund	an			9.17				9.47			etc.
Helsingborg	an			-				10.15			etc.
Hässleholm	an			9.45				-			etc.
		(til Stockholm)				(til Göteborg)					

placere Københavns lufthavn på linie med de øvrige mest fremtrædende lufthavne i Europa.

Lokaltrafikken forudsættes betjent af lokaltog hver 15. (evt. hvert 10.) minut. Køretiden København H.-Kastrup vil være otte-ni minutter, eller hhv. ni og tre minutter hurtigere end ifølge det beskrevne S-banealternativ hhv. udenfor og i myldretiden. Togene vil naturligvis kunne integreres i den øvrige toggang, idet f.eks. Kystbanetogene (som elektriske togsæt), der også betjener Nørreport og Østerport stationer, kan fortsætte fra København H. til og fra lufthavnen.

Udover de her behandlede trafikstrømme skal det nævnes, at KM-forbindelsen vil kunne åbne mulighed for at forbedre trafikbetjeningen af Bornholm ved gennemgående tog København-Ystad havn med forbindelse videre til Rønne. Den idé er dog ikke gjort til genstand for videre undersøgelse.

Af køreplaneksemplet vises hvordan driftsmønstret på banestrækningen København-Malmö kan udformes:

**Lokaltog** kører hvert 15. minut med stop i Tårnby og Kastrup. Hvert andet vil, såfremt snabbtogene ikke skal betjene lokaltrafikken til Malmö, videreføres til Malmö. Lo-

kaltogene vil køre til/fra Nørreport og Østerport, idet det bl.a. kan være Kystbanetogene, som videreføres til/fra Kastrup. **SJ-snabbtogene** kører hver halve time fra København til skiftevis Göteborg og Stockholm med stop i Kastrup Lufthavn.

Udover de anførte tog vil **IC-tog** og **lyntog** (IC/3-togsæt) fra Jylland og Fyn videreføres fra København H. til Kastrup. **Godstogene** kører via Københavns Godsbanegård, hvor de vender og skifter lokomotiv.

Der er endnu ikke taget stilling til elektrificeringsproblemet, men det må antages, at det bliver nødvendigt at anvende trækraftenheder med traktionsmotorer egnet for begge jernbaneforvaltningers frekvenser.

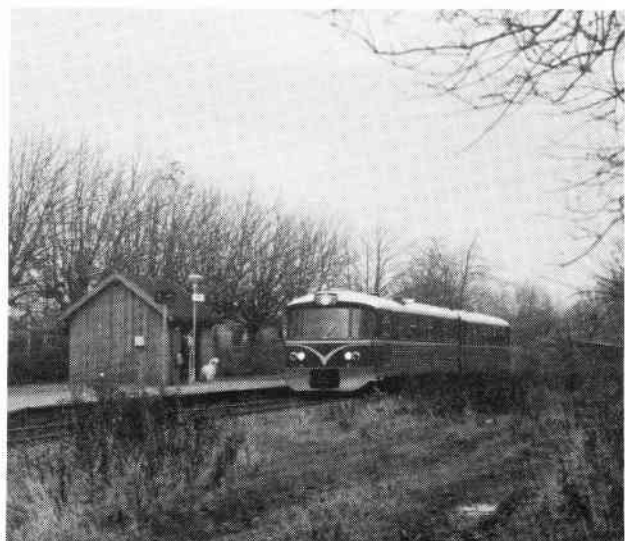
Pladsen tillader ikke en redegørelse for de økonomiske aspekter, men særligt interesserede henvises til Øresundsudvalgets publikation: »Faste Øresundsforbindelser«, udgivet af »Ministeriet for offentlige arbejder« - den kan erhverves for kr. 100,-, ved bestilling gennem boghandel eller købes direkte hos »Statens informationstjeneste«, Bredgade 20, 1260 København K. - (Tegninger og tabeller anvendt i denne artikel er hentet fra nævnte publikation). □

## Sporhunden



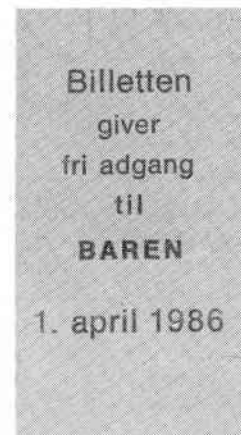
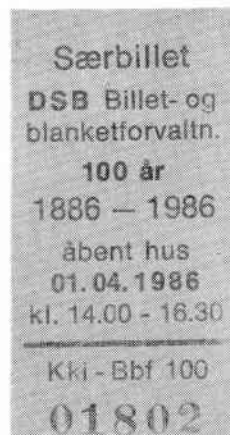
Sporhunden er stolt over læsernes dygtighed. Mange havde gættet sidste nummers tre stationer - Sønderborg-Espe-Hjørring - rigtigt. Den heldige blev Erik Kjærgaard, Vestbjerg, og en bogpræmie er afsendt.

Denne gang er sporhunden (anes på perronen) på Sjælland på en bane med karakteristiske venteskure. Foto den 15. november 1987 af Jan Forslund. Kan du gætte stationens navn, så send dit svar til redaktionen i Holte inden 15. marts.



# Billetter i over 100 år

Godt gemt på Centralværkstedets store areal i København finder man den sidste rest af DSBs tidligere så omfattende billettrykkeri. I den »gamle smedje« er Kaj V. Hansen nu ene mand om funktionen. »Jernbanen« kiggede indenfor.



## Af Jan Forslund

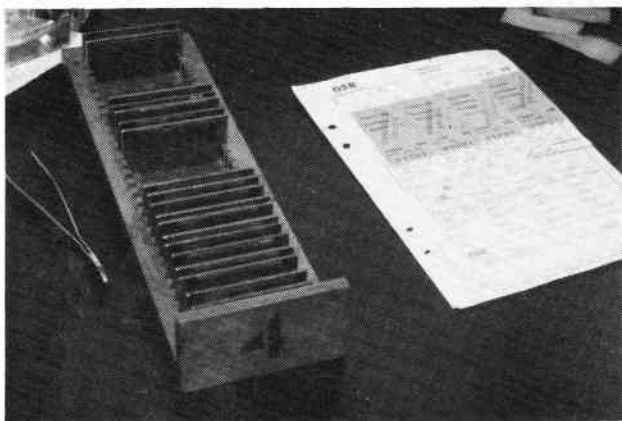
At samle billetter har altid været en yndet sport blandt børn og »jernbanetosser« - hvem ligger ikke inde med en stak ældre billetter, som med nænsom hånd er gemt væk i skuffer og på hylder, og ved gensyn vækker gamle minder?

I dag er udbudet og arten af billetter kraftigt reduceret. Standardisering, nye takstsystemer og rabatklippekort har gjort samlemanien til en nichevirksomhed. Men billetter trykkes der stadig - også hos DSB - men timeglasset er ved at rinde ud.

## Lidt historie

Det er nu godt 100 år siden, at man ved sammenslutningen af de sjællandske og jysk-fynske baner oprettede en billet- og blanketforvaltning. Ved starten den 1. april 1886 holdt man til huse på det gamle banegårdsterræn i København. I 1913 rykkede funktionen til Stormgade, i 1923 til Bernstorffsgade, og så i 1980 flyttedes den nu decimerede virksomhed til Otto Busses Vej inde på Centralværkstedets område. Her fejredes 100 års jubilæet sidste år under festlige former, blandt andet var der til lejligheden fremstillet specielle adgangsbilletter m.m.

Trykkeriet er i dag en skygge af fortidens storhed. Kaj V. Hansen residerer ene mand i de to små lokaler, og hustruen Ethel passer indpakning, forsegling og afsendelse



Gummimatricer, pincet og papirsystem i billetterne hører til i et ordentligt trykkeri. Foto 11. september 1986 Jan Forslund

af de ca. tre mio. billetter, som årligt fremstilles. Går vi 50 år tilbage i tiden, blev der produceret ca. 25 mio. enheder, med en bemanning på 23 trykkere. De dengang 15 trykkemaskiner er nu reduceret til kun tre, og maskinerne fra 1921 kan måske i en ikke for fjern fremtid se frem til et fortjent otium på jernbanemuseet. Det vil ske, når den planlagte og delvis påbegyndte etablering af billetterterminalsalget er tilendebragt.

## Edmonsonske billetter

Det er stadig de såkaldte edmonsonske billetter, der danner forlæg for de billetter, der trykkes. Ordet »edmonsonsk« dækker over en papbillet med målene 5,7 × 3,1 cm. Billetten blev »opfundet« i 1838 af englænderen Thomas Edmonson, der på den tid var leder af den lille station Milton på Newcastle-Carlisle banen. Billetten er internationalt accepteret, og den har altså nu modstået 150 års udvikling i teknologi og design.

DSB laver i dag ikke selv papforlæggene, men indkøber dem i store partier fra Langenberg am Rhein i Vesttyskland. Kvaliteten af billetterne er i takt med tidens stigende papiromkostninger forringet - de gamle, slidstærke ja næsten ubøjelige billette taget i betragtning.

## Trykkeriet

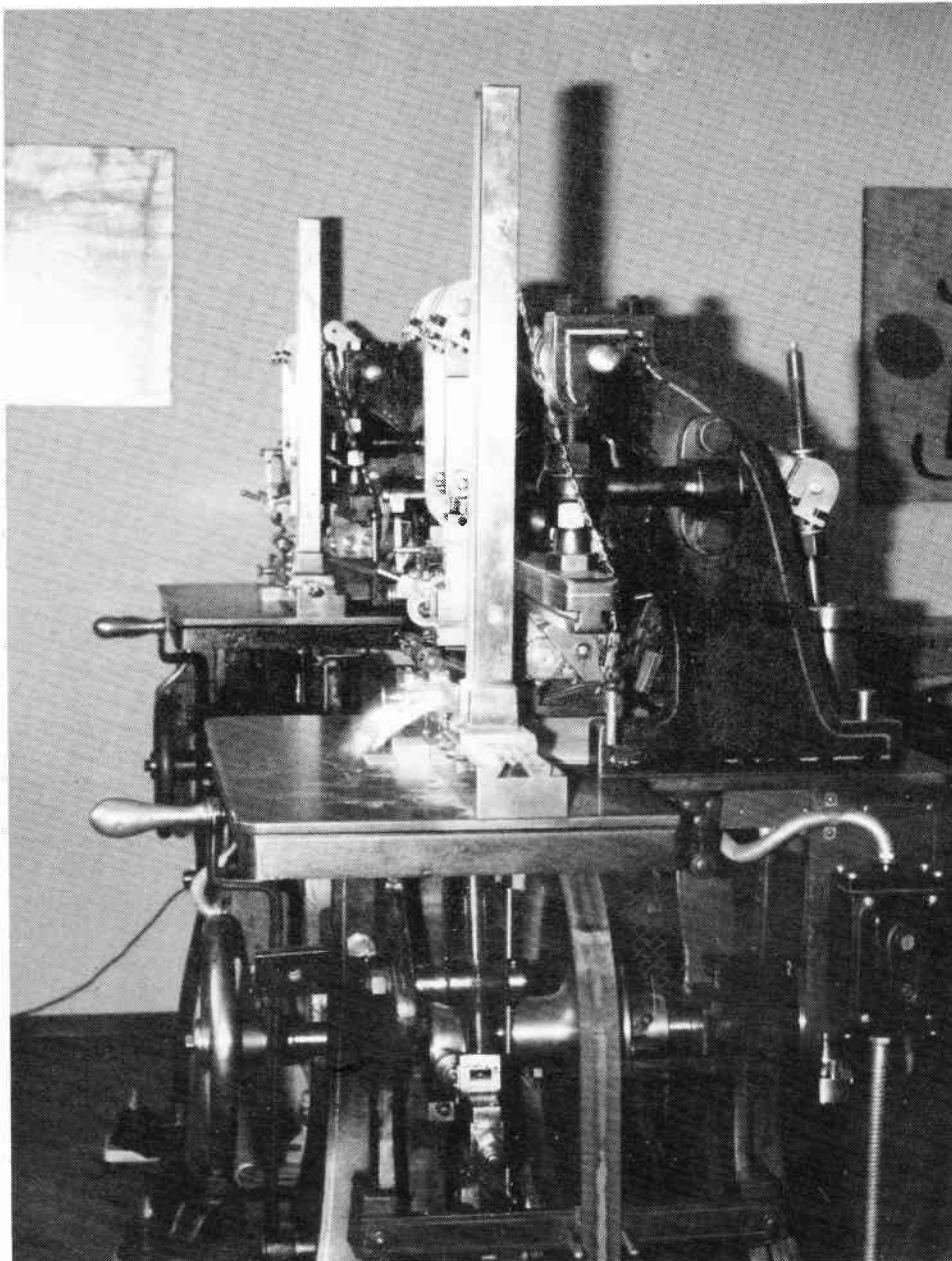
Der hersker sirlig orden i DSBs lille trykkeri. I depotrummet opbevares alle tidligere brugte klichéer, således at arbejdsgangen ved udarbejdelsen af nye billetter med kun få rettelser er smidiggjort. Det hænder dog ikke sjældent, at Kaj Hansen skal kreere en helt ny billet, men overgangen fra blykliché til gummikliché har dog gjort dette arbejde lettere og mere miljøvenligt.

I takt med takstsystemernes udbredelse er det i dag mest billetter til de jyske baner, der fremstilles, men der laves også mange billetter til private transportselskaber, ligesom en del veteranbaner også får trykt »rigtige« billetter hos DSB. DJK har jo sit eget lille billettrykkeri på Museumsbanen, men klubben har dog i tidens løb gjort flittigt brug af DSBs trykkeri.

Med 100 år på bagen går det lille trykkeri en usikker fremtid i møde, og vi med hang til samlemani og almindeligt jernbanenostalg kan kun håbe på, at den påtænkte nedlæggelse af denne lille rest af et stykke kulturhistorie ikke er alt for nær. En rigtig rejse kræver en rigtig billet. □



To af de tre gamle trykkemaskiner er her linet op. Trods 66 år gamle fungerer de perfekt under Kaj Hansens ledelse, men en fremtid i jernbanemuseets lokaler er ikke utænkelig, og tiden er måske nær. Foto den 11. september 1986: Jan Forslund



**D**  
 Københavns Bybane  
**CHARLOTTENLUND**  
 eller  
**Gentofte**  
 og tilh. senest 3. dagen  
 1.50 **2**  
 Jyt  
 Jyt  
 CH/GJ **D2**  
 1.50  
**09640**

Pra  
**MARIAGER**  
 til  
**VIBORG**  
 3KL. Kr. 2,80  
 Mariager-  
 Viborg (2,80)  
**09715**

**E**  
**MARIBO**  
**BANDHOLM**  
 1.70 **2**  
 1.70 Mb-Bb **E2**  
**0192**

Kontrolkupon  
 Bi-Hillerød  
**HILLERØD**  
**BIRKERØD**  
 og tilbage  
 senest 3. dagen  
 Fælleskl. Kr. 2.30  
 H T  
 8 Hillerød-  
 Birkerød 2.30  
**06137**

# Det begyndte i London

*For 125 år siden, 10. januar 1863, påbegyndtes driften på verdens første underjordiske bybane, Metropolitan Railway i London.*

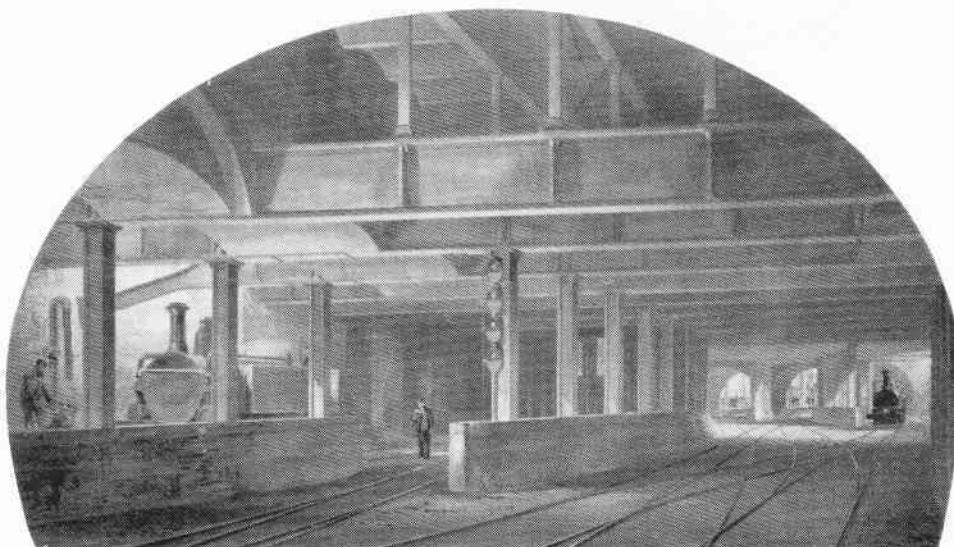
## Af Povl Wind Skadhauge

Det var ingen tilfældighed, at London kom først med en undergrundsbane. Det store indbyggertal og den økonomiske formåen gjorde deres. Men tillige havde man netop i London en udpræget tradition for trafik. Det hang sammen med, at byen var langt mere spredt end det europæiske fastlands storbyer. Allerede i 1830'erne blev der fremsat tanker om en underjordisk bybane. Men ideens ophavsmand, Charles Pearson, blev nærmest betragtet som gal, og der gik et par årtier, før den vandt genklang - og i 1854 førte til en godkendelse i parlamentet. I mellemtiden var trafiktætheden i det centrale London vokset katastrofalt. Propper i den hestetrukne, i forvejen langsomme vogntrafik opstod i stadig stigende omfang og viste tydeligt, at der var behov for et alternativ.

Man behøvede ikke længere at regne med publikums uvilje mod tunneler. Dem var der efterhånden en hel del af på britiske jernbaner. Endda nogle af de meget tidlige, ved deres anlæggelse endnu i isolerede strækninger, havde betydelige tunneler. Der var f.eks. én både på banerne Canterbury-Whitstable og Leicester-Swannington, åbnet henholdsvis 1830 og 1832 (ingen af dem eksisterer i dag, og persontrafikken ophørte allerede mellem 1. og 2. verdenskrig på begge). Og verdens første undervands-tunnel, Thames Tunnel, var omsider blevet færdig. Den var påbegyndt så langt tilbage som 1825 under ledelse af Marc Brunel (fader til Isambard Kingdom Brunel) og var beregnet for vejtrafik. Faktisk bestod den af to tunneler,

én for hver kørselsretning. Marc Brunel havde opfundet et tunnelboringsskjold, som gjorde arbejdet muligt overhovedet. Men der indtraf oversvømmelse og ulykker undervejs, og pengemangel forsinkede yderligere arbejdet. Skeptikere talte ironisk om the Great Bore (bore betyder såvel boring eller hul som plage og ærgrelse). Men i 1843 var selve tunnelen trods alt klar, og den blev 25. marts taget i brug som fodgængertunnel. Kassen var nemlig igen tom, og de ramper, som den kørende trafik skulle benytte mellem tunnelen og jordens overflade, manglede. Den store indsats kom først for alvor til sin ret, da East London Railway et kvart århundrede senere overtog dobbelttunnelen og lagde spor i den. Fra 7. december 1869 og indtil nu har den været i brug som jernbanetunnel.

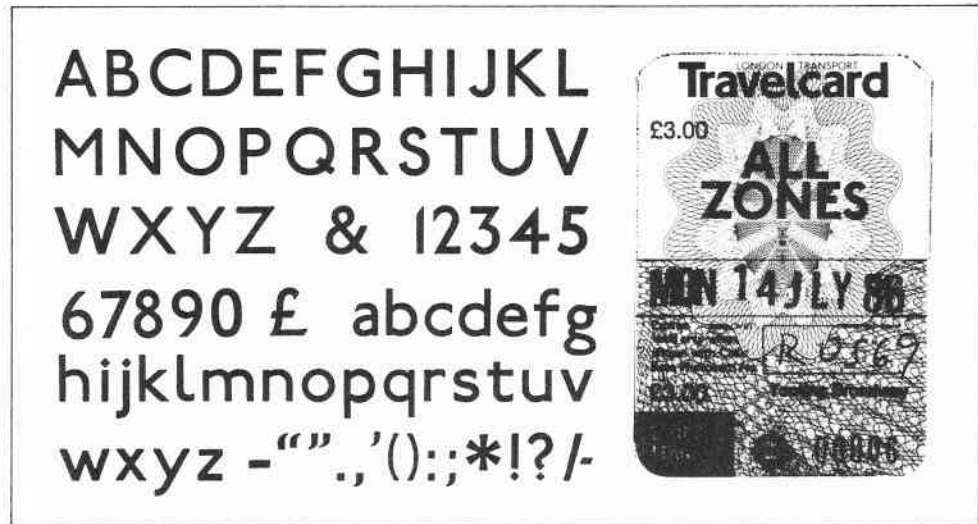
Metropolitan Railway's originale linie - den, parlamentet autoriserede i 1854 - gik fra Bishop's Road ved Paddington Station, Great Western Railway's endestation, mod øst til Farringdon Street. Længden var 3 ¾ miles (seks km). Det siges, at Krimkrigen 1853-56 indirekte var skyld i, at arbejdet først kom i gang marts 1860. Ligesom senere mange andre underjordiske baner, f.eks. Boulevardbanen i København, fulgte Metropolitan Railway et gadeløb og blev gravet ud ovenfra. Englænderne kalder det cut-and-cover metoden. Overdækningen, som til sidst skjules af den retablerede gade, var i dette tilfælde murede hvælvinger og/eller ståltragere. Forsynings- og afløbsledninger var der endnu ikke mange af. Alligevel var



Maleri fra ca. 1875 af indkørslen til Mansion House Station, dengang endestation for District Railway. Billedet er udført i den smukkeste 1800-tals tradition; der savnes dog en ordentlig redegørelse for sporskifter og skinnekrydsninger. Man ser nogle karakteristiske 2B-tenderlokomotiver på klassiske kondensindretning. I midten bemærkes gamle lyssignaler. Længst ude i baggrunden ventende passagerer på klassiske høje britiske perroner. De ses gennem murede hvælvinger, hvorimod den primære konstruktion i billedets forgrund er et system af stålsøjler og -dragere.

Arkiv: London Transport

Underground-skriften, Johnston Sans Serif fra 1916, har fået et langt liv. På et ugekort udstedt 70 år senere er den f.eks. stadig brugt til det meste af den trykte tekst (men hvorfor ikke til det hele?). Det af en cirkel med tværbjelke bestående bomærke, som ses forned på kortet og gør det »ægte«, har London Transport så at sige arvet efter Underground-selskabet. Det virker næsten som et bogstav i Johnstons alfabet. Så vidt vi des, symboliserer cirklen både hjul og tunnelrør.



de et problem, idet planum ikke lå særlig dybt; man nåede ad udmærkede trapper ret let ned til perronerne.

Banen var dobbeltsporet og anlagt med to sporvidder: Great Western Railway's bredspor (7 ft 1/4 in = 2140 mm) og - på foranledning af Great Northern Railway - normalspor (4 ft 8 1/2 in = 1435 mm). Der blev benyttet treskinnespor med den fælles skinne nærmest perronkanten. Bredsporet, altså yderskinne, forsvandt 1. marts 1869.

Metropolitan Railway fik straks succes; 30.000 mennesker befordredes på åbningsdagen, og ti millioner passagerer var det første års resultat. En forlængelse af banen åbnedes mindre end to år efter den første strækning, og i tiden derefter kom den ene udvidelse eller sidelinie til efter den anden, i byens yderområder ikke anlagt som undergrundsbane, men på sædvanlig vis over jorden.

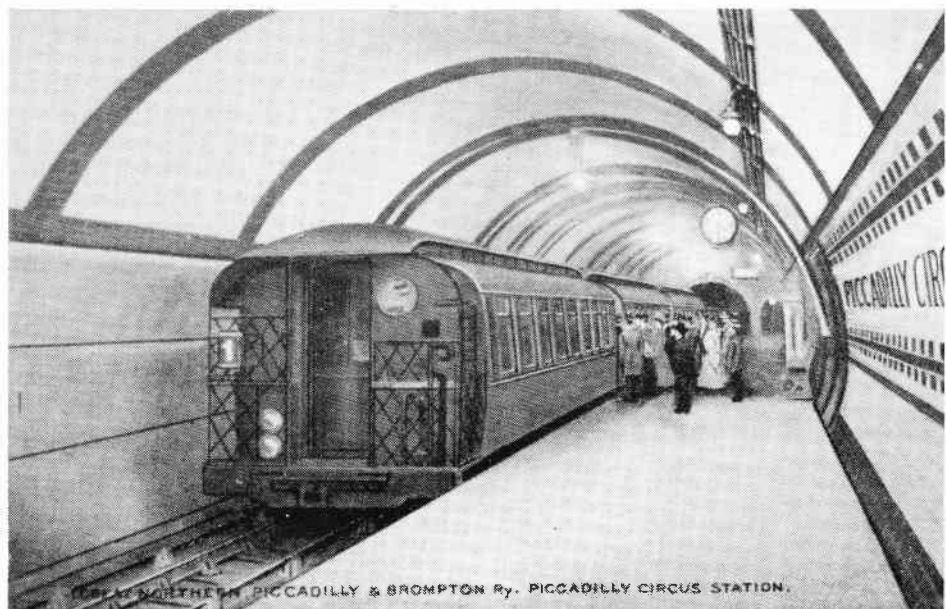
Et andet selskab åbnede juleaften 1868 Metropolitan District Railway, almindeligvis kun omtalt som District Railway. Denne var også en underjordisk jernbane - underground railway - bygget efter stort set samme principper som Metropolitan. Den gik fra South Kensington, hvor der var forbindelse med Metropolitan Railway, til Westminster. Også District Railway havde vind i sejlene og blev snart og flere gange udvidet, både under og over jorden. De to selskaber byggede en fælles strækning,

som blev færdig 6. oktober 1884. Dermed fuldførtes en ringbane, som forbandt - og stadig forbinder - de fleste af Londons store fjerntrafikbanegårde. Den kaldes Inner Circle, men ligner i sit forløb ikke meget en cirkel, snarere en aflang og noget misdannet kartoffel.

De indtil nu nævnte baner havde dampdrift med lokomotiver, skønt også kabeltraktion var betragtet som en mulighed. Nogle passagerer tog med toget i den tro, at den svovlholdige røg skulle være gavnlige for helbredet. Men generelt fremstod det underjordiske jernbanemiljø nu ikke særlig attraktivt, præget som det var af røg og snavs (hvad man ikke ser på de smukke tegninger og malerier, der findes fra undergrundsbanernes tidlige år).

Senere opstod i London en anden type undergrundsbane, opbygget af cirkulære stålørsektioner (i tidens fylde også jernbeton). Den var tillige dybtliggende, hvorved linieføringen blev ret fri, uafhængig af bygningsfundamenter og underjordiske ledninger. Elevatorer eller rullende trapper var nødvendige. En forløber var Tower Subway, en i tværmål beskedent cirkulær tunnel under Thamesfloden, som blev åbnet 1870. Indvendig diameter var 6 ft 8 in (2032 mm). I tunnelen blev lagt en kabeltræksjernbane med 2 ft 6 in (762 mm) sporvidde. Ved enderne var placeret primitive elevatorer, og det hele blev drevet af små dampmaskiner. Passagertallet var så begrænset, at

På dette postkort fra 1907 den på daværende tidspunkt splinternye Piccadilly Circus Station og rullende materiel fra samme tid. Det har indgitrede endeperroner og tagrytter. De mennesker, som står på perronen eller er ved at »stige« på toget (man stiger ikke noget af betydning), synes at være et resultat af fotomontage. Den er ikke helt behændigt gjort; personerne er for små, ikke mere end 1 1/2 m inkl. cylinderhat! På den måde virker toget meget større og rummeligere, end det er, og perronen ser alt for bred ud. Arkiv: London Transport





Metropolitan Railway stod bag et ejendomsselskab, der købte grunde og opførte huse i de nordvestlige forstæder, som denne bane og dens sidegrene forbandt med det centrale London. Ikke underligt, at man kaldte området »Metroland«. På de yderste strækninger vedblev dampdriften længe, og der blev f.eks. i 1920 anskaffet ekspress-tenderlokomotiver med det usædvanlige hjularrangement 2B2. I øvrigt kørte man i 1900-tallet hovedsagelig elektrisk. Toget på billedet figurerede på en i 1923 udsendt reklamebrochure. Det fremføres af et 1200 HK lokomotiv fra en klasse, der blev bygget i 1922 og følgende år med genbrug af dele fra ældre maskiner. På banens åbne strækninger klarede denne type hastigheder op til godt og vel 100 km/h.

Arkiv: London Transport

driften ikke kunne betale sig; den blev indstillet efter små fire måneders forløb. Indtil åbningen af Tower Bridge i 1894 fungerede Tower Subway derefter som fodgængertunnel (mod betaling), og siden er den blevet førgangsvej for hovedvandleddninger. Ingeniøren Peter Barlow og især hans elev James Henry Greathead videreudviklede ved bygningen af Tower Subway tunnelskjoldsteknikken, som både dengang og senere viste sig velegnet i blåret under London.

Den første rigtige tube railway (»rør-jernbane«) kom i gang 18. december 1890. Dens navn var City & South London Railway. Den havde normalspor, men i rør med kun 10 ft 6 in (3200 mm) indvendig diameter, så konstruktionsprofilen var yderst beskedent. Dampdrift som på Metropolitan og District var udelukket. Greathead havde på studietur til USA set kabelspurvognene i San Francisco, og man havde en tid tænkt sig at overtage princippet, men endte alligevel med lokomotivdrift - på verdens første elektriske undergrundsbane (som altså snart er 100 år gammel). Systemet var 500 V jævnstrøm



Stationerne på en tube line er også indrettet i rør, men disse har større diameter end selve strækningens rør. Billedet er fra Waterloo undergrundsstation, men det er ikke til at se det, hvis man ikke lige ve' det. Tube-stationerne ligner, så bogstaveligt det overhovedet kan forstås, hinanden til forveksling. Men et og andet fremtæder lidt anderledes på dette billede, som er fra 1983, end på det andetsteds bragte postkort fra 1907. Især springer de store reklameplakater i øjnene.

Foto: Jørgen Skadhauge

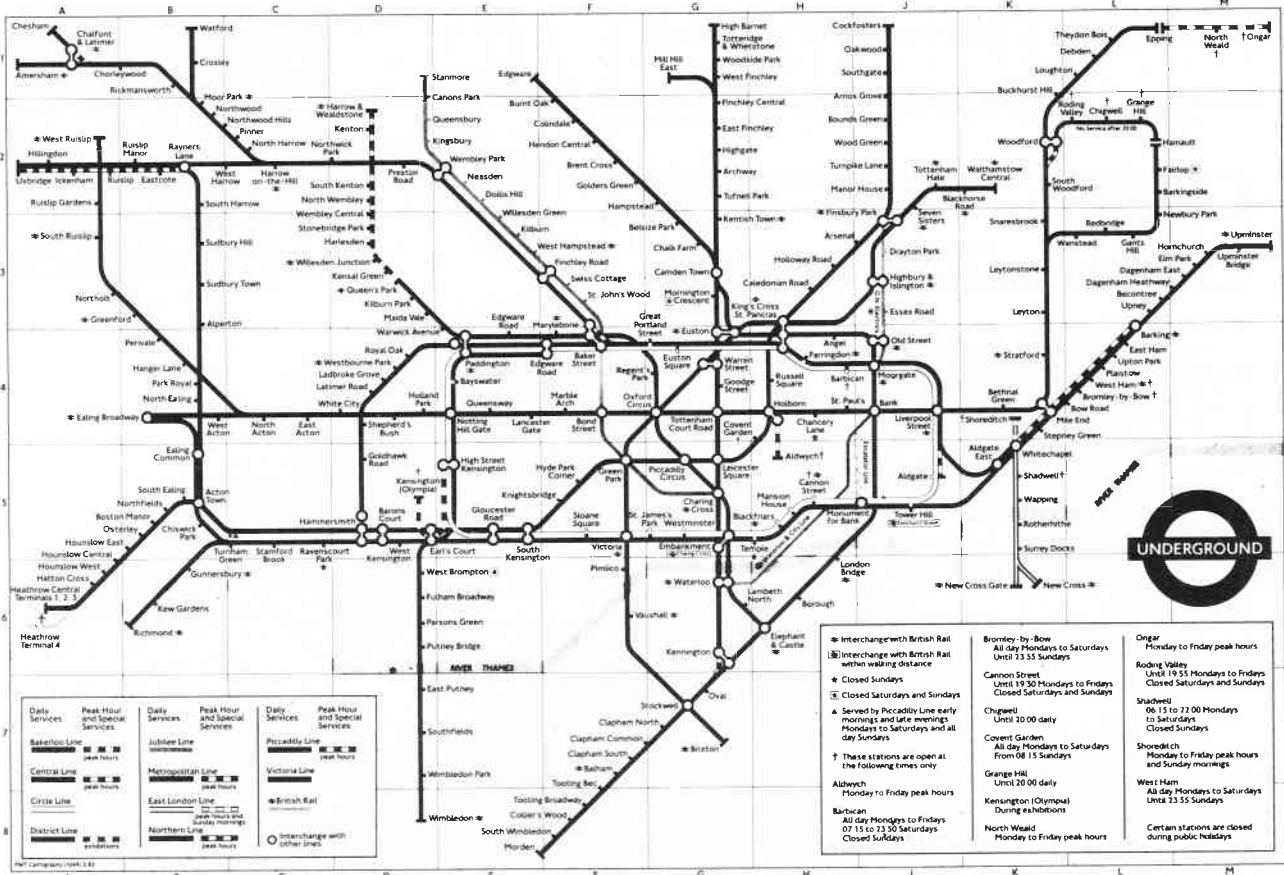
med indvendig tredieskinne, asymmetrisk placeret af hensyn til koblingerne.

Flere sådanne elektriske tube lines fulgte efter i de to følgende årtier, ligeledes med normalspor i snævre rør, ét for hvert spor. Indvendig rørdiameter blev dog forøget til 11 ft 8 in (3556 mm) eller 12 ft (3658 mm), og det gav trods alt visse fordele i materiellets udformning, skønt konstruktionsprofilen var langt mindre end det almindelige britiske, i forvejen snævre profil. I 1923-24 blev City & South London ombygget til samme standard. De dybtliggende tube lines er i høj grad en London-specialitet; kun i Glasgow findes lidt, der ligner. Dybt skal nogle steder tages helt bogstaveligt; maksimum er 192 ft (58,5 m) under gadeniveau, ved Hampstead. På Central London Railway, der blev færdig i år 1900, fandt man for øvrigt på at indlægge 16,67‰ stigninger op til stationerne. Den deraf følgende naturlige opbremsning og acceleration sparer både tid og energi.

Londons gamle dampdrevne undergrundsbaner blev 1903-05 ombygget til elektrisk drift, ikke blot som miljøforbedring, men også for afvikling af en mere intensiv toggang og dermed opnåelse af øget passagerkapacitet. Systemet, som genfindes i »tuberne«, er 600 V jævnstrøm med 3. og 4. skinne, d.v.s. udvendig strømskinne på den side, hvor det er belejligt, og returskinne centreret i sporet. På den ydre del af forstadslinierne, beliggende i det fri, beholdt man dog dampdriften i årevis efter den første elektrificering.

De forskellige undergrundsbaner bibeholdtes længe som uafhængige foretagender. Men i flere af dem var der kapital fra samme kilde. Det førte i 1910 til en gruppedannelse, som omfattede District Railway og en række tube lines, endvidere London General Omnibus Company samt London United Trams. Et af de for publikum synlige resultater var et almindeligt takstsystem, som også var fælles med den stadig uafhængige Metropolitan Railway. Et andet var et grafisk identitetsprogram eller i hvert fald et stort skridt i den retning; skrifteksperten Edward Johnston tegnede 1916 en Underground-skrift, som senere blev efterlignet af andre britiske jernbaneforetagender - samt af DSB. Fællesdriften blev yderligere styrket i





Det stiliserede kort over Londons undergrundsbaner med tilhørende strækninger i det fri gengives her i en udgave fra 1985. Det har ligesom banesystemet dannet forbillede andre steder, og det er forbilledigt. Men egentlig burde det måske også vise de talrige linier mellem det centrale London og forstæderne, som blev oprettet og drevet af »rigtige« jernbaner og i dag hører under British Rail. Syd for Thames udgår de et finmasket net, der i høj grad modsvarer Underground-nettet nord for floden. Et sådant kombineret kort findes selvfølgelig, men fylder vel rigeligt til at gengives her.

1933 ved dannelsen af London Passenger Transport Board, som under sig fik praktisk taget al kollektiv trafik i Stor-London. Organisationen, som det er nærliggende at sammenligne med Hovedstadsområdets Trafikselskab, videreføres i dag af London Transport Executive. Almindeligvis bruges blot betegnelsen London Transport.

Det store bybanenet, som »Underground« udgør, er udbygget og forbedret til stadighed helt frem til nutiden. Men princippet er uændret: underjordiske strækninger i de centrale, tættere bebyggede områder (det vil i det aktuelle tilfælde sige ikke så lidt), og udløbere i det fri til

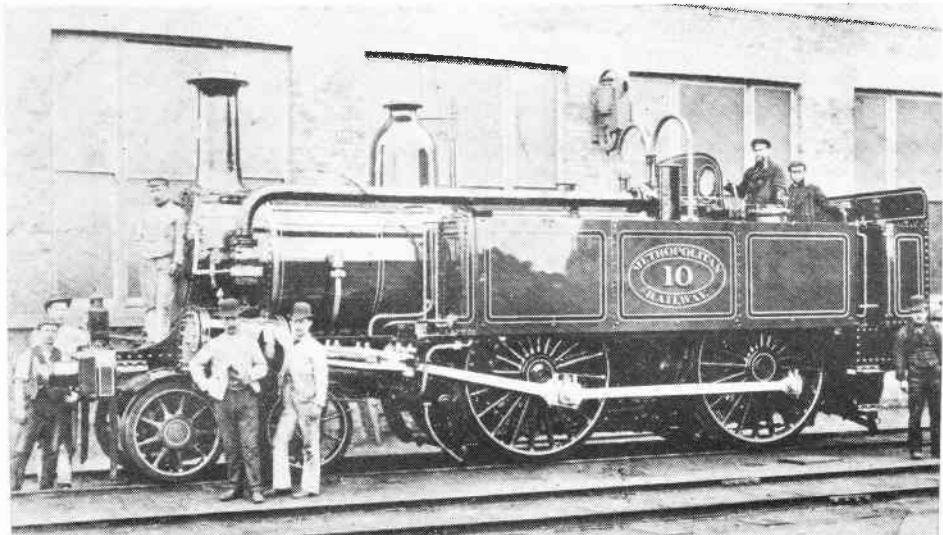
endog ret fjerne forstæder. Rundt om i nettet er der muligheder for omstigning til British Rail.

For at begrænse artiklen udelades omtale af en række forhold, bl.a. sikkerhedssystemerne (som tilsyneladende altid har været på forkant med udviklingen) og den rolle, undergrundsbanerne i London spillede under 2. verdenskrig (hvor 79 stationer blev beskyttelsesrum, udstyret med køjer, sanitære faciliteter og klinikker - visse stationer nær Thames-floden desuden med særlige porte til hindring af oversvømmelser). Til gengæld bringes som afslutning nogle ord om det rullende materiel.

Metropolitan Railway havde på mere end én måde

Beyer, Peacock & Co. byggede Metropolitan Railways lokomotiver. Her er nr. 10 fotograferet i 1880, formentlig efter hovedrevision. Bemærk foruden det karakteristiske spildedampsrør vingesignalet, som er monteret væghængt mellem to vinduer, og sporene, som i modsætning til daværende britisk praksis er lagt af Vignoles-skinner.

Arkiv: London Transport





Skematisk tegning af motorvogn fra en af London Transports tube lines og københavnsk S-togsvogn. Målestokken er den samme for begge køretøjer, så man kan få et umiddelbart indtryk af forskellene. De to vogne er næsten jævnaldrende. Den engelske stammer fra 1967 og er udviklet med henblik på Victoria Line, som blev åbnet 1969. Den danske vogn (litra MM) er fra første levering af 2. generations S-togene (de røde); den modtog DSB 1966-68. Tegning: Povl Wind Skadhaug

Great Western Railway i ryggen, og i de første måneder afviklede man driften med bredsporet GWR-materiel: 1B-tenderlok med 6 ft (1829 mm) drivhjul og nogle rimelig komfortable vogne med øgenavnet »Long Charleys«. Efter uoverensstemmelser mellem GWR og Metropolitan lejede man så en tid materiel fra London & North Western Railway samt Great Northern Railway. I 1864 kom de første af Metropolitan's egne lok, 2B-tenderlok med kondensation af spildedampen i vandkasserne, så længe der kørtes på de underjordiske strækninger. Dette princip var også benyttet ved de nævnte GWR-lokomotiver. Fremgangsmåden medførte, at man ved endestationerne jævnligt måtte aftappe varmt vand og påfylde koldt. Og røgen kunne der ikke gøres noget ved. Alligevel var det denne loktype, der frem til elektrificeringen udgjorde trækraften både på Metropolitan, District og Inner Circle, som de to selskaber i fællesskab stillede materiel til; det kørte hver sin vej rundt!

Det første elektriske materiel - på City & South London - var små firehjulede 100 HK lok, som hver trak tre vogne af et noget specielt tilsnit. Da der alligevel ikke var noget at se udenfor, manglede rigtige vinduer; kun nogle små ventilationsrammer, fandtes øverst over de polstrede bænke langs ydervæggene. Det undrer ikke, at disse vogne fik øgenavnet »padded cells« (gummiceller) og blev ombygget inden længe.

Waterloo & City Railway, som London & South Western Railway stod bagved, og som i dag hører under British Rail, omend den er en rigtig tube line, brugte kun lokomotiver til rangering. Selve togene var fra begyndelsen sammensat af to motorvogne med to mellemvogne, snart ændret til femvognstog med i alt tre mellemvogne. Banen blev åbnet 1898, og året efter anskaffede man yderligere nogle motorvogne, men med førerrum i begge ender. De kørte solo uden for myldretiderne.

På den næste tube line, Central London Railway, begyndte man med lokomotiver. Disse var langt større og kraftigere end forannævnte på City & South London og havde fire aksler, i bogier. Der viste sig desværre generende rystelser, og de måtte ombygges. Og i det lange

løb blev resultatet, at man på alle tube lines gik over til tog oprangeret af motor-, mellem- og/eller styrevogne i forskellige kombinationer. (Multipel-styringen havde amerikaneren Frank Julian Sprague, medarbejder hos Edison, udviklet i slutningen af 1880'erne; den blev grundlaget for udformningen af en mangfoldighed af elektrisk drevne tog verden over). Sådanne togsæt blev også indført på de oprindelige dampdrevne linier, og her kunne de udføres med normalt britisk konstruktionsprofil. Men Metropolitan og District havde endvidere gennem mange år nogle - til dels ret store - bogielokomotiver som trækraft for mere traditionelt passagertogsmateriel. Metropolitan brugte typisk britiske kupevogne til de hurtige »fjernforstadstog«, hvor damplok på yderstrækningerne overtog togstammerne, som med el-lok var ført ud fra bycentret, under jorden.

I de som tubebyggede undergrundsbaner kan kun køre specielt materiel. De kaldes tube stock, og har altid haft



Nutidigt materiel på District Line, altså af en så »normal« type, at det er helt uanvendeligt på de som tube byggede undergrundsbaner. Sporet i forgrunden har udvendig 3. skinne og centreret 4. skinne.

Foto: oktober 1987 Lone Forslund

et underligt trykket udseende (der ganske svarer til realiteterne), men gennem årene er temaet gennemspillet i utallige variationer og stilarter. I alle tilfælde går det kraftigt hvælvede tag så langt ned over siderne, at vinduerne overkant kun er ca. 1 ½ meter over gulvet. Yderdøre i siden skærer sig langt op og ind i taget. En del af det ældste materiel havde desuden, eller udelukkende, åbne endeperroner med gitterlåger. Fra endeperronerne gik man ind i vognen gennem symmetrisk placerede gavldøre. Materiel af denne art omtales ofte som gate stock.

Undergrundsbanerne i London har tjent som eksempel (i nogle tilfælde også modeksekempel) for bybanesystemer i andre storbyer, i mange lande. Om det så er betegnelsen Metro, der bruges både i øst og vest, kan den føres tilbage til London. Ordet metropol er af græsk oprindelse; metropolis betyder egentlig moderby (i forhold til kolonier) og er senere brugt mere generelt i betydningen hovedstad eller storby. Med den Metropolitan Railway, som nu fylder 125 år, fik ordet ny betydningsmæssig dimension. □



Tog på Metropolitan Line på vej til Aldgate. Det har netop kørt på verdens ældste underjordiske bybanestrækning og ankommer her til Farrington. Stedet er hverken rigtig under- eller overjordisk, men det giver ingen skår i den vinterstemning, som et let snefald har ført med sig, og som heller ikke graffiti på motorvognens front formår at spolere.

Foto: februar 1986 Jakob Stilling

## Med 012 til Bayreuth... eller Puttgarden?

*En appetitvækker til sommerens store DJK udflugt til Tyskland - hvor DB har lettet dampforbudet yderligere.*

### Af Jakob Stilling

Det land i Europa, hvor den officielle indstilling til damplokomotiver fra statsbanernes side efter den ordinære dampdrifts ophør var mest fjendsk, var Vesttyskland.

Umiddelbart efter at depotet i Rheine i oktober 1977 havde slukket oliefyret i de sidste driftsklare 043-lokomotiver, og man havde afholdt det sidste »tag under damp-arrangement«, gennemførte Deutsche Bundesbahn et totalt dampforbud på alle sine strækninger.

De driftsklare damplokomotiver, der de foregående år var blevet revideret af forskellige jernbaneklubber, var herefter henvist til at køre på privatbanerne, eller i udlandet. DBs dampforbud i årene efter 1977 gav dog jernbaneklubber i Holland, Østrig og Frankrig økonomiske muligheder for at holde adskillige tyske damplokomotiver i drift. Hver gang f.eks. den hollandske klub Stoom Stichting Nederlands holdt åbent hus eller kørte med sin 65-0 og 023-er, kunne klubben være sikker på, at der dukkede i tusindvis af vesttyskere op for at se de maskiner, som DB ikke ville lade køre på sine strækninger. De tyske privatbaner, som samarbejdede med forskellige jernbaneklubber havde også stor glæde af det store opsving i den vesttyske jernbaneinteresse, som først for alvor kom, da dampdriften var ophørt. Særtogskørsler med damplokomotiv på de forskellige privatbaner i slutningen af 70'erne medførte ind imellem tumultagtige scener, og enkelte

ulykker, når mange ivrige fotografer trængtes op ad og til tider på sporet for at få et billede af et eller flere industri-banelokomotiver, eller af Eisenbahn Kuriers 24-er.

Frygt for manglende disciplin og ulykker var i flere år en af de grunde, som DBs ledelse gav, når man afslog forespørgsler om dampstøt. Også frygt for skader på køreledningsanlæg(!) og manglende muligheder for kul- og vandforsyning blev anført som hensyn, der lå bag dampforbudet.

Da de første planer for festligholdelse af 150-året for åbningen af Tysklands første jernbanestrækning mellem Nürnberg og Fürth blev offentliggjort, var der ét punkt, som overalt i verden tiltrak sig særlig opmærksomhed: DB ville i anledning af jubilæet lempe dampforbudet og tillade, at der kørte enkelte damptog på et par ikke elektrificerede strækninger øst for Nürnberg. De to strækninger, som ekstraordinært ville blive åbnet for dampstøt, vakte gode minder hos de entusiaster, som i tide havde besøgt Vesttyskland. Det drejede sig om køreplanstrækningerne 893 Nürnberg Hbf-Neuhaus (Pegnitz) ad Pegnitzflodens højre bred, videre ad strækning 840 over Pegnitz og Schnabelwaid til Bayreuth, samt strækningen 860 fra Hersbruck (r.Pegnitz) over Neukirchen og Sulzbach-Rosenberg til Amberg. På disse to strækninger findes en række af de klassiske fotosteder i Vesttyskland, f.eks. Vesttysklands mest legendariske bakke, »Die

Schiefe Ebene«, som med stigninger på op til 25‰ starter lige udenfor Neuenmarkt på strækningen til Martorschorgast og Hof.

DB ville i anledning af jubilæet bringe eksprestoglokomotivet 01 1100 (tidl. 012 100), persontoglokomotivet 23 105 (tidl. 023 105) og godstoglokomotivet 50 622 (tidl. 050 622) tilbage i køreklar stand.

En række ældre diesel- og elektriske lokomotiver skulle på forskellige måder deltage i afviklingen af jubilæums-særtogene.

Fra starten var der dog ikke tale om, at DB ville tillade privatejede damplokomotiver at køre på sine skinner, undtagen under de jubilæumskavalkader, der var planlagt i eftersommeren 1985.

I det program, der udkom i efteråret 1984, var der lagt op til otte forskellige udflugtsmuligheder, hvoraf to skal nævnes:

**Tur 1 »Auf Richard Wagners Spuren«** var en udflugt fra Nürnberg til Neuenmarkt-Wirsberg med mulighed for besøg på det privatejede Deutsche Dampflok Museum i den gamle remise i Neuenmarkt-Wirsberg. Turen foregik med damp til Bayreuth, hvorfra toget fortsatte bag et museumsdiesellokomotiv - som regel V 200 022 - til Neuenmarkt.

**Tur 2 »Ins Herz der Oberpfalz«** var en damptogstur Nürnberg-Amberg retur, som kunne afvikles to gange pr. køredag.

Der var således allerede på forhånd lagt op til et meget omfattende jubilæumsprogram med mindst fem forskellige særtog hver uge fra midten af maj til slutningen af september.

Da det på forhånd kunne udledes af programmet, at der på adskillige køredatoer ville være brug for tre opfyrede damplokomotiver for at afvikle togene, startede der straks spekulationer om, hvordan DB skulle skaffe nedbrudsreserver og ekstramaskiner, når man selv kun kunne stille tre damplokomotiver til rådighed. Det blev hurtigt ret klart, at man måtte alliere sig med en eller flere jernbaneklubber, og i anledning af jubilæet givne køb på endnu et princip, nemlig forbudet mod privatejede damplokomotiver på DBs strækninger.

I vinteren 1984/85 bredte rygterne om mulige kandidater blandt de privatejede lokomotiver sig som ringe i vandet. Først da sommerens kørsler var kommet i gang, lå det klart, at kun den privatejede 01 1066, en søstermaskine til 01 1100, og den uombyggede og tillige privatejede, tidligere Deutsche Bundesbahn 01 114, også ville blive lukket ud.

Under indtryk af den helt overvældende forhåndsinteresse dukkede endnu flere særtogsplaner op i DBs sommerkøreplan for 1985. Hver søndag skulle der køres fire dobbeltture mellem Nürnberg og Hersbruck. Til disse tog blev jubilæets eneste tendermaskine 86 457 hentet frem fra mølposen og istandsat af DB.

Slutresultatet blev, at der næsten hver dag mellem maj og september kørte mindst to opfyrede maskiner fra Maskindepotet Bw Nürnberg I, hvor damplokomotiverne var blevet stationeret.

Publikumsinteressen blev selvfølgelig ikke mindre af dette. På stationen i Hersbruck opgav man at besvare de mange henvendelser og lavede i stedet en opslagstavle ude på perronen, hvor passagetider for samtlige særtog i den kommende uge løbende blev slået op.

På en af sommerens travle dage - søndag den 30. juni - kunne man mellem 8.45 og 19.00 se **17 forskellige damptog** i Hersbruck!

Dampdriften var af en sådan intensitet, at man hele tiden måtte minde sig selv om, at der ikke var tale om daglig drift. Man ville ikke for alvor have undret sig, hvis et af lokomotiverne pludselig var dukket op med et lokalgodstog.

Samme dag kørte kopien af »Adler«, det første tyske damplokomotiv, flere dobbeltture mellem Nürnberg og Nürnberg Ost, hvor der var arrangeret materieludstilling. Det meste af sommeren stod Deutsche Reichsbahns forsøgsdamplokomotiv 02 201 udstillet her. Da maskinen sidst på sommeren skulle tilbage til DDR, var dampforbudet smuldret så meget, at maskinen fik lov til at køre damp-særtog helt til Hof, inden det for egen damp kørte tilbage over grænsen.



Idyl og damp i lange baner. Her er det 50 622, der kæmper sig op ad bakken mellem Etzelwang og Neunkirchen i juli 1985.

Foto: Jakob Stilling





To O1'ere i Pegnitz med et af de mange særtog ved 150 års jubilæet i Tyskland.  
Foto sommeren 1985: Jakob Stilling

Sommeren 1985 blev afviklet uden episoder af betydning, uden væsentlige nedbrud og med et tilfredsstillende økonomisk resultat. Til at vedligeholde og køre med maskinerne var der ansat over 20 fuldtidsmedarbejdere! DB fastholdt dog langt hen på efteråret 1985, at lempelsen af dampforbudet var midlertidigt og ville ikke tage stilling til anmodninger om dampstøt i 1986.

Det gunstige økonomiske resultater og den gnidningsløse afvikling af jubilæumstøtogene var utvivlsomt hovedårsagerne til, at man trods alt også i 1986 gennemførte et omfattende udflugtsprogram på strækningerne Nürnberg-Amberg og Nürnberg-Bayreuth-Neuenmarkt Wirsberg.

Den fortsatte succes betød, at man i 1987 tillod endnu en udvidelse af aktiviteterne. Strækningen Nürnberg-Ansbach-Crailsheim-Schwäbisch - Hall-Hessental-Stuttgart (strækning 785) på næsten 200 km blev også givet fri, efter planen dog kun for O1 1100. På grund af nedbrud kom dog også 23 105 til at køre til Stuttgart i sommerens løb.

Også i den modsatte ende af dampreservatet skete der en udvidelse. Selv for DB blev fristelsen måske for stor: Schiefe Ebene blev også lukket op for dampstøt. Her er alene 50 622 godkendt til at prøve kræfter med bakken.

Et nyt initiativ i 1987 var kørsel med blandettog (Güterzug mit Personenbeförderung) på den til lejligheden frivogne strækning 891 Nürnberg-Markt Erlbach. I øvrigt fortsætter de fleste af de udflugter, som også var på programmet i 1985.

Også fremover vil der derfor være god grund til at besøge Nürnbergområdet, hvis man er interesseret i at se museumsdamp under vilkår, der til forveksling ligner den daglige drifts.

DB Nürnbergs succes har medvirket til at få øjnene op for de muligheder, der ligger i dampstøt, hos andre af DBs driftsområder.

Det tyske dampforbud er for alvor ved at smuldre. I sommeren 1987 har der været en del dampstøt i Ruhrområdet, bl.a. med den nyistandsatte 41 360, som nu er fast stationeret i Hamburg. DB Hamburg har gjort et grundigt arbejde for at opdyrke et nordtysk marked for dampstøt. Umiddelbart efter at 41 360 var ankommet i nyrevideret stand, arrangerede man i juni tre støt Hamburg-Westerland, Hamburg-Kiel og Hamburg-Putt-

garden(!). Især den sidste strækning er bemærkelsesværdig, for ligesom på den danske del af Fugleflugtslinien har der aldrig kørt planmæssig damp til Puttgarden. Også disse ture blev afviklet helt uden de episoder, som man tidligere fra officiel side var så bange for.

Der er udsigt til, at Hamburgområdet, som jo er nemt at nå fra Danmark, i 1988 vil være ramme om en hel række dampstøt. I begyndelse af juni 1988 afvikles den internationale trafikmesse IVA i Hamburg. Under udstillingen er der planer om at køre dampstøt på forskellige strækninger omkring Hamburg. Det er ikke utænkeligt, at de tre udflugter i 1987 har været prøveture for kørslerne i 1988. Bahndirektion Hamburg har bedt om at måtte låne O1 1100 i perioden, og dermed er grundlaget lagt for endnu engang at køre Hamburg-Westerland med O12. Disse tog var de sidste eksprestog med damp i Nordtyskland, helt frem til begyndelsen af 70'erne.

## Udflugt med DJK

Det er planen at lave en udflugt fra Danmark til Hamburg i begyndelsen af juni 1988 for at se nærmere på både trafikudstillingen, den daglige drift omkring Hamburg og dampstøtogene. Reserver allerede nu de to første weekender af juni 1988. Nærmere detaljer om den planlagte tur i næste nummer af »jernbanen«. □

## bane bøger

PÅ SPORET AF 1987 - Årbog om Danmarks jernbaner

Red. M. Duus og J. Forslund  
48 sider, ca. 100 ill. Kr. 98,-

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. 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 samlingsobjekt!

### ROEBANERNE

De danske roebaner i billeder og tekst

af Tom Lauritsen og John Poulsen  
72 s., farveomslag, 130 ill., Kr. 129,-

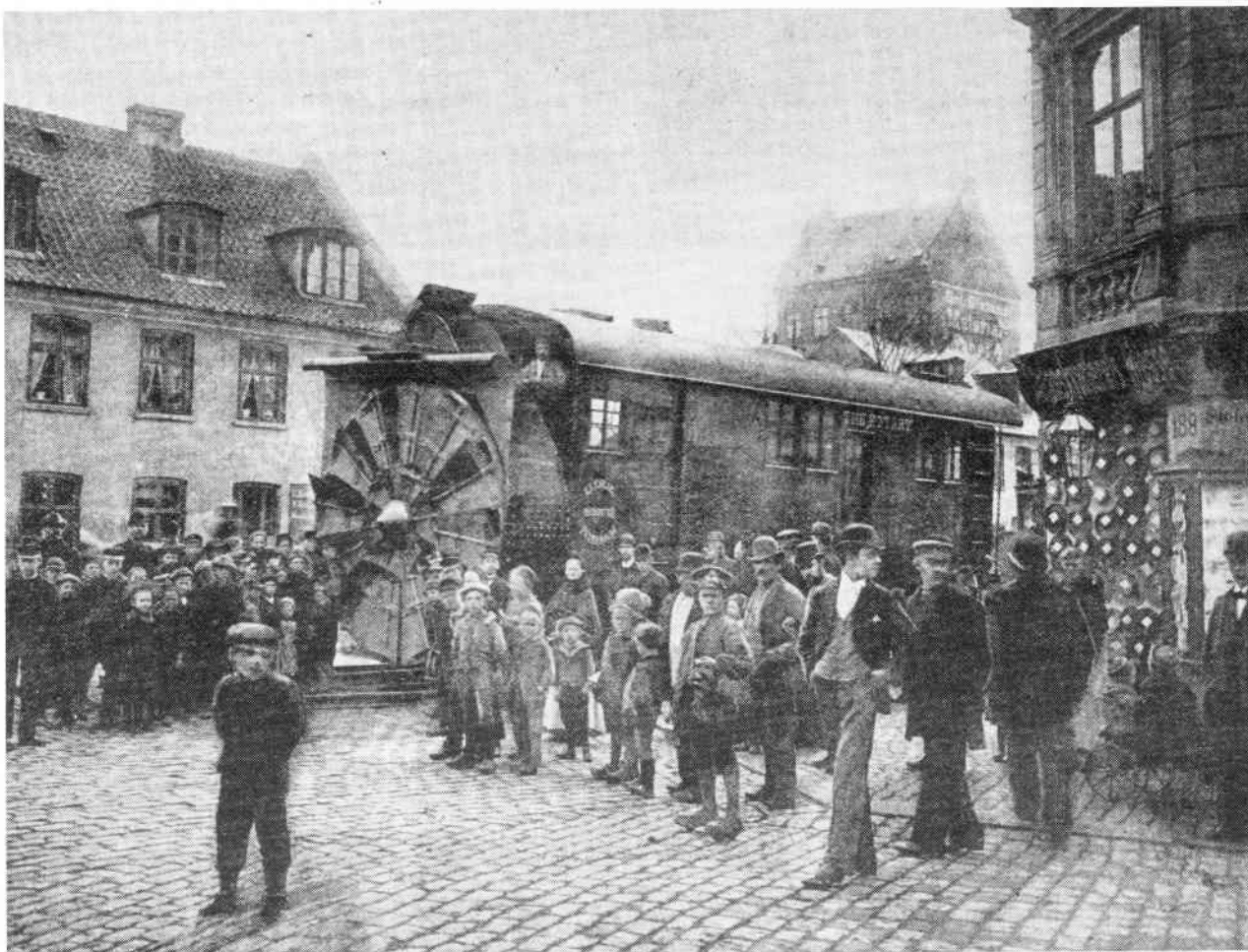
Bogen beskriver alle roebanerne - en generel del skildrer banerne i sammenhæng med de betingelser som bestemte deres anlæg og drift mv. Hvert banesystem og sukkerfabriks historie behandles, og linjenettet vises med kortskitser. Roebanernes spændende materiel skildres - desuden lister over trækraften. Over 100 pragtfulde fotos. 1. oplag udsolgt på under 2 måneder!

**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

# The Rotary

*En maskinfabrik i København byggede i 1895 en stor sneplov til den transsibiriske jernbane i Rusland.*



Sneploven til Rusland transporteres fra »Smith & Myginds« værksteder gennem Nørrebrogade til Nørrebro station, april 1895. (Dansk Jernbaneblad)

## Af Asger Christiansen

Maskinfabrikken Smith & Mygind blev grundlagt i 1872 af N.L.M. Smith og J. Chr. Mygind. De var barndoms- og skolekammerater, og i 1865 tog de begge studentereksamen i København. I stedet for at begynde en boglig uddannelse, besluttede de sig for at gå ind i maskinfaget. I 1869 rejste Smith og Mygind til Skotland for dér at uddanne sig yderligere ved de nye industrialnæg i Edingburgh og Glasgow. Ved hjemkomsten til Danmark i 1872 stiftede Smith og Mygind deres eget firma, og de erhvervede i København en gammel rejsestald på et i øvrigt ubebygget areal - det senere Nørrebrogade 68. Den gamle bygning blev indrettet til maskinværksted, og gennem årene opførtes en række nye fabriksbygninger ved siden af den ombyggede rejsestald.

Firmaet specialiserede sig i fremstilling af bryggerianlæg samt dampmaskiner og dampkedler til fabriksanlæg. Men i to tilfælde leverede man også rullende materiel til sporveje og jernbaner. Således byggedes i slutningen af

1873 et lille sporvejslokomotiv, der var konstrueret af Alexis Køhl. Det firkantede lokomotiv havde to løbeaksler og en enkelt drivaksel. Maskinen blev i de følgende år prøvekørt af Forstædernes Sporvej og Københavns Sporvei-Selskab.

I 1894 modtog firmaet en ordre på en stor sneplov til de russiske jernbaner. - På samme tid døde J. Chr. Mygind. Kort efter blev »Smith & Mygind« sammensluttet med firmaet Hüttemeiers Eftf. og omdannet til et aktieselskab med navnet Smith, Mygind & Hüttemeier. Hüttemeiers fabrik i Nansensgade blev nedlagt, og inventar og maskiner flyttedes ud på Nørrebrogade. Det nye aktieselskab beskæftigede 250 mand.

## Sneplov til Rusland

I begyndelsen af 1890'erne påbegyndte de russiske myndigheder bygningen af den mere end 9.000 km lange

transsibiriske jernbane. Formålet var bl.a. at sammenknytte det russiske riges vidtstrakte dele, og det var derfor vigtigt, at banen var farbar hele året. Hvis det skulle lykkes under den hårde sibiriske vinter, måtte man råde over et kraftigt snerydningsmateriel. Almindelige sneplove ville sikkert ikke være effektive nok, og de russiske myndigheder besluttede derfor at gøre forsøg med sneplove forsynet med et roterende skovlhjul. Det gravede sig gennem snedriverne og kastede den løsnede sne ud til siden af sporet. Systemet var kendt fra bl.a. Amerika, hvor ingeniør E. Leslie havde fået patent på en sådan sneplov. Skovlhjulet blev drevet rundt af en dampmaskine, anbragt i sneplovens vognkasse, men ploven var ikke selvkørende. Den måtte skubbes af en eller flere damplokomotiver.

I første omgang ønskede de russiske baner kun at anskaffe én enkelt sneplov som forsøg. Af årsager, der i dag synes uforståelige, blev ordren på plovens bygning placeret hos maskinfabrikken Smith & Mygind i København.

Den store sneplov var færdig i slutningen af april 1895. Vognkassen var rødmalet, og på siden maledes oplysning om, at ploven var bygget efter E. Leslie's patent. Lige under tagkanten sås navnet »The Rotary«, der var betegnelsen for typen med roterende skovlhjul.

»Smith & Myginds« værksteder havde ikke sporforbindelse. Transporten til Nørrebro station foregik derfor på den måde, at et kort stykke transportabelt spor blev lagt oven på Nørrebrogades brostensbelægning. Afstanden til stationen var godt en kilometer, og det tog tre dage at skubbe sneploven gennem Nørrebrogade. Transporten samlede naturligvis mange tilskuere.

Fra Nørrebro station sendtes sneploven via Tyskland til St. Petersburg (i dag Leningrad). De russiske jernbaners sporvidde er 1.524 mm, men ploven kunne alligevel godt køre på det europæiske jernbanenet, hvor sporvidden er 1.435 mm. Sneplovens hjul kunne nemlig flyttes ud og ind på akslerne.

Kort efter leveringen bragte »Dansk Jernbaneblad« en beskrivelse af sneploven under overskriften »The Rotary«. Artiklen gengives i det følgende. Gamle mål som f.eks. fod og tommer er dog omregnet til nutidige måleenheder.

## The Rotary

Hvem der for nogen Tid siden er kommen forbi Nørrebro Station, vil dér have lagt Mærke til et ejendommeligt udseende Køretøj, der har henstaaet paa et af Stationens Sidespor, flygtigt sét lignende en almindelig rødmalet Pakvogn, men ved nærmere Eftersyn visende sig at have baade Skorsten og Dampfløjte ragende op over Dækket, samt paa Forenden en stor graa Jernkasse, hvori var anbragt et uhyre Hjul, forsynet med bevægelige Skovle. Køretøjet er en Snerydningsmaskine, bygget hos Firmaet Smith & Mygind paa Nørrebrogade.

Da det muligen kan have Interesse for Jernbanebladets Læsere, følger her en nærmere Beskrivelse af den paa-gældende Maskine, der allerede i flere Aar har været anvendt paa de nordamerikanske Baner, hvor der findes ca. 70 Stk., medens denne derimod er den første i Europa. Patenthaveren er en Amerikaner ved Navn E. Leslie, boende i Byen Patterson i New Jersey.

Formaalet har været at bygge en Maskine, der, i Modsætning til de hidtil anvendte Sneplove, graver sig igennem Sneen.

For at opnaa dette er der langs Siderne inden i Vognen anbragt to meget kraftige Maskiner paa tilsammen 600 Hestes Kraft, der driver den svære Akse, i Diameter 22 cm, paa hvilken Skovlhjulet er anbragt. Paa dette sidder i en ydre Kreds 12 store og i en indre seks smaa Knive, hvilke ere vinkelformede og drejer sig om en Længdeaksel, saaledes at de skifte Stilling efter Hjulets Bevægelse. Bag til bestaar Hjulet af 12 tragtformede Rum, ét for hver Kniv, i hvilke Sneen under Hjulets Rotation hvirvles ind for derefter med stor Kraft at blive slynget ud gennem en Aabning foroven i den tidligere nævnte Kasse.

Aabningen i Kassen er dækket af en skraat liggende Skærm, der ved Hjælp af en Mekanisme inden i Vognen kan svinges saavel til højre som venstre, saaledes at man selv er Herre over, til hvilken Side Sneen bliver slynget ud.

Maskinen, der fremskydes af et Lokomotiv og arbejder sig gennem Snedriver af indtil 4 meters Højde med en Hastighed af 15 km i Timen, rydder Sneen bort fra Banelegemet til en Højde af 13 cm over Skinnen. Bagved Skovlhjulet er paa begge Sider af Vognen anbragt en Isplov og midt under Vognen paa begge Sider en saakaldet Sideplov. Disse ere til at hæve og sænke ved Hjælp af Dampkraft. Isploven kan sænkes indtil 5 cm lavere end Skinnehovedet og bryder derved Is og sammenfrosset Sne løs, hvorefter det skydes bort af Sideplovene, der nærmest ligne Halvdelen af en almindelig Sneplov i meget formindsket Størrelse.

Maskinens samlede Vægt i tjenstfærdig Stand er 52 Tons - til Sammenligning tjener, at Statsbanernes Ks Maskiner i tjenstfærdig Stand vejer 37,5 Tons, - Vægten fordeles med 13 Tons paa de to forreste og ca. 37,5 Tons på de 2 bageste Aksler.

Kedlens Vægt er 11 Tons, Cylindrenes Længde 575 mm, Diameter 445 mm, Slaglængden 575 mm, Damptrykket i Kedlen er 12 atm.

Vognen er en Bogievogn med 4.671 mm Afstand mellem Bogierne, dens samlede Længde er 9.792 mm. Højden fra Skinnerne til Ruffets Overkant er 4.090 mm. Hjulene ere indrettede saaledes, at de, ved Ankomsten til Rusland, kunne skydes knapt 45 mm ud, da den russiske Sporvidde som bekendt er en anden end paa de øvrige europæiske Baner, nemlig 1524 mm mod 1435 mm. □

### Artiklen om Rutebilskinnebusser

- må desværre endnu engang udskydes til et senere nummer, grundet aktuelt stof.

Landsforeningen til Bevarelse og Udbygning af Danmarks Jernbaner (LBUDJ) holder reception (15 års jubilæum) den

27. februar kl. 15.00-18.00  
på Leen B.5, 2.tv., 2630 Tåstrup.

# En septemberdag på Tønder-Ribe banen

*I 1987 kunne Ribe-Vedsted banen og sydover fejre 100 års jubilæum. Per Andersson brugte en dag til at gå banen igennem og finde minder fra gammel tid.*

## Af Per Andersson

Fra spor 1 på Tønder station udgår sporet mod Ribe, og umiddelbart nord for stationen drejer banen til Tinglev fra mod øst.

Ribebanen går straks ud over det flade land til det første trinbræt - Visby - der ligger ca. én kilometer øst for byen ved vejoverskæringen. Selve Visby station, der ligger et lille stykke nord for trinbrættet, er nu nedlagt og solgt til privat.

Videre nordpå til Brede, hvor Bredebro trinbræt ligger umiddelbart syd for byen. Bredebro oprindelige station er ligesom Visbys nedlagt og solgt til private gøremål. Engang gik der her en jernbane Rødekro - en bane der kom ind på Bredebro sydfra.

Næste trinbræt er Døstrup, og stationen er her nu nedrevet. Mellem Bredebro og Døstrup ligger den nedlagte station Vollum, øst for Nørre Vollum. Denne station er ligeledes solgt til privat.

Fra Døstrup går turen nu op til Skærbæk station. Her kom den tidligere Toftlundbane ind fra nord, en smalsporsbane der udgik fra Ustrup via Toftlund. Der er intet tilbage af banen i dag - ej heller i Skærbæk. Fra den store Skærbæk station er der kun én kilometer op til Brøns trinbræt. Selve stationen er for længst nedlagt og solgt til privat. Nord for Brøns ligger Rejsby trinbræt. Her er perronen forlænget ned til vejoverskæringen og forsynet med nyt læskur. Selve Rejsby station er nedrevet.

Herfra går turen mod Hviding station, ca. én kilometer syd for Vedsted. Hviding station blev nedlagt i september 1987 og solgt til privat, og samtidig blev et nyt trinbræt åbnet ca. 300 meter nord for stationen. Et skilt ved den nedlagte station viser vej til det nye trinbræt. Perronen er allerede gravet væk, og sporet, der før gik forbi perronen, er rettet ud. Det gamle stationsskilt af træ kan endnu ses, og man kan svagt ane navnet. Stationen blev bygget i 1922, efter at grænsestationen Vedsted, der lå på den dansk/tyske grænse, mistede sin betydning efter genforeningen i 1920. Stationen skiftede dog først i 1931 navn fra Vedsted til Hviding.

Den tidligere grænsestation Vedsted, der ligger ca. 500 meter nord for det ny Hviding trinbræt, blev solgt i 1922 til indenrigsministeriet og bygget om til statshospital, hvad det er endnu. Man kan se stationen fra hovedindgangen, men der er senere kommet flere bygninger til hospitalet, men at stationen minder meget om Ribe station kan dog stadig ses.

Syd for Ribe passerer banen Ribe å over en jernbanebro. Ribe station ligger i den sydøstlige ende af byen, men spornettet er betydeligt reduceret, og remisen, der ligger syd for stationen, bruges i dag kun til busværksted af DSB. Pakhuset bruges dog stadig af DSB gods.

På vej mod Gredstedbro passerer banen det lille ned-



Ribetog under indkørsel til Bramming umiddelbart inden de smukke vingesignaler forsvandt. Det nye signal anes ved foden af signalmasten.  
Foto den 28. juni 1987: Jan Forslund

lagte billetsalgssted Farup, der ligger øst for den lille landsby Kærby. Syd for Gredstedbro overskrider man den tidligere dansk/tyske grænse, Kongeåen, ved jernbanebro på vej ind til selve stationen.

Fra Gredstedbro går banen nordpå til Sejstrup trinbræt. Selve stationen er nu nedrevet. Fra Sejstrup løber banen ind til Bramming sydfra, og straks springer gamle armsignaler i øjenene, armsignaler der dog ikke benyttes mere. På selve Bramming station er alle armsignalerne nu nedtaget, men masterne står endnu. Armsignalerne fungerede endnu i sommeren 1987.

En dejlig tur på én af de gamle baner, men hvor meget lidt af det gamle miljø endnu er i behold. □



Den nu nedlagte Hviding station. I baggrunden anes svagt det nye trinbræt.  
Foto den 10. september 1987: Per Andersson



# Jernbanenyt - kort fortalt

Nyheder fra ind- og udland

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

## Privatbanerne



### Høng-Tølløse Jernbane

Den 22. december 1987 - på HTJs 86 års fødselsdag - afsluttedes spormoderniseringen for 1987, da man nåede ind på Stenlille station. Dermed er mere end halvdelen af banens strækningsspor moderniseret. I 1988 fortsættes fra Stenlille (nærmere Oustrup) og forbi Nyrup og næsten til Store Merløse, i alt seks km.

Den 16. december 1987 blev Høng station tilsluttet fjernstyringen på HTJ. Til betjening af sporskifter m.m. er der ligesom ved DSB stationer (f.eks. Højby på Fyn) opsat et betjeningsskab som togpersonalet skal benytte ved togkrydsninger og ved kørsel med rangertrækkene til og fra Gørlev.

I efteråret 1987 er der foretaget en omfattende ombygning og udvidelse af Dianalund station. Hele stueetagen er inddrægt til stationskontor, ventesal, FC og stationsforstanderkontor, og samtidig er faciliteterne for postvæsenet og personalet forbedret væsentligt. Alle ekspeditioner foregår nu ved åben skranke. Lokalerne er malet i banens farver: hvid/rød/sort.

Genåbningen af Dianalund station samt, at man var nået halvvejs med moderniseringen af strækningssporet med nyt spor, blev fejret lørdag den 12. december 1987 med en stor reception i Dianalund. I dagens anledning kørte DJK med damp­tog med OHJ nr. 38 mellem Høng

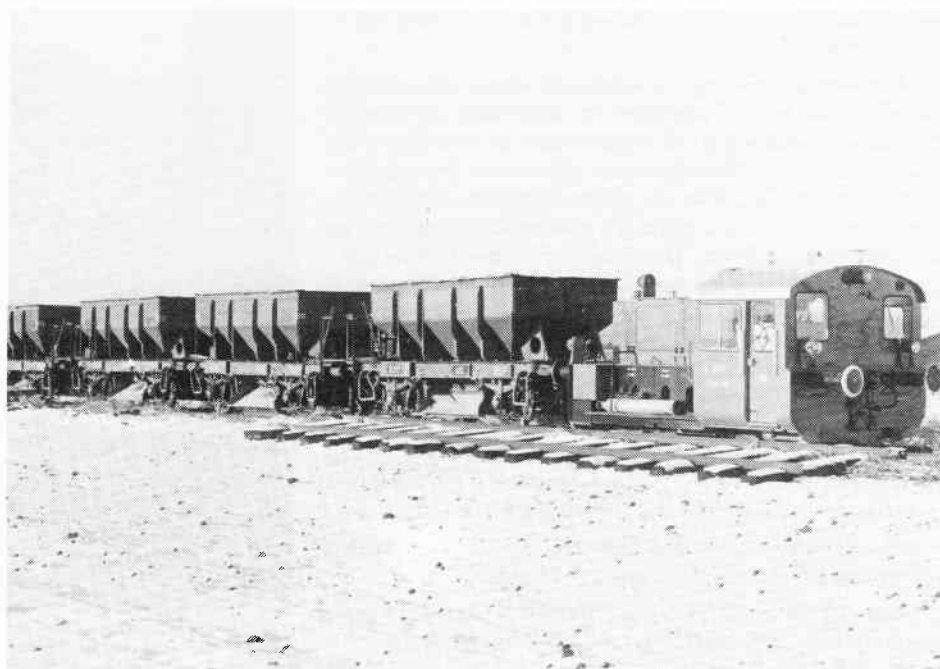
og Tølløse, og mange mennesker benyttede lejligheden til en gratis tur med damp­toget, der i øvrigt var oprangeret med OHJs og HTJs moderne personvogne.

Mandag den 4. januar 1988 blev et nyt trinbræt, »Bagmarken«, mellem Store Merløse og Nyrup taget i brug. Trinbrættet er anlagt ved den private Rudolph Steiner skole, og kun enkelte tog om morgenen og først på eftermiddagen skal standse der. Trinbrættet eksisterer foreløbigt i en forsøgsperiode frem til køreplansskiftet i maj. Inden da vil der være taget bestemmelse - afhængig af benyttelsen - om det skal være permanent.

Den fra DSB købte kørekran samt løbevogn (se »jernbanen«, nr. 4/87) vil blive litereret HTJ 61 og HTJ 61a.

I august måned 1987 leveredes en brugt Köf-traktor fra DB. Traktoren blev renoveret ved Regentalbahn, og kom til Holbæk på en godsvogn. Ved HTJ anvendes HTJ Köf 64, som den er litereret, af baneafdelingen.

Fra DSB har OHJ - HTJ ved årsskiftet 1987-88 købt sporvedligeholdelseskøretøjerne SR 501 og 503, bygget af Plasser & Theurer i 1975. DSB SR 503 med tilhørende løbevogn vil blive litereret HTJ 63 og HTJ 63a. DSB SR 501 vil blive anvendt til reservedele for HTJ 63 og OHJ SSR 67.



Der har været god brug for Tølløsebanens nye Köftraktor under den meget omfattende spormodernisering. Her ses Köf 64 mellem Vedde og Stenlille med ballasttog lørdag den 7. december 1987.

Foto: OCMP

## Lyngby-Nærum Jernbane

Nærumbanen har fået nylakeret de to styrevogne på Holbækbanernes værksted. Ys 26 kom skinnende blank tilbage til LNJ i begyndelsen af december, og Ys 25 returnerede efter foryngelseskuren medio januar. Holbækbanerne har efterhånden specialiseret sig i nylakering af privatbanemateriel - Østbanen har således i 1987 fået ommalet fire lynettevogne.

Som den første privatbane har Nærumbanen indført røgfri tog (Østbanen og Odderbanen er senere fulgt efter), men om det er dét, der har forøget passagemængden må stå hen i det uvisse. Tilgangen er på små fem procent, og det årlige antal passagerer runder i 1987 halvanden million!

På remiseområdet er et nyt olieopsamlingsanlæg, af miljømæssige hensyn, etableret.

En af banens to lastvogne blev i efteråret solgt til Skaugensbanen. Den gamle Hanomag værkstedsvogn er ligeledes solgt, og som erstatning er indkøbt en ny Mazda kabinevogn med lad til baneafdelingen.

## Odsherreds Jernbane

Spormoderniseringen på Vig station nærmede sig ultimo december sin afslutning.

I november 1987 er sporet i spor 2 på Hørve station udskiftet med et nyt spor bestående af brugte sporråmmer (37 kg) indkøbt fra DSB.

I foråret 1988 vil en omfattende spormodernisering og ombygning af spornettet på Nykøbing station finde sted. Samtidig påbegyndes udskiftningen af banens strækningsspor med nye 45 kg skinner lagt på nye bøgesveller i skærveballast. Der begyndes med ca. en kilometer fra Nykøbing station og forbi Nyledsbakken. Derefter flyttes til Hørve, hvorfra spormoderniseringen vil fortsætte fra Hørve forbi Svinninge mod Sandby. I alt skal der lægges ca. syv km nyt strækningsspor i 1988.

Til brug for baneafdelingen er der bestilt en brugt Köf-traktor ved DB. Ligesom HTJ Køf 64 bliver den istandsat ved Regentalbahn, og den forventes leveret omkring 1. april 1988.

I forbindelse med den forestående spormodernisering indkøbes der fra SJ yderligere et antal ballastvogne og desuden indkøbes der 17 undervogne af litra Hbs-v og Hos-v (tidligere Carlsbergvogne) til brug for transport af skinner til OHJ og HTJ fra svejsecentralen i Fredericia. Vognene vil blive ombygget på værkstedet i Holbæk og forsynet med ny bund. De vil blive fast sammenkoblet i tre træk af fem vogne, mens de resterende to vogne skal anvendes som reservevogne.

Den første nye skinnetransportvogn, ex DSB Hbs-v 231 1 297-7, er indtaget til ombygning som prototype for de øvrige 16 vogne i december 1987.

Skinnetransportvognene, som OHJ og HTJ købte i 1986, kan kun anvendes på DSB-strækningerne til 1989, hvor hastigheden for godstogene sættes op til 100 km/t. Herefter vil de blive benyttet udelukkende lokalt.

Personvognene OHJ Bhs 290, 292 og 293 er udrangeret og solgt til ophugning i Århus i august 1987.

Løbevognen fra DSB SR 501 (se under HTJ) vil blive anvendt som løbevogn for baneafdelingens trolje med kran, OHJ 62, og løbevognen literes OHJ 62a. OHJ 62

har i december 1987 fået monteret rigtige puffere i begge ender.

## Vestbanen

Driftsresultater	1985	1986
Antal rejsende <sup>1)</sup> . . . . .	471.021	1.475.927
Indtægt af personbef. . . . . kr	5.283.342	5.312.538
Vægt af bef. gods . . . . . t	38.504	41.071
Indtægt af bef. gods . . . . . kr	1.987.453	2.387.302
Samlet driftsindtægt . . . . . kr	10.460.822	11.478.888
Samlet driftsudgift <sup>2)</sup> . . . . . kr	14.723.723	14.681.653
Driftsresultat . . . . . kr	+ 4.262.901	+ 3.851.174

<sup>1)</sup> Heraf 226.733 rejsende med banens tog i 1985 og 229.196 i 1986.

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

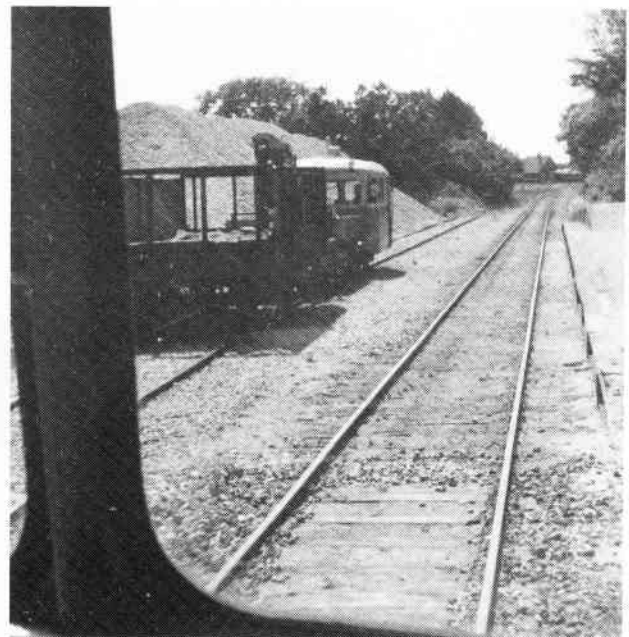
Trinbrættet »Boulevard« , der blev omtalt i »jernbanen«, nr. 6/87, blev taget i brug den 15. december 1987, og benyttelsen har siden da været rimelig.

På Vestbanens stationer er der i 1987 foretaget en del istandsættelsesarbejder, og der er opsat stolper med kæder imellem, således at perronerne er blevet bilfrie.

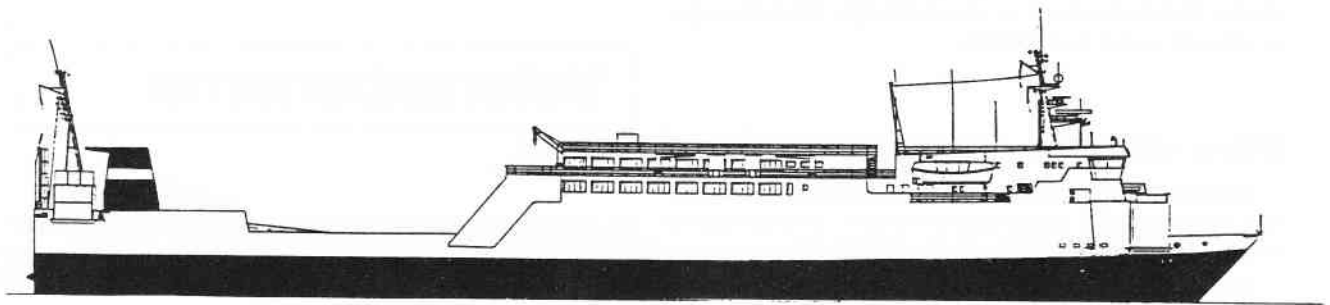
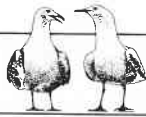
I løbet af 1988 fortsætter spormoderniseringen fra Henne og til umiddelbart efter Lunde, en strækning på ca. otte km. I Outrup skal der etableres en fjernbetjent krydsningsstation i forbindelse med spormoderniseringen, og i det tidlige forår nedgraves der kabler hertil på strækningen fra Henne til Outrup, således at banen til og med Outrup bliver fjernstyret.

Den 1. februar 1988 ophører postbefordringen med Vestbanens tog, og dette betyder, at køreplanen fra køreplansskiftet i maj 1988 kan ændres, således at der også bliver regulær timedrift på strækningen Varde-Nr. Nebel om morgenen.

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



Vestbanens motortrolje, som nu er købt af MHVJ, under ballastkørsel ved spormoderniseringen sidste år, set fra Ym 71 med Poul Andersen ved rorpinden. Ør. Vrøgum 27. juni 1987. Foto: Jan Forslund



Sådan kommer de »nye« DSB færger på Storebælt til at se ud efter ombygningen. Unægtelig afvigende fra DSBs øvrige færgedesign. Tegning: DSB

## Nye færger til Storebælt

DSB betræder nu nye veje i bestræbelserne på at øge kapaciteten på Halskov-Knudshoved overfarten, og dermed intensivere konkurrencen til Vognmandsruten, specielt for den tungere trafiks vedkommende. DSB har nemlig chartret to færger gennem en niårig aftale med Mercandia Rederierne om ro/ro færgerne »Mercandia President« og »Mercandia Governor«, begge bygget i 1982. Når de nye færger dukker op i foråret 1988 under nye navne (intern konkurrence i DSB regi), vil én eller to af de ældre færger blive udrangeret, først og fremmest »Halskov«.

Den nye anvendelse for de nye færger kræver imidlertid en ombygning, som betyder, at der bliver plads til ca. 500 passagerer, og 280 personbiler fordelt på to dæk. Ombygningen vil andrage i alt 130 mio. kr., men dertil kommer udgifter ved ombygning af ét færgeleje i hver havn.

De to færger har en længde på 131,70 m og en bredde på 20 m. Hovedmaskinen er på 5000 hk, og servicehastigheden er 16,5 knob.

Færgernes faste tilhørsforhold vil blive Storebælt, men det er tanken, at også Fugleflugtslinien skal besejles med de »nye« færger. Rødby-Puttgarden overfarten har længe manglet kapacitet, specielt for den tungere gods' vedkommende.

## Helsingør-Helsingborg

Som omtalt i sidste »færgenyt« blev de to ældste færger på H-H overfarten »Helsingør« fra 1955 og »Hälsingborg« fra 1960 overflødige ved indsættelsen af prinsessefærgerne. DSB havde frygtet, at de på grund af deres begrænsede anvendelsesmuligheder måtte sælges til op-hugning, men begge færger er nu solgt for en samlet pris af 1,6 mio. kr. »Helsingør« er solgt til et selskab på Malta, og skal under navnet »Royal Sheba« fungere som moderskib for perlefiskerbåde i Det Røde Hav. Færgeren afsejlede mod de varmere himmelstrøg den 13. november. »Hälsingborg« er solgt til et selskab i Italien med henblik på sejlads mellem nogle italienske småøer.

Prinsessefærgerne har været en stor gevinst for overfarten. Trods problemer med stærk sydøstenvind (hvor færgerne ofte må ligge i ro), har færgerne givet det længe savnede kapacitetsløft. Alt tyder på, at overfarten i 1987

vil aflevere rekordstore tal for overførsler af enhver art. Det nykonstruerede leje i Helsingør volder dog indimellem besvær, således faldt den yderste del af broklappen i vandet den 14. november grundet almindelig slitage! og Prinsessefærgerne måtte ligge stille i to døgn.

## Samsøoverfarten

Der er mellem DSB og Samsø Kommune opnået enighed om, at færgen fremover fast skal stationeres i Kalundborg, og at der i løbet af en kort årrække skal skaffes en færge til overfarten i stedet for den aldrende »Kalundborg«. »Fynshav« har ellers været på tale som afløserfærge til overfarten, men efter en prøvesejlads i september er det nu besluttet helt at opgive disse planer. Hvad »Fynshav« så skal bruges til står hen i det uvisse, men H-H overfarten i højsæsonen er en mulighed.

## Kattegatruterne og fremtiden

Det af Trafikministeriet nedsatte Kattegatudvalg barslede i december 1987 med en rapport om Kattegatruterens fremtidige virke. Konklusionen er, at Molslinien vil være den rute, der kan overleve som en rentabel forretning, medens Århus-Kalundborg og Grenå-Hundested overfarterne ikke vil kunne eksistere i sin nuværende udrustning. Kattegatudvalget foreslår de to detroniserede overfarter alternative muligheder. Ved at satse på mindre færger og tungere transport (f.eks. lastbiler) er der sandsynligvis en nichevirksomhed her.

Under alle omstændigheder vil bygningen af Storebæltbroen forrykke den nuværende overfartsstruktur voldsomt. I 1993 vil den faste jernbaneforbindelse over Storebælt blive åbnet, og derved bliver de tre store IC færger overflødige. Samtidig vil godstrafikken på Fugleflugtslinien forsvinde. Man må derudover påregne, at en stor del af passagerunderlaget fra Århus-Kalundborg overfarten vil rykke ned på Storebælt med nye IC/3-tog og hurtigere transport til Jylland. Går det efter planerne vil Halskov-Knudshoved overfarten blive lukket i 1997, når den faste vejforbindelse over bæltet er etableret, og samtidig må man regne med, at det bilende underlag for Århus-Kalundborg gradvist vil dale. DSB vil da stå med en lille halv snes færger, hvoraf nogle enkelte kan udrangeres eller sælges. Men de fem store IC-færger må ved

færgerokader finde anvendelse andre steder - Rødby-Puttgarden og Bornholmstrafikken er oplagte muligheder, men der findes mange andre alternativer.

For øvrigt vil DSB fra foråret 1990 komme i hård konkurrence på Østersøen, idet rederiet Lion Ferry - et datterselskab til Stena Line - da påbegynder sejlads mellem Rødby-Puttgarden med to store bilfærger. Kajanlæggen er allerede under projektering.

## Stena rail Ferry

Tirsdag den 8. december blev jernbanefærgeruten mellem Frederikshavn og Göteborg indviet i overværelse af et par hundrede deltagere, de fleste indbudte.

Selve indvielsen var ikke særlig festlig og tog ikke ret lang tid, da alle taler var henlagt til Hotel Frederikshavn (under spisningen) p.g.a. det kolde vejr. Fra hotellet blev deltagerne med bus kørt til stationen, hvorfra man med en af dagens intercitystammer blev fragtet til færgen. Her kørte trafikministeren og DSBs ledende ingeniør godt 50 meter ud på klappen på en skinnecykel. Havnedirektøren bød velkommen og efter en kort tale klippede ministeren snoren over. Herefter kunne man komme ombord på færgen, hvor der blev serveret gløgg og småkager. Efter godt en halv time fortsatte det officielle arrangement på hotellet.

Den lidt kedelige indvielse skal forhåbentlig ikke tages som noget varsel for rutens fremtid, selvom der i rutens første måned kun er overført én(!) vogn: et læs appelsiner på indvielsesdagen (vognen var endda kommet en dag for tidligt).

Vognen blev et par timer efter indvielsen kørt ombord på færgen, og det var samtidig første gang, DSB overhovedet var der med en vogn. Det var også ved at gå galt. Da vognen og to af MH'ens aksler var kommet ind på færgen, var der pludselig en højdeforskel mellem dækket og broklappen på ti cm. Broklappen er indrettet til automatisk højderegulering, men den havde man ikke fået justeret. Med manuel indgriben blev forholdet hurtigt ordnet, og man kunne skubbe vognen helt ind på færgen.

Som sagt er der kun overført en vogn, men fra midten af januar d.å. skulle ruten gerne komme rigtigt i gang. Man regner foreløbig med én afgang på alle hverdage. DSB har heller ikke lavet særlige foranstaltninger i form af flere godstog, og efter de sidste indskrænkninger (pr.

4/1-88) kan der nok heller ikke forventes noget i den retning.

Oplysningerne om Stena rail Ferry skyldes Jan Eriksen  
Færgenyt redigeres af Jan Forslund

## Veteranbanerne

### D-maskinegruppen



OHJ 38 blev trykprøvet i november og er nu atter i drift. Det blev i 1987 til to kørsler på Tølløsebanen.

I Odense har der ligeledes været travlhed ved kørsler med D-maskinen, senest med julekørslerne på Faaborgbanen.

Hærværk er blevet et voksende problem i Odense. I det sidste halvår af 1987 er ikke færre end seks af vognene blevet overmalet, og meget af arbejdet er gået med reparation af de hærgede vogne. Det udsætter desværre de store renoveringsarbejder på andre vogne bl.a. C1 1589. Ønskerne om en vognhal (værksted e.l.) har herved fået fornyet aktualitet.

### Høng gruppen

På ØSJS 6 er der blevet isat nye støttebolte, og de nye kedelrør er under klargøring, og ventes isat i foråret 1988.

Personvognen OHJ C 223 blev i september transporteret fra Lersøen til Høng - desværre med en grim skæbne forude. Vognen blev nemlig i slutningen af oktober afbrændt, og undervognen er senere ophugget.

## Lokomotivklubben KLK

I efteråret 1987 er KLK gået ind i et vist samarbejde med »Privatjernbanemuseet« (v. A. Berggreen, Århus), dels om lån og dels om midlertidig opbevaring af det interessante materiel.



Stena Lines nye godsfærge, som nu bl.a. skal til at tage konkurrencen op med DanLink og godsfærgerne fra Sverige til kontinentet. »Stena Scanrail« er her fotograferet på indvielsesdagen den 8. december 1987 i Frederikshavn af Jan Eriksen



En del af materiellet kan henstilles på sporet tilhørende Århus Oliefabrik, medens to lokomotiver (SB 1 og VNTJ 9) og en del renoveringsegne vogne (SB C 32, FFJ C 80, HP C 12, VLTJ D 24) kan tiltænkes placering i Odder til brug for den netop etablerede veteranbane HHVJ. Man øjner muligheden for et fint Skagensbanetog ved jubilæet i det nordjyske i 1990 (SB 100 år).

I Lunderskov er den tidligere DJK vogn - HHJ C 25 - ved at være færdigrestaureret, og ventes klar til sommerens kørsler.

Den grå »motorvogn« tidligere DSB MF 643 er solgt til Vandelbanen, og er nu opstillet på den genopstandne Bindeballe station.

*Veteranbanerne redigeres af Anders Riis og Jan Forslund*

## Udland



### Malaysia

#### Frichs-lokomotiv, henstillet i Thailand

I 1932 leverede Frichs seks dieselelektriske lokomotiver til de Thailandske statsbaner. Der var stort set tale om en udgave magen til den første Mx, men til metersporvidde.

Der leveredes ligeledes en enkelt enhed i dobbeltudgave 2Do + Do2 (nr. 601). Disse lokomotiver blev alle hensat i årene omkring 1960, dobbeltudgaven med henblik på museumsanvendelse. Adskilligt materiel angives at være hensat med dette formål, men museumsplanerne realiseres dog næppe foreløbigt.

I november 1987 rejste jeg med jernbane fra Bangkok til Kuala Lumpur og passerede forstaden Bang Sue få km nord for Bangkok. Jeg bemærkede her en ophugningsplads og genkendte straks nr. 601, der henstod afsides sammen med to damplokomotiver. Desværre havde jeg ikke kamera parat, men må med sorg meddele, at lokomotivet var i særdeles miserabel tilstand og slet ikke at sammenligne med foto fra 1974, bragt i Tom Lauritsens bog DLM/85 på side 313.

*Jørgen Holm*

### Nye vignetter

Redaktionen har i samarbejde med Povl Wind Skadhauge fået tegnet nye logoer til de faste rubrikker.

Tak til Skadhauge for det store tegnearbejde.

## NYHED

### »Karta över Sveriges Järnvägar«

Alle jernbaner som har haft persontrafik (på en halv snes sporvidder!) med ende- og forgreningsstationer.

For hver strækning oplyses åbningsår - og eventuelt rivningsår - oprindelige signatur og sporvidde.

#### Med seks detailkort

Kortet måler 72 × 120 cm og sendes i solidt paprør.

Pris: Til Danmark 100 kr. pr. stk. + forsendelse 20 kr. Norden: 105 DKr. (øvrige Europa 130 DKr) inkl. forsendelse.

Bestilles ved at indsætte aktuelt beløb på dansk postgiro nr. 2 45 76 96, Arne Broegård, DK-4913 Horslunde.

### Lollandsbanen - netop nu

Lolland-Falsters Folketidende udgiver af og til et tillæg til lørdagsavisen. Tillægget omtaler en lokal virksomhed.

I september måned lavede avisen et 24 sider stort tillæg om Lollandsbanen - landsdelens kollektive trafiksselskab.

I denne sektion af Folketidende omtales Lollandsbanens fortid ganske lidt, mens nutiden og fremtiden behandles grundigt. Der er artikler om nye stationer, nyt jernbaneværksted, om fjernstyring, om gennemgående tog til København, om rutebildrift o.m.a., suppleret med mange fotos. Alt sammen noget af interesse for jernbanevenner.

DJKs lokalafdeling på L-F er i besiddelse af nogle af disse avistillæg og vil gerne sælge dem til interesserede for 5 kr. pr. eksemplar. Ønsker du at købe et eksemplar, send da 5,00 kr. + 3,50 kr., til forsendelse, i frimærker eller check til:

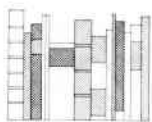
**Ole Jensen, Skovvænget 4, 4900 Nakskov**

### Nye artikler

- små som store -

Skriv et par ord om dine ideer til redaktionen

# Boganmeldelser



- alle bøger fås gennem salgsafdelingen.

## Jan Forslund og Mogens Duus: På sporet af 1987 Forlaget banebøger, Roskilde 1987

Når man gennemser dette lille »værk« på 48 sider med 105 illustrationer (s/h) inklusive gennemtænkte billedtekster og en begavet indledning, kan man ikke undlade at udbryde: »- dette måtte komme, men hvorfor var der ingen, der vovede pelsen tidligere?« I sandhedens interesse skal det nævnes, at selvsamme Mogens Duus (sammen med Claus Boje) i 1980 var mester for et tilsvarende billedhæfte: »På sporet af 70'erne« - så derfra kommer inspirationen til den udmærkede titel - og Tom Lauritsen behandlede tiåret forud derfor i »Danmarks Jernbaner 1960-1969« fra 1971. Nej, jeg har ikke glemt vor initiativrige ven i Malmö, men Frank Stenvall får aldrig prisen for »årbog til tiden«.

»På sporet...« er en rigtig årbog (den dækker helt nøjagtigt perioden oktober 1986-september 1987), og de to redaktører får os hele landet rundt i en række afsnit om store og små begivenheder ved DSB, privatbanerne og sågar museumsbanerne - og Forslund havde ikke været Jan, hvis han ikke havde smuglet et par fortræffelige sider om færger ind også. De to hovedansvarlige har fået hjælp af en række af vore kendte jernbanefotografer (samt et par debutanter - der kommer flere næste år, at være leverandør må være en æressag). Det ville være ønskeligt, hvis blot et par sider kunne trykkes i farve, så meget desto mere, som de fleste bidrag er reproduceret fra farveoriginaler (som får DSBs røde lokomotiver til at se noget blege ud), men bogens pris er vel ikke ligegyldig, den nuværende kr. 98,- er endda lidt i overkanten. Pegefinger: Der er for mange fejl i materieloversigten, det må gøres bedre næste år.

Jeg gætter vist rigtigt, når jeg tillægger »jernbanens« redaktør æren for teksten i hæftets indledende bemærkninger. Jan behandler graffitiproblemet særdeles fornuftigt i et par afsnit »mørke skyer« og »hovedstadsområdets trafikproblemer«, ham skulle DSBs ungdomskonsulent såmænd gøre brug af.

Har du - læser - ikke allerede glædet dig selv med ovennævnte, så gør det, bogen er pengene værd, og forlæggeren vil vove pelsen næste år også, det skylder vi os selv.

*Erik B. Jonsen*

## Roebanerne, De danske roebaner i billeder og tekst af Svend Jørgensen, Tom Lauritsen og John Poulsen

72 sider + omslag, 134 fotografier heraf fire i farve, otte kort og kortudsnit. Pris: kr. 129,-.

I ti-året for de sidste roebaners nedlæggelse har forlaget banebøger med bogen roebanerne bidraget til at gøre en mindre del af dansk jernbanehistorie kendt.

Bogen er velskrevet og giver et rimeligt godt billede af roebanernes historie og funktion. Disse hørte til de største industribaner i Danmark og præsterede iflg. forfatter-

ne i løbet af ca. tre måneder af året et imponerende transportarbejde også set i sammenligning med stats- og privatbanerne.

Bogen indledes med et kort afsnit om den industrielle sukkerfremstillings historie i Danmark, der ved sukkerroedyrkingens start i slutningen af forrige århundrede krævede mere effektiv transport af store mængder roer og roeaaffald, end hestevognene kunne klare på de ofte dårlige veje.

De enkelte sukkerfabrikkers og private roebaneselskabers sporet gennemgås et for et. De danske Sukkerfabrikkers baneanlæg får naturligt nok den største omtale, men det er forbløffende, at forfatterne, trods det sikkert uhyre begrænsede arkivmateriale, har formået at få så meget med om de mange private roebaneselskaber.

Billedmaterialet er righoldigt. Næsten alle billeder går til sidekant, hvilket medfører større billedareal og dermed flere detaljer; men beskæringen og sammensætningen af mange forskellige størrelser virker rodet.

Selvom bogen er trykt i offset, burde reproduktionen af fotografierne have været bedre. Der er en del både for lyse og for mørke billeder. Det må dog tages i betragtning, at der er mange amatøroptagelser imellem, som giver fine miljøskildringer på bekostning af den tekniske kvalitet.

Bogen slutter med et kort afsnit om roebanernes materiel og en tosiders liste over lokomotiverne, hvor jeg i hvert fald savner lidt flere data; men disse kommer forhåbentlig i en senere bog om materiellet.

Det er synd for den i øvrigt gode bog, at der har indsneget sig nogle umiddelbart indlysende fejl. Et fotografi er bragt i negativ, og ved teksten til et fotografi af remisen ved Hejringe på Nordlolland (s. 32), står anført: »at sporet til Græshave svinger tv. over landevejen mod Torrig«, selvom det andetsteds, såvel af tekst som af kort, fremgår, at denne bane aldrig har haft forbindelse til Græshave, men derimod til Stokkemærke Saftstation.

En anden sandsynlig fejl i billedteksterne forekommer ved et billede (s. 23) fra Nakskov havn, ca. 1910, hvor det af teksten fremgår, at det forestiller normalsporede entreprenørvogne, brugt ved Kragenæsbanens anlæg. Ved nærmere studium ses det imidlertid, at vognene har roebanernes karakteristiske gavlparti og lukketøj til sidelemmene, samt centralkobling magen til roebanernes. Dette har jeg i hvert fald ikke tidligere set på billeder af anlægsentreprenørers normalsporede private vogne. Disse havde normalt almindelig kædekobling og træ- el. alm. fjederpuffer. Iflg. DJKs bog om Nakskov-Kragenæs Jernbane påbegyndtes anlægget først i foråret 1913, hvilket i hvert fald gør dateringen unøjagtig. Nærmere studium af originalfotografiet må kunne afgøre om billedteksterne er korrekte eller ej og viser, at man ikke ukritisk skal bringe arkivfotografiers tekster, da disse kan være behæftede med fejl, enten fordi de er nedskrevet senere end optagelsen eller af en anden end fotografen.

Den slags fejl er desværre medvirkende til, at man kunne drage de øvrige data, som ikke umiddelbart kan kontrolleres, i tvivl.

Endelig savnes lidt flere oplysninger om driften og dens afvikling, navnlig under de ofte vanskelige vejrforhold under roekampagnen. Der findes endnu mange mennesker, som kunne give oplysninger derom.

Fejlene til trods - forfatterne har med en kæmpeindsats bidraget til at løfte en flig af en spændende del af de sidste hundrede års industrihistorie i Danmark.

Bogen fortjener at blive læst og bør stå på mange boghylder.

*Finn Beyer Paulsen*

## Viggo F. Hejlesen m.fl.: Vandelbanen 1897-1957

### Arnold Andersen: På sporet af Svendborg-Nyborgbanen

### Mogens Nørgaard Olesen: Danske Jernbane-Dampfærger

### Hans Gerner Christiansen: Danske Privatbaner

Året 1987 har været lige så rig på jernbanelitteratur som de foregående år, selvom der endnu er langt til det stadium, som man er nået til i England, hvor der snart ikke er den sidebanestrækning, der ikke er skrevet indtil flere bøger om.

Der udkom for nogle år siden en lille bog om **Vandelbanen**, der indeholdt ganske interessante oplysninger om banens betydning for egnens udvikling, men som i øvrigt kun perifert berørte banens særdeles interessante og gammeldags materiel. Denne sidste mangel er nu afhjulpet ved et lokalt forfatterkollektivs 130 sider store værk om banen, der nok må antages at være den endelige bog om denne. Der er indsamlet et meget stort materiale både og hvad angår oplysninger og billeder. Særlig er den minutiøse gennemgang af banens stationer og trinbrætter overordentlig fyldig, hvorimod man nok savner lidt om forløbet af banelinien, og hvad man så langs denne. Der er masser af dejlige billeder, men det er forbavsende, at man flere steder har anvendt stort format til temmelig ligegyldige billeder, medens sjældne ældre billeder af stationer og tog er gengivet i så lille format, at man næsten intet får ud af dem. Af indvendinger mod bogen, er denne dog ikke den værste. Det helt utilgivelige er den komplet umulige systematik eller mangel på en sådan.

Efter en komplet intetsigende indledning bliver man kastet lige ud i en beskrivelse af stationerne, der fylder næsten halvdelen af bogen, hvorefter man først på side 64 får noget at vide om banens forhistorie og grunden til, at der overhovedet blev anlagt en bane på dette umulige sted. Kapitlet om banens historie, der fylder den anden halvdel af bogen, omfatter forhistorie, åbning, drift og nedlæggelse, og indeholder alle de oplysninger, man har om disse emner, i en pærevælling af økonomi og driftsmateriel således, at man hverken kan finde det ene eller det andet. Det er en anbefalelsesværdig bog, men den ville unægteligt have været bedre, hvis man havde gennemtænkt opdelingen af stoffet, inden man afleverede manuskriptet til bogtrykkeren.

I Arnold Andersens bog om **Svendborg-Nyborg banen** er der hovedsagelig lagt vægt på billedstoffet og på en række skildringer, som personale eller rejsende har givet af deres oplevelser på banen. Man savner tabeller og økonomiske oplysninger, men har til gengæld fået en overordentlig charmerende bog, som alle elskere af gamle jernbaner vil falde over. Vi har jo Lars Vinholts særdeles saglige bøger om de to centrale sydfynske jernbaner. Efter dem er det egentlig dejligt at få noget helt andet.

Mogens Nørgaard Olesens bog om **danske jernbandedampfærger** er en nydelig og praktisk oversigtsbog over emnet, der opfylder et længe næret savn. Der er næppe nogen, der vil bestride, at man har et langt mere indgående materiale om emnet i bankfuldmægtig Andersens artikler i Signalposten, men jeg har til gengæld heller aldrig truffet nogen, der har haft energi til at læse disse i deres helhed. Vi amatører vil nok være meget mere glade for Olesens kortfattede oversigt og de udmærkede billeder af de enkelte færger.

En anden oversigtsbog er Hans Gerner Christiansens bog om de endnu eksisterende **danske privatbaner**. Om der er brug for en sådan kortfattet oversigt, skal jeg lade være usagt. Efter min opfattelse har vi efterhånden lidt for mange af denne type bøger, der jo ikke kræver nogen større arbejdsindsats, men som måske trods en række unøjagtigheder kan have en vis mission hos folk, der er begyndere som jernbaneentusiaster. Billederne af ensartede tog side op og side ned er ikke dårlige, men kan unægteligt få en til at spørge sig selv, hvorfor man egentlig interesserer sig for jernbaner.

### Thor Bjerke m.fl.: Damplokomotiver i Norge

Har man nu studeret disse ret beskedne danske bidrag til jernbanelitteraturen, er det unægteligt med en vis følelse af mindreværd, at man tager fat på Norsk Jernbaneklubbs bog om damplokomotiver i Norge. En så smuk, så gennemarbejdet og så sagligt værdifuld jernbanebog, har vi næppe nogensinde før set på disse breddegrader. Ingen skal forklejne Bays grundlæggende bog om damplokomotiverne i Danmark og det enorme arbejde, der lå bag denne bog, men erkendes må det, at nordmændene, der har været fire mand om arbejdet, har kunnet føre arbejdet endnu videre og skabe et fuldentydigt værk om et tilsvarende emne. At lokomotiverne i Norge har været mere forskelligartede, og at der har været flere helt ejendommelige typer, gør jo ikke værket mindre spændende. Hvis man overhovedet interesserer sig for damplokomotiver og har en lille smule forstand på dette emne, må man opgive påsketuren til Mallorca og i stedet investere pengene i dette storværk.

### Per Rundblad: Uppsala-Enköping Järnväg

Fra Sverige har vi denne gang nogle lidt mere lokalt prægede bøger. Bogen om Uppsala-Enköpings Järnväg er et solidt typisk eksempel på de bøger Svenska Järnvägsklubben har udgivet om mindre svenske privatbaner. Der er udmærkede oplysninger om banen, men denne er næppe af en sådan almindelig interesse, at bogen har budskab til mange danske læsere. Jeg kan stadigvæk ikke helt forstå, hvorfor de forfattere, der skriver bøger for den svenske jernbaneklub så tit vælger baner uden større almindelig interesse fremfor de mange betydelige svenske privatbaner, hvis historie man stadig savner. Måske er de sidste for svære at skrive om?

**BLHJ-Bjærred-Lund-Harlösa Järnväg** har betydeligt større interesse for danske læsere. Kun 50 km i luftlinie fra Københavns Hovedbanegård fandtes til slutningen af trediverne en kommunal jernbane, bestående dels af en elektrisk badebane, dels af en tredierangs lokalbane til et endepunkt, hvor kragerne vendte, medens fem lokalbaner strakte sig i alle verdenshjørner alle uden i hovedsagen at have noget at køre med. Banerne bukkede under allerede inden begyndelsen af anden verdenskrig, men foreningen »Gamla Lund« og Frank Stenvall har nu alligevel ment at burde udsende et mindeskrift, der både har interesse for jernbanefolk og for lokalhistorikere. Resultatet er blevet en dejlig bog med alle de oplysninger, man kan ønske sig og et så fortræffeligt billedmateriale, som det antagelig har været muligt at fremskaffe. Der er vistnok et noget større publikum for jernbanebøger i Sverige end i Danmark, og samtidig er udgifterne ved udgivelsen ikke helt så urimelig som her, men andre én kan det nu alligevel, at det er muligt at udgive så store og smukke bøger til en rimelig pris i Sverige, meden vi herhjemme må nøjes med mere beskedne bøger til højere priser.

*Birger Wilcke*

# Læserne skriver

Redaktionen har modtaget et indlæg fra Jan Glenstrup, Hjørring, som reflekterer på »jernbanens« artikler i nr. 5/1986 om nedlæggelse og genopståen af baner. I brevet hedder det bl.a.:

- Tak for et godt blad, med stof fra mange sider af jernbanelivet.

I »jernbanen« nr. 5 dukkede - både på lederplads og inde i bladet - en vigtig og vægtig side af en jernbaneklubs dækningsområde op. Jeg tænker på artiklerne vedrørende den kommende tids jernbanepolitik, med opdukken, nedlæggelse og genoptagelse af jernbanedrift. Et jernbanenet er en samfundssag, og alle samfundssager har - mindst fire aspekter:

1) det historiske - hvordan har det været/blev det til. 2) Det aktuelle jernbanenet og -materiel. 3) Det psykologiske, d.v.s. den aktuelle indstilling hos danskerne - behov, ønsker, motiver, følelser m.v. - over for jernbanedriften, og 4) Utopien, fremtiden, ønskerne og visionerne, under hensyntagen til de pejlemærker, vi kender i dag.

Og her synes jeg måske, at »jernbanen« tager for lidt del i en aktuel drøftelse af den aktuelle og fremtidige indplacering af jernbanetransport i Danmark - derfor glæden over, det dukkede op i nr. 5 - inden endnu flere strækninger er blevet til Vrads-baner, med stopbum i begge ender. »Jernbanen« er god i sine efterretninger om udbygninger, planer etc., men samfundssagens punkt 4 - visionerne, ideerne, alternativerne - finder sjældent plads i bladets spalter. For en der finder en by med en jernbane kvalitativt forskellig fra en by uden, er det vigtigt, at holde gryden (politikere, planlæggere) i kog med henblik på he-

le tiden at tænke kreativt i forbindelse med jernbanetransportens fordele socialt, ressourcemæssigt, økologisk og demokratisk og dermed få modeller for jernbanedrift frem, der åbenbarer disse herligheder. - Jeg kan selv slå streger på et kort, men ved intet om planlægning, økonomi, drift etc. af jernbaner; men jeg foreslår hermed redaktionen at dyrke de kyndige og visionære folk i egne rækker, hos DSB, hos samfundsplanlæggerne m.v. med henblik på at lade ideerne blomstre og fodfæste.

Et aktuelt eksempel: I de seneste måneder har Vesthimmerland kæmpet for dog at bevare sin godsbane (Løgstør-Års-Ålestrup-Skals-Viborg). Snævre økonomiske beregninger synes at være eneste argumentation. Sådan et DSB-udspil bør jo mødes med samme tanker som for banernes vedkommende på Djursland og i Sønderjylland: Hvad med at give denne skrøbelige landsdel ryggraden i en infrastruktur, nemlig en moderne stikbane, enten fra Viborg som nu, eller - hvad jævnligt har været luftet i lokalpressen i Vesthimmerland - en direkte tilkobling til hovedbanen, så banen syd for Møldrup svinger østover gennem Skalså-dalen, med station i Klejtrup og så kobler sig på hovedbanen i Sdr. Onsild og med tilslutning til lyn- og intercitytog i Randers eller Århus. Togene kunne ovenikøbet blive nærbane mellem Århus og Randers, med stop ved seks-syv nu nedlagte landstationer. I kyndige hænder er jeg sikker på at eksempelvis sådan en idé kunne yngle og blive funderet i virkelighedens verden af økonomi, transportbehov og udviklingsmuligheder for landsdelen og blive til et stykke egnsudvikling, der ville tjene banerne, politikerne og ophavsmændene til ære. Og hvorfor nøjes med mindre? Jeg er sikker på, at der er ideer at kanalisere ud fra andre egne (Tønder-Tinglev f.eks.), også uden at »jernbanen« nødvendigvis blev flyvsk, useriøs.

Som sagt: Jernbanedrift står mit hjerte nær; derfor dette ønske/forslag til en øget vægtning af det fremadpegende stof.

---

## Foreningsnyt



### Husk!

#### Ordinær generalforsamling

Søndag den 20. marts 1988 kl. 10.00 i Englesalen, Niels Steensens gymnasium, Jagtvej 183 B, 2100 København Ø.

Dagsorden kan ses i »jernbanen« nr. 6/1987.

Under punkt 4 foreslås kontingentet for ordinære medlemmer til 190,00 kr., og for junior-/seniormedlemmer til 115,00 kr.

Under punkt 5.a. har en kreds af medlemmer foreslået Bent Jacobsen indvalgt i bestyrelsen.

Under punkt 5.b. har såvel Gunnar W. Christensen som Jakob Stilling ikke ønsket genvalg.

I stedet er Kjeld Christiansen (revisor) og Hans Hartman (revisorsuppleant) opstillet.

B.B.

## Udflugtsafdelingen Kommende udflugter

### To dages udflugt på Løgstørbanen

Fredag den 1. april (Langfredag) og lørdag den 2. april 1988

Som følge af DSBs bestræbelser på at skære de mest tabsgivende aktiviteter væk, hvis brugerne ikke er villige til at deltage i udgifterne, er også godsbanen Viborg-Løgstør nu blevet nedlægningstruet. I øjeblikket ser det ud til, at strækningen vil blive nedlagt og sporet taget op, hvis kommunerne langs banen ikke inden sommerkørplanens ikrafttræden giver tilsagn om at ville deltage i udgifterne til vedligeholdelse af den næsten 80 km lange bane og de ret mange overkørselsanlæg.

Udflugtsafdelingen arrangerer derfor i påsken den længe planlagte dampudflugt fra Viborg til Løgstør. Det er måske din sidste chance for en tur ad strækningen...

Planen for udflugten er følgende:

**Fredag den 1. april 1988:**

Afgang fra Randers kl. ca. 8.10 med Mo og CR-vogn.



I påsken kan du selv komme til at opleve en stemning som denne. Foto ved Hjarbæk Fjord på Løgstørbanen den 28. maj 1983 af Jakob Stilling

Arbejdstogskørsel og fotostop på strækningen Langå-Viborg. Afgang fra Viborg kl. ca. 10.00, ophold i Løgstør kl. 13.30-14.00, ankomst til Viborg kl. ca. 17.45.

#### Lørdag den 2. april 1988:

Afgang fra Viborg kl. ca. 9.00 med K 564 eller D 826 og Cxm, Cu, CR og DO/Eh. Ophold midt på dagen i Års eller Løgstør, tilbagekomst til Viborg kl. ca. 17.45.

På begge dage vil der være en lang række fotostop, både på strækning og stationer på Løgstørbanen. Medbring vandtæt fodtøj, bl.a. til fotostoppene ved Hjarbæk Fjord.

Deltagelse i udflugten koster fredag kr. 150 (børn under 12 år halv pris) og lørdag kr. 175 (børn halv pris). Ved deltagelse begge dage koster billetten kr. 275 (børn halv pris). Mindste deltagerantal: 50 personer pr. dag. Hvis billetterne købes på stedet tillægges kr. 25.

Der forsøges arrangeret overnatning i liggevogn på Viborg Station. Det koster kr. 40 pr. person. Begrænset antal pladser. Deltagerne bedes selv medbringe tæpper eller soveposer.

Udflugtsafdelingen arrangerer grupperejse fra København med afrejse torsdag aften med nattog og hjemkomst til København søndag kl. 0.15.

Der er salg af drikkevarer i togene begge dage. De deltagere, der måtte ønske det, kan forudbestille morgenmad og frokostpakker. Morgenmad koster kr. 15 og frokost kr. 35 pr. person.

Bestilling af billetter og overnatning i liggevogn samt måltider sker ved indbetaling til DJK, Udflugtsafdelingen, Kalvebod Brygge 40, 1560 København V. Postgironummer 8 11 10 06 senest den 1. marts 1988. Beløbet bedes specificeret. Påfør indbetalingen telefonnummer, og kode for overnatning (O), tilrejse fra København (K), morgenmad torsdag (MT) eller fredag (MF), frokost torsdag (FT) eller fredag (FF).

Tilmeldte til grupperejsten fra København vil blive kontaktet af udflugtsafdelingen senest den 5. marts med nærmere oplysning om prisen på grupperejsten.

### Udflugt til jernbanemuseet i Odense

Lørdag den 16. og søndag den 17. april arrangerer Jernbanemuseets Venner og jernbaneklubberne festlig holdelse af genåbningen af det nye, udvidede jernbanemuseum i Odense. Der er planer om særtog fra Køben-

havn og Århus, togkavalkade med jernbaneklubbernes tog og udstilling på Odense Station m.m. Reserver derfor allerede de to dage nu - nærmere oplysninger om arrangementet vil, når dette læses, bl.a. kunne fås hos Jernbanemuseets Venner, Sølvgade 40, 1349 København K. Det foreløbige program for weekenden indeholder mange spændende ideer - genindvielsen af jernbanemuseet bliver uden tvivl det største danske veterantogsarrangement i 1988!

### Tur til Hamburg i juni

Som det fremgår af artiklen om damplokomotiver i Vesttyskland andetsteds i dette nummer, håber udflugtsafdelingen at kunne arrangere en tur til Hamburg af varighed ca. fire dage enten den første eller anden weekend i juni 1988. Endeligt program for turen vil foreligge i midten af marts måned. Du kan reservere en plads til udflugten (uforbindende) og få det endelige program tilsendt, ved at indbetale et depositum på kr. 100 til Udflugtsafdelingen. Beløbet tilbagebetales, hvis turen ikke gennemføres, eller hvis du alligevel ikke vil med på turen og meddeler dette, inden den endelige tilmeldingsfrist udløb, der bliver ca. 20. april.

### Kommende møder i Københavnsområdet

**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.

Foreningens æresmedlem, Børge Chorfitzen, viser film fra en af sine mange jernbanerejser i Schweiz.

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

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

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

Karl Martin Jacobsen, Limfjordsbanen, fortæller og viser lysbilleder fra en rejse til Amerika.

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

*BB og OCMP*

### Nordjysk afdeling

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

**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*



## Referat af generalforsamlingen den 18. november 1987 i Nordjysk Afdeling

### Valg af dirigent

Formanden bød de 16 fremmødte stemmeberettigede velkommen og foreslog, at man atter i år valgte Mogens Bendsen til dirigent. Dette forslag fik forsamlingens fulde tilslutning. Dirigenten konstaterede herefter generalforsamlingens lovlighed og gav ordet til formanden til dagsordenens punkt 2.

### Formandens beretning

Det forgangne år har stået i prøvernes tegn. Først var der sikkerhedsprøverne. I den forbindelse fik vi også udarbejdet en personalehåndbog. Lige før sæsonstart havde vi prøve i materieleftersyn, og endelig er tre af banens aktive blevet godkendt til at være togførere på DSB-strækninger.

Sæsonen er gået over al forventning, idet ingen af plantogene har givet underskud, hvilket vist nok er første gang i banens historie. Udover plantogene har vi haft et passende antal særtog på hjemmebane samt et større arrangement til Store Brønderslev Marked.

Til alle togene på hjemmebane har vi brugt FFJ 34, og derudover har F 663 kørt en enkelt tur, sin sidste ved LFB. Maskinen er blevet byttet med ØSJKs D825, idet vi længe har ønsket os en hurtigere maskine.

Restaureringsmæssigt har vi i det forgangne år fået lavet sæder i VØ D16 og gjort HHJ C29 helt færdig. Endvidere er arbejdet på TFJ C8 fortsat i gang, på det sidste endda med forøget fart.

Vi er af Svend Jørgensen blevet tilbudt at overtage en Chevrolet fra 1929, der har været brugt som inspektionsvogn på Aalborg Privatbaner. Derudover har vi fået D825 til Aalborg, men endnu ikke nogen dieselreserve (se også under punkt 6, Eventuelt).

Sommervejret viste os, at remisen desværre havde en stor svaghed: taget var utæt. Derfor har en stor del af arbejdskraften her i efteråret været beskæftiget på taget, og her har specielt Jan Nielsen og Erik Jensen gjort en indsats.

For at få bedre overblik over materiellets og bygningernes tilstand har bestyrelsen omorganiseret LFB. Der er blevet udnævnt områdeledere, der skal sørge for at nødvendige arbejder bliver lavet indenfor deres område.

Vinterens kommende aktiviteter er to møder i hhv. januar og marts (se »jernbanen« nr. 6/87). Herudover skulle vi gerne have indrettet et bibliotek i lokalerne på Forchammersvej. Det sidste består primært i at få sat nogle hylder op og at få sorteret de mange bøger, regler, tegninger m.v., som vi har liggende.

Der var en enkelt kommentar til beretningen, som blev godkendt enstemmigt.

### Orientering om regnskabet

Kassereren Preben Bech gennemgik regnskabets enkelte punkter og sammenlignede dem med budgettet. Undervejs blev der besvaret spørgsmål om, hvad de enkelte poster dækkede over.

### Valg

Til bestyrelsen var Hans Meyer, Preben Bech og Jan Eriksen på valg. Hans Meyer og Preben Bech var begge villige til at modtage genvalg, mens Jan Eriksen ikke øn-

skede at genopstille. Bestyrelsen foreslog i stedet Søren Gissel til den ledige bestyrelsespost. Der var ikke andre kandidater, og de tre opstillede blev valgt med akklamation.

Til DJKs bestyrelse blev som repræsentant foreslået Hans Meyer og som suppleant Niels Julsrud. Begge blev enstemmigt valgt. Til samarbejdsudvalget valgtes Niels Julsrud.

### Eventuelt

Hans Meyer gav status for de forskellige anskaffelsesprojekter, der er i den nærmeste fremtid. Først og fremmest drejer det sig om en dieselreserve, men den afventer et udvalgsarbejde i Privatbanetilsynet. I stedet for arbejdes der med at anskaffe en Ardelt-traktor fra DSB. Ove Thomsen redegjorde derefter for sagsbeløbet for restaureringen af skinnebusmateriellet.

*Mogens Bendsen og Jan Eriksen*

## Midtjysk afdeling

**Fredag den 26. februar 1988** på godsbanegården i Århus.

**Fredag den 25. marts 1988** på Randers station.

## Lolland-Falster afdeling

Den 14. oktober 1987 afholdt lokalafdelingen generalforsamling. Man vedtog at fastholde den månedlige mødedag til den anden onsdag i hver måned.

Kontingentet til lokalkassen blev fastsat til 20 kr. for sæsonen. Beløbet bedes betalt førstkommande mødeaften. Bestyrelsen genvalgtes, og det er: Ole Jensen, Per Topp Nielsen og Johan Jørgensen.

**Onsdag den 9. marts 1988**, kl. 19.15 møde i Nykøbing F. Film fra Fugleflugtslinien for 25 år siden.

*Ole Jensen*

## Salgsafdelingen

### Udsalg!

**Storebæltsoverfarten i 100 år** af Paul Bell og Mogens Nørgaard Olesen. I 1983 udgav Herluf Andersens forlag denne pragtfulde bog med mange illustrationer fra overfarten og dens færger, hvoraf en del er i farver. Med bogen følger en kassette indeholdende tegninger af samtlige færger.

Vi har erhvervet en del af restoplaget og kan tilbyde bogen, der oprindeligt kostede kr. 464,- til udsalgsprisen kr. 198,- + kr. 24,- i porto. Der er kun ret få eksemplarer tilbage!

Ovennævnte varer kan bestilles ved indsættelse af beløbet for de ønskede varer på **postgirokonto 3 17 91 76, Dansk Jernbane Klub, Salgsafdelingen, Kalvebod Brygge 40, 1560 København V. HUSK - at anføre bestillingen på talon til modtageren. Ved samtidig bestilling af flere varer er portogebytet højst kr. 24,-.**

*HCH og OCMP*



# DANSK JERNBANE-KLUB

## Foreningens generelle adresse

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

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

## Medlemskontingent for året 1988

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

## Indbetaling af kontingent sker til

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

## Kassererhvervet i Dansk Jernbane-Klub

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

## Foreningens generalforsamlingsvalgte bestyrelsesmedlemmer

**Formand:** Birger Wilcke  
Sundbyvestervej 18, 2300 København S. Tlf. 01 59 58 23

**Næstformand:** Preben Clausen  
Vandværksvej 9, Brejning, 7080 Børkop. Tlf. 05 86 91 20

**Sekretær:** Birger Bruun  
Platanvej 18, 1810 Frederiksberg C. Tlf. 01 22 05 17

Stig Torp Kaspersen  
Terrasserne 29, st.tv., 2700 Brønshøj. Tlf. 01 60 69 79

Oscar Meyer  
Holløselund Strandvej 9, 3220 Tisvildeleje. Tlf. 02 30 82 22

Ole-Christian Munk Plum  
Holmevej 8, 4340 Tølløse. Tlf. 03 48 53 83

John Armstrong Pedersen  
Ørvadsvej 4, 8220 Brabrand. Tlf. 06 26 33 23

Mogens Bruun (suppleant)  
Ahornsvej 18, 3650 Ølstykke. Tlf. 02 17 88 04

Bent Nathansen (suppleant)  
Callunavej 20, 3450 Allerød. Tlf. 02 27 25 23

## Forlag og salgsafdeling

Dansk Jernbane-Klub, Salgsafdelingen  
c/o H. C. Halvard, Kalvebod Brygge 40, 1560 København V.  
Postgirokonto 3 17 91 76  
Privat: Wedells Vænge 14, 3400 Hillerød. Tlf. 02 26 06 78

## Dansk Jernbane-Klub, Udflugtsafdelingen

Jakob Stilling, Kalvebod Brygge 40, 1560 København V.  
Tlf. 01 93 20 02. Postgirokonto 8 11 10 06

## Lokalafdelinger

### DJKs nordjyske afdeling

Hans Meyer  
Blishønevej 9, Godthåb, 9230 Svenstrup. Tlf. 08 38 31 27

### DJKs midtjyske afdeling

Anders Riis  
Skt. Pauls Kirkeplads 16.3.tv. 8000 Århus C.  
Tlf. 06 13 33 17

### DJKs sydjyske afdeling

Bjarke Boldt  
Vangen 62, Tarp, 6715 Esbjerg N. Tlf. 05 16 78 54

### DJKs fynske afdeling

Christian Nielsen  
Bekkasinvænget 7, 5560 Årup. Tlf. 09 43 33 88

### 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).  
Postgirokonto 3 46 56 16

### 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

## Vinterlige vendepunkter

Noget forsvinder, andet kommer til. Indenfor DSBs mangesidige virke er her to yderpunkter. Øverst det sidste tilbageværende håndbetjente bomanlæg på strækninger med persontog ved Ellidshøj syd for Aalborg. Anlægget har længe været på »den sorte liste« og bliver her sidst på vinteren endelig erstattet af et nutidigt. Bomanlægget skal efter nedtagning udstilles ved jernbanemuseet i Odense. Tilbage er så kun nogle få håndbomme på Assensbanen. Foto den 28. februar 1987: Peer Kurland.

Nederst de »nye« vogne til »Skiløberen« - succестоget - som hver fredag afsendes fra København mod de snerige Alper. Ældre Bcm vogne er med en smuk mørkeblå farve og livlig udsmykning gjort nok så attraktive. I baggrunden ses en af DB lejet Bcmh vogn, som blot har fået påklippet lidt snebolde for at kunne indgå i »Skiløberen«.

Foto den 1. januar 1988: Jan Forslund.

