



jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

3

Juni 1988



28. ÅRGANG

LØSSALG KR. 35,00



Løgstørbanen var vært for en meget vellykket DJK-udflugt den 1. og 2. april i år. Den første dag - hvor Hans Henrik Frost fotograferede udflugtstoget - kørtes med Himmerlandsbanens standardoprangering, medens der den 2. april kørtes med D-maskinegruppens netop reparerede K 564. Løgstørbanen er også tema for lederen på modsatte side - banen **må** reddes - og flere læserbreve inde i bladet strejfer også denne nedlægningsstruede jernbanelægningsstrækning.

Forsiden

»Odense 88« vil gå over i historien som et af de største jernbanetræf mellem alle danske jernbaneinteresserede. Næsten alle veteranklubber var med - og med dem det største opbud af historiske lokomotiver, motorvogne, skinnebuser, person- og godsvogne, der vel til dato er set i Danmark - samlet på et sted. Og mennesker mødes, fra nær og fjern, fra klub til klub, banebrydende samarbejde opstår, og storebror, DSB og jernbanemuseet, stod for den perfekte ramme. Vi vil i senere numre vende tilbage til Odensearrangementet og se lidt bag kulisserne, for uden et stort forarbejde og en helhjertet indsats i dagene, var det ikke blevet **en fest**. Alf Blume har forevigt det store træfpunkt ved at fange fire dampheste fra fire forskellige klubber lørdag den 16. april.

Distribution

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

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

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

Indsendelse af stof

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

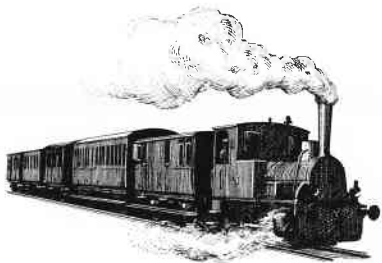
Nr. 4 ventes udsendt ca. 15. august Indhold: Vognhallen i Maribo, Hastighedsrekorden med damp, »Odensearrangementet«, Gåtur på NPMB - og meget mere.

Tidsfrister

Sidste frist for stof til nr. 4/1988: 1. juli 1988.

Sidste frist for stof til nr. 5/1988: 1. sept. 1988.

Dette nummer af »jernbanen« er afleveret til Avispostkontoret den 14. juni 1988.



jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

28. årgang nr. 3, juni 1988

jernbanen

Vasevej 19 A
2840 Holte
02 42 04 52

Redaktør

Jan Forslund
ansvarshavende
02 42 04 52

Medredaktion

Anders Riis
Lyngvej 12
9560 Hadsund
08 57 38 16
Erik B. Jonsen (DSB)
Esthersvej 19
2900 Hellerup
Ole-Chr. M. Plum (Privatbanerne)
Holmevej 8
4340 Tølløse

Jakob Stilling (Udland)
Blegdamsvej 72 A, 1.
2100 København Ø.

Bent Jacobsen (Foreningsnyt)
Maj Allé 62
2730 Herlev

Blad- og annonceekspedition

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

Oplag: 2.400 eksemplarer

Tryk: Mega Tryk, Greve Strand

ISSN 0107-3702

Indhold

Mindeord over Peer Thomassen	68
De første svenskere i Danmark	69
Dansk museumsmateriel i udlandet	72
Fugleflugt i 25 år	75
Jamaica Railway... - No problem	76
Sporhunden	77
Roslagsbanen - en særling i Stockholm	78
Jernbanenyt - kort fortalt:	
- Privatbanerne	81
- Færgenyt og Veteranbanerne	83
- Udland	84
Læserne skriver	84
Auktion nr. 1 1988	86
Bog anmeldelser og Foreningsnyt	87

Løgstørbanen bør bevares

DSB vil nedlægge Løgstørbanen inden årets udgang. Godsmængden er for nedadgående og underskuddet stigende, hævdes det. I 1987 var det 700.000 kr. mod 400.000 kr. året før. Efter at have forhørt sig hos 71 erhvervsvirksomheder i området, som ikke har kunnet give bindende tilsagn om øget brug af banen, mener DSB, at der ikke er grundlag for en nødvendig ombygning af sporet, der vil koste fire-seks mill. kr. det første år og tre mill. kr. årligt de næste 12 år. Ved at nedlægge banen vil DSB kunne spare denne investering foruden en driftsbesparelse på 1,5 mill. kr. om året.

De seks kommuner langs banen samt Nordjyllands og Viborgs amter forstår ikke, at staten kan tillade sig at nedlægge banen, når fem af de seks kommuner af statens eget egnsudviklingsdirektorat i Silkeborg er udpeget som egnsudviklingsområder. Banen er for disse kommuner et væsentligt aktiv i bestræbelserne på at fastholde erhvervsvirksomheder og tiltrække nye.

Dansk Jernbane-Klub skal være den sidste til at foreslå jernbanen nedlagt eller forringet. Alligevel må det siges her, at det ikke er absolut givet, at det bør være en statsopgave at drive en godsbane som Løgstørbanen. I de egne af landet, der betjenes af privatbanerne, er det amt og kommune, der har økonomisk og praktisk ansvar for driften af deres lokale jernbane.

Efter de udtalelser, der er faldet fra kommunerne og fra de lokale erhvervsvirksomheders repræsentanter, synes der virkelig at være en alvorligt ment interesse for at bevare banen.

Hvis Løgstørbanen skal reddes, er det derfor ikke nok at protestere overfor DSB eller at fremsætte velmente hensigtserklæringer. Der må også handling til, og der må tages et medansvar fra lokalt hold i samarbejde med DSB.

En retningsplan for Løgstørbanen kunne være en aftale om: - at DSB forpligter sig til at bevare banen foreløbig for en periode af f.eks. fem år og i den periode afholder de strengt nødvendige udgifter til, at sporet kan befares af rangertræk. - at amter, kommuner og de virksomheder, der hævder at have brug for banen, sammen danner et driftsselskab, der skal sørge for befordringen af godsvogne, ekspedition og det daglige tilsyn med banen.

I løbet af en sådan femårig forsøgsperiode kunne man så fra lokalt hold få lejlighed til at bevise, at der virkelig er behov og interesse for at bruge banen til gavn for hele egnens erhvervsliv, og at man derfor er parat til at tage et medansvar for at bevare banen. At DSB også må yde sit bidrag er kun naturligt. Staten skal ikke uden videre kunne smygge forpligtelsen af sig til at bevare banen som sådan. Havde det været en privatbane, måtte staten jo være med til at dække underskuddet.

Amter og kommuner må i deres planlægning og administration gøre alt, hvad der er muligt for, at erhvervsudviklingen bliver lokaliseret, så den er baneorienteret. Det har man desværre ofte forsømt, når der har skullet udlægges nye erhvervsområder. Både amter, kommuner og erhvervsvirksomheder bør være klar over, at det er en kvalitet for hele Vesthimmerland at have direkte sporforbindelse til hele det europæiske jernbanenet. Vil Vesthimmerland finde sig i bare at blive hægtet af?

Bent Jacobsen

Ved Peer Thomassens død

En af klubbens stiftere er gået bort

Det var med vemod og sorg, at jeg og P. Thomassens andre venner efter Kristi Himmelfartsferien hørte, at P. Thomassen var afgang ved døden den 14. maj. Selvom det ikke var helt uventet, da Thomassen havde været syg gennem mange år, var det alligevel en underlig følelse ikke at skulle møde ham mere og trække på hans utrolige kendskab til alt, hvad jernbanerne vedrørte. Jeg snakkede med ham kun en uge førend hans død, hvor vi gennemdrøftede hans nye bog om forsvundne jernbanestationer. Han fortalte, at han skulle på hospitalet for at gennemgå en undersøgelse, men ventede snart at være hjemme igen. En mindre operation gik godt, og Thomassen kom hurtigt hjem, men hjertet kunne ikke mere, og næste lørdag var det slut.

P. Thomassen var søn af en assurandør og begyndte også selv i et forsikringselskab, hvor han færdiggjorde sin uddannelse. Som alle ved, var Thomassen imidlertid en samler for herren, og hans store interesse i ungdommen var da også frimærker. Han havde gennem mange år sin egen forretning, indtil han måtte opgive den på grund af sygdom. Gennem sin interesse for frimærker og postvæsen kom han ind på sin senere hovedinteresse: Jernbanernes historie, som han brugte størsteparten af sin fritid til gennem de sidste tredive år. Da vi omkring 1960 fik idéen til DJK, var Thomassen med i den arbejdsgruppe, der blev nedsat, og senere blev han foreningens førstesekretær, et hverv hvori han lagde hele sin kæmpeenergi og udførte et uforligneligt arbejde. Da foreningen begyndte at udgive bøger om de danske privatbaner, skrev han en stor del af disse.

Måske var det, fordi Thomassen trods alt var for meget en ener til helt at indordne sig under et kollektiv, måske var det også af personlige grunde, men hvorom alting er, gennem de senere år ville han helst arbejde på egen hånd og udgav dels selv en række bøger, og dels i de sidste år forskellige bøger gennem forlaget »banebøger«. Thomassen havde samlet et enestående materiale om Danmarks jernbaner og var altid parat til at dele ud af sin rige viden til andre, der arbejdede med jernbanernes historie.

Thomassen var en farverig personlighed - udadvendt, munter og gæstfri. At have ham med til fest var altid en fornøjelse, og man vidste, at der ville blive liv og glade dage, når han var med. Hans hjælpsomhed og omtanke for andre var legendarisk. Det var synd og skam, at han gennem de sidste 15 år af sit liv skulle være i den grad plaget af



P. Thomassen som vi kendte ham - som togfører på Museumsbanen. Foto 1962: Hakon Nielsen - Arkiv: Birger Wilcke.

sygdom, at han måtte trække sig tilbage fra større selskabelighed og opgive sine mange rejser rundt i landet, men heldigvis havde han jo stadig sin arbejdsevne i behold, sine mange interesser og sit varmhjertede forhold til sin mangeårige veninde.

Et dødsfald er altid sørgeligt, og vi er mange, der vil savne P. Thomassen, men han havde et rigt liv og blev anerkendt fra alle sider for sin indsats som jernbanehistoriker og for fremme af jernbanernes interesser.

Birger Wilcke

De første svenskere i Danmark

I februar måned 1988 var det 40 år siden, at de første danske skinnebusser blev leveret til OHJ og HTJ og 25 år siden, at den første svenske skinnebus indsattes i driften på HTJ. I februar i år ophørte anvendelsen af skinnebusmateriel i regelmæssig drift på de to baner.

Af Ole-Chr. M. Plum

Da de første danske skinnebusser blev leveret til Ods herreds og Høng-Tølløses Jernbaner i 1948, var der regnet med en levetid på 10-15 år med kørsel op til omkring en million kilometer. De fleste danske skinnebusser kom dog til at køre i omkring 20 år.

Scandia skinnebusserne til de danske privatbaner blev leveret i to serier (1947-48 og 1951-52), og de blev bygget efter svensk forbillede, nemlig Hilding Carlssons skinnebusser fra før 2. verdenskrig, idet trækarosseriet var erstattet med et selvbærende karosseri af stål.

Umiddelbart efter 2. verdenskrig begyndte man i Sverige at bygge skinnebusser med karosseri af stål, og stadig nye forbedrede typer kom frem. Da 2. serie af de danske skinnebusser skulle bestilles i 1949, var der seriøse overvejelser om at bygge skinnebusserne omtrent som de nyeste svenske, hvor der bl.a. var mulighed for overgang mellem vognene og halvautomatiske Wilsongear. Alligevel blev 2. serie af de danske skinnebusser bygget omtrent magen til de først leverede, bl.a. af økonomiske og standardmæssige hensyn.

I begyndelsen af 1960'erne begyndte direktørerne ved de danske privatbaner at undersøge muligheden for anskaffelse af nyt persontogmateriel til erstatning af de snart udtjente danske skinnebusser, og i 1962 stiftede danske privatbanefolk bekendtskab med svenskernes nyeste skinnebusser, YB06, der fra 1953 var bygget i et stort antal til Statens Järnvägar.

Ved en tragisk ulykke ved Store Merløse i juli 1962, hvor en af HTJs unge motorførere blev dræbt, udbrændte HTJ Sm 17 totalt, og banen måtte se sig om efter en anden skinnebus som erstatning for den udbrændte. På det tidspunkt var der ikke brugte danske skinnebusser til salg, således som det blev tilfældet ved de mange privatbaners lukninger i slutningen af 1960'erne, og det var

derfor naturligt at undersøge muligheden for at erhverve en skinnebus fra Sverige.

Efter forgæves forhandlinger med de svenske statsbaner bestemte man ved HTJ at købe hos Grängesbergbanen (TGOJ), der havde fået skinnebusmateriel overkomplet i forbindelse med banens elektrificering. Ved denne bane havde man i 1951 fået leveret fire stålskinnebusser, TGOJ YB0s 53 og UBF0s 110, og de leveredes i Holbæk i oktober 1962.

HTJ S 27 ser dagens lys

PÅ OHJs og HTJs værksteder blev det nye materiel udsat for en foryngelseskur, der bestod i ny vægbeklædning, nye sæder med halvhøj ryg, og udvendig blev de to vogne malet røde. Fredag den 18. februar 1963 kunne HTJ S 27 køre sin første prøvetur til Høng, og en månedstid senere indsattes styrevognen HTJ Cs 40 i drift. I styrevognens pakrum var der desuden indrettet postbureau. Dermed var en ny skinnebussepoke begyndt ved de danske privatbaner!

Materiellet fra TGOJ havde samme koblingstype som de danske skinnebusser, og udelukkende mekanisk, mens bremse- og køreluftslanger skulle sammenkobles separat. Dette betød, at man ved værkstedseftersyn etc. i begyndelsen kunne se en Scandia-skinnebus slæbe rundt med styrevognen HTJ Cs 40, og HTJ S 27 køre med f.eks. en danskbygget skinnebuspakvogn efter sig.

HTJ S 27 blev straks populær hos såvel de rejsende som banens personale. Skinnebussen gik utrolig godt i sporet, og den viste sig utrolig driftsikker. I 1963 kørte HTJ S 27 i en tur, der på en hverdag omfattede fem dobbeltture 4.25-0.05 (tog 813-814-817-818-821-822-825-826-829-830).



Odsherredsbanens første svenske skinnebus OHJ S 28 er kørt fast i sne ved Udstrup og undsættes af OHJ 38.

Foto: 10. januar 1970 OCMF



OHJ S 28 på den gamle Holbæk station, maj 1971.

Foto: OCOMP

Købet af det svenske skinnebustog til HTJ bevirkede, at OHJs og HTJs dynamiske direktør øjnede chancen for at få udskiftet sit danske skinnebusmateriel med tidssvarende brugt svensk. Udsigten til at opnå bevilling til køb af helt nyt persontogmateriel var ikke stor i begyndelsen af tresserne, hvor privatbilismen var i stor medvind hos politikerne!

Direktør Erik Johansen fik arrangeret sig således, at han gradvist solgte OHJs og HTJs danske skinnebusmateriel til andre danske privatbaner, der stod og manglede supplement (AHJ, FFJ, RHJ og ØSJS), og i takt med salget købte brugte skinnebusser i Sverige.

Allerede i 1962 leveredes yderligere et skinnebustog fra TGOJ, denne gang til OHJ, senere OHJ S 28 og Cs 228. Dette tog indsattes i driften i renoveret stand i eftersommeren 1963. Fra TGOJ indkøbtes yderligere i 1963 og 1964 to styrevogne, UBF0s 112 og 109. Disse to bivogne blev ved OHJ og HTJ ombygget, så de kunne køre som bivogne til de skinnebusser, som OHJ og HTJ gennem årene har indkøbt hos Statens Järnvägar. Bl.a. fik de monteret Scharfenbergkoblinger med indbygget overførsel af bremseluft. Nr. 112 blev til HTJ Cs 41, der ikke blev monteret som styrevogn, og 109 blev til OHJ Cs 229, som blev styrevogn til SJ-skinnebusserne.

Flere svenskere til Holbækbanerne

Statens Järnvägar fik i 1951 leveret fire stålbyggede

skinnebusser, omtrent magen til de fire, til TGOJ. Alle otte skinnebusser var udstyret med Scania Vabis motorer type D 802, ottecyklindrede på 155 HK. De fire SJ-vogne blev omkring 1959-60 ombygget således, at de kunne køre sammen med de nyere skinnebustyper, YB06 og YB07.

Disse fire skinnebusser ønskede SJ nu at afhænde, og i november 1963 købte HTJ én, HTJ S 29, og lejede yderligere én med forkøbsret (senere HTJ S 30). De to andre blev erhvervet af OHJ foråret 1965, OHJ S 31 og S 32.

I september 1967 skete der endnu en stor ulykke ved Store Merløse, hvor tog 814 med OHJ S 28 og HTJ Cs 40 i tæt tåge blev påkørt af en lastbil. Selv om de svenske skinnebusser var kraftigere bygget end de danske, blev OHJ S 28 svært beskadiget, mens føreren af toget slap fra uheldet med et kompliceret benbrud.

I forbindelse med dette uheld blev der byttet om på de to styrevogne, således at HTJ Cs 40 blev til OHJ Cs 228 og omvendt. OHJ S 28 blev hensat, og man søgte at købe yderligere en skinnebus ved TGOJ, der i 1963 havde omdannet YB0s 52 til inspektionsvogn, mens den fjerde var solgt til Liberia. Man ønskede ikke at sælge, og i stedet blev OHJ S 28 erstattet af en SJ-skinnebus af typen YB06. OHJ S 36 var den første skinnebus af typen YB06, som leveredes til de danske privatbaner fra SJ.

Året efter blev OHJ S 28 genopbygget på værkstedet i Holbæk - i øvrigt ved anvendelse af en front fra et smalsporet elektrisk skinnebustog fra Nordmark-Klarälvens Järnväg i Sverige. Herefter kunne OHJ S 28 bl.a. kendes på, at der på fronten i motoren var et vingehjul, og den karakteristiske bagagebærer var ikke repareret og påmonteret igen.

Omkring 1970 blev styrevognen OHJ Cs 228 (TGOJ UBF0s 110) ombygget til styrevogn til SJ-skinnebusserne i lighed med OHJ Cs 229.

Da TGOJ i 1970 havde købt andet materiel til inspektionsformål, overtog OHJ den sidste TGOJ-skinnebus, OHJ S 42 for kun 3.000 kr. Dog måtte banen selv sørge for inventar til vognen!

De »små« svenske skinnebusser, S 27-S 32 samt S 42 blev faktisk anvendt i driften på OHJ og HTJ helt frem til leveringen af Y-togene i juli og september 1975. I 1976 blev HTJ S 27 og OHJ S 42 solgt til Hads Ning Herreders Jernbane, der anvendte de to vogne i et par år, hvorefter Østbanen købte dem til supplement af denne banes svenske skinnebusmateriel. Vognene blev aldrig



Et billede med historisk vingesus. I Tølløse afventer HTJ S 30 passagerer fra Kalundborgtoget fremført af MX 1010, som nu er indlemmet i Holbækbanernes lokomotivpark.

Foto i marts 1972: OCOMP



En epoke er slut. HTJ S 27 på vej hjem til sit hjemland. Foto den 13. december på færgeren »Kärnan«: OCMF

omlitreret ved de to baner. I 1982 blev OHJ S 42 ophugget i Hårlev, mens DJK erhvervede HTJ S 27, der blev hensat i Tølløse, senere hos Foreningen Dalmose-Skælskør banen i Skælskør. OHJ S 28 blev ophugget i Holbæk i 1980.

HTJ S 29 blev hensat efter en påkørsel allerede i 1974, og OHJ S 32 hensattes af samme grund i 1975, og begge vogne ophuggedes i 1978 i Holbæk. HTJ S 30 blev ophugget i 1980, mens OHJ S 31 var yderste reserve for de senere anskaffede skinnebuser af typen YB06 frem til 1982, hvorefter den blev ophugget i Mårsø i 1983.

HTJs to påhængsvogne blev udrangeret i 1979-80 og ophugget i 1980, mens OHJs to påhængsvogne først blev udrangeret og ophugget i 1983.

Ved købet af de svenske skinnebuser i årene 1963-65 solgtes - som nævnt - bernes danske skinnebusermateriel til andre danske privatbaner. I 1964 blev påhængsvognen HTJ Sp 39 således solgt til Fjerritslev-Frederikshavn Jernbane som FFJ Sp 13. Da Aalborg Privatbaner lukkede i 1969, købte OHJ og HTJ en del materiel ved APB, og med i handlen var også FFJ Sp 13. Den opstod nu som rødmalet påhængsvogn til Grängesberg-skinnebuserne som OHJ Cs 233, og bl.a. under energikrisen i 1973-74 blev vognen benyttet meget. I 1977 solgtes den til Foreningen Dalmose-Skælskør Banen.

HTJ S 27 bevares i Sverige

I sommeren 1986 rettede Grängesbergs Hembygdsgilles loksektion henvendelse til DJK om at erhverve HTJ S 27, og det blev besluttet at sælge skinnebussen til svenskerne.

Imidlertid viste det sig vanskeligt at få arrangeret en transport af HTJ S 27 fra Dalmose, hvor skinnebussen stod og til Helsingborg, hvor medlemmer fra loksektionen ville hente den. Endelig blev det muligt fredag den 12. og lørdag den 13. december 1986.

DSBs banetjeneste havde transporteret S 27 til Slagelse, hvorfra den så om fredagen skulle kobles ind i et af DJKs materieltog til Roskilde, og endelig videre til Helsingør lørdag - trukket af en Mx'er. DJKs materieltog blev forsinket i Korsør, og der viste sig vanskeligheder med rangering og sammenkobling, så toget fortsatte fredag

aften fra Slagelse uden S 27! På vej fra Grängesberg mod Helsingborg var en delegation for at transportere S 27 hjem med en svensk el-skinnebus, hvad nu? -

Takket være hjælp fra et par lokomotivførere ved HTJ samt ved at opnå tilladelse til at låne OHJ S 48 af OHJ og HTJ, blev HTJ S 27 i løbet af natten - via Tølløse - transporteret til Roskilde. Turen via Tølløse blev nødvendig gjort på grund af sporspærring i forbindelse med sporarbejde mellem Slagelse og Sorø. Lørdag morgen kl. 04.00 holdt skinnebussen i Roskilde, og den videre transport foregik efter planen, og i Grängesberg arbejdes der nu på at renovere HTJ S 27/TGOJ UBOs 53!

Indsættelsen af HTJ S 27 og HTJ Cs 40 på Høng-Tølløse Jernbane i 1963 kom ikke blot til at betyde anvendelse af svenske skinnebuser på OHJ og HTJ, men senere hen også på en række andre danske privatbaner. Ligesom de senest anskaffede ved OHJ og HTJ har det været skinnebuser af typen YB06 og YB07 fra SJ. □

Oversigt over OHJs og HTJs svenskbyggede motorvogne.

Litra	Byggeår	Svensk litra	Til Dk	Udrang.	Ophug.	Bem.
Motorvogne						
HTJ S 27	1951	TGOJ YB0s 53	1962	1982		1)
OHJ S 28	1951	TGOJ YB0s 51	1963	1980	1980	2)
HTJ S 29	1951	SJ YB04 669	1963	1974	1978	
HTJ S 30	1951	SJ YB04 668	1963	1979	1980	
OHJ S 31	1951	SJ YB04 667	1965	1983	1983	
OHJ S 32	1951	SJ YB04 670	1965	1975	1978	
OHJ S 36	1953	SJ YB06 757	1967	1984	1984	
HTJ S 37	1953	SJ YB06 750	1968	1972	1972	3)
OHJ S 42	1951	TGOJ YB0s 52	1970	1982	1982	4)
HTJ S 44	1953	SJ YB06 058	1972	1985	1985	
HTJ S 47	1955	SJ YB06 1037	1979			
OHJ S 48	1954	SJ YB06 997	1980			
OHJ S 49	1954	SJ YB06 1012	1981			
HTJ S 50	1954	SJ YB06 1013	1982			5)

- HTJ S 27 solgt til HHJ i 1976, til ØSJS i 1978, til DJK i 1982 og endelig til Grängesberg Hembygdsgilles loksektion i 1986.
- OHJ S 28 skadet ved ulykke i 1967, genopbygget i 1968 med ny A-ende ved brug af fronten fra en skinnebus til smalspor.
- HTJ S 37 brændt i Holbæk i 1972.
- OHJ S 42 solgt til HHJ i 1976 og til ØSJS i 1978.
- Til ØSJS i 1982 som ØSJS MB 26, solgt til HTJ i 1985 og sat i drift som HTJ S 50 i 1986.

Oversigt over OHJs og HTJs svenskbyggede påhængsvogne.

Litra	Byggeår	Svensk litra	Til Dk	Udrang.	Ophug.	Bem.
Påhængsvogne						
HTJ Cs 37	1956	SJ YBF06 1993	1980	1983	1983	
HTJ Cs 40	1951	TGOJ UBF0s 110	1962	1983	1983	1)
HTJ Cs 41	1951	TGOJ UBF0s 112	1963	1979	1980	
OHJ Cs 228	1951	TGOJ UBF0s 111	1963	1980	1980	1)
OHJ Cs 229	1951	TGOJ UBF0s 109	1964	1983	1983	2)
OHJ SB 241	1939	SJ UF6 1576	1963	1973		
OHJ D 246	1956	SJ UDF015 2004	1967	1984		3)

- Styrevognene HTJ Cs 40 og OHJ Cs 228 bytter numre i forbindelse med ulykke på HTJ i efteråret 1967. OHJ Cs 228 (II) ombygges til styrevogn for SJ-materiel omkring 1970.
- OHJ Cs 229 istandsattes ved OHJ som styrevogn for SJ-materiel
- Solgt til Svenska Motorvagnsklubben i 1985.

Dansk museumsmateriel i udlandet

Der er ikke så lidt dansk veteranbanemateriel under fremmede himmelstrøg - hele 25 enheder er pænt fordelt i Vesttyskland, England og Sverige.

Af Mogens Duus

Så sent som i 1986 blev skinnebusmotorvognen HTJ S 27 solgt til en svensk forening ved Grängesberg efter en kortere årrække i DJKs varetægt. Der er gennem de senere år solgt en hel del dansk jernbanemateriel til anvendelse på udenlandske veteranbaner - omend ovennævnte skinnebus knap nok kan kaldes dansk. Hvad der derudover er havnet udenlands, vil blive belyst i det følgende med korte kommentarer omkring ejerforholdene m.v.

Vesttyskland

Freunde des Schienenverkehrs Flensburg E.V. Postfach 1617, D-2390 Flensburg

FSF har sit tilholdssted på Kappeln station, og kørslerne foregår primært på strækningen Kappeln-Süderbrarup, idet der også køres særtog enkelte andre steder, bl.a. enkelte i Danmark. Det kan også nævnes, at der fast hvert år arrangeres kørsler Kappeln-Flensburg-Westerland/Sylt - tog, hvor bl.a. MO-forspand kan opleves!

Allerede på et tidligt tidspunkt købtes en F-maskine og et par personvogne fra DSB. Kørsel startedes på strækningen mellem Niebüll og Dagebüll, inden hjemstedet i Kappeln blev fundet. Foreningen råder over følgende danske stykker rullende materiel:

F 654 (købt 1976), MO 1835 (købt 1983), MO 1881 (købt 1985), Bgh 124 (købt 1985), CI 586 (købt 1977 (litreret FSF 02 B4y)), Cle 691 (købt 1976 (litreret FSF 01 BD4y)), Elo 5111314 (købt 1980 (indrettet til persontransport)).

Herudover kan ventes tilgang af traktor DSB 49, tilhø-

rende KLK, men udlånt til FSF. MO 1881 er af hensyn til tyske signalreglementer udstyret med en tredje lygte, som på MO 1835. Oprindeligt var MO 1820 i søgelyset som foreningens anden MO-vogn, men 1881 kunne lettere bringes i driftsklar stand (ved anvendelse af stumper fra bl.a. MO 1850). Cle-vognen er for tiden på værksted i Neumünster, hvor den vil få nye tyske bogier.

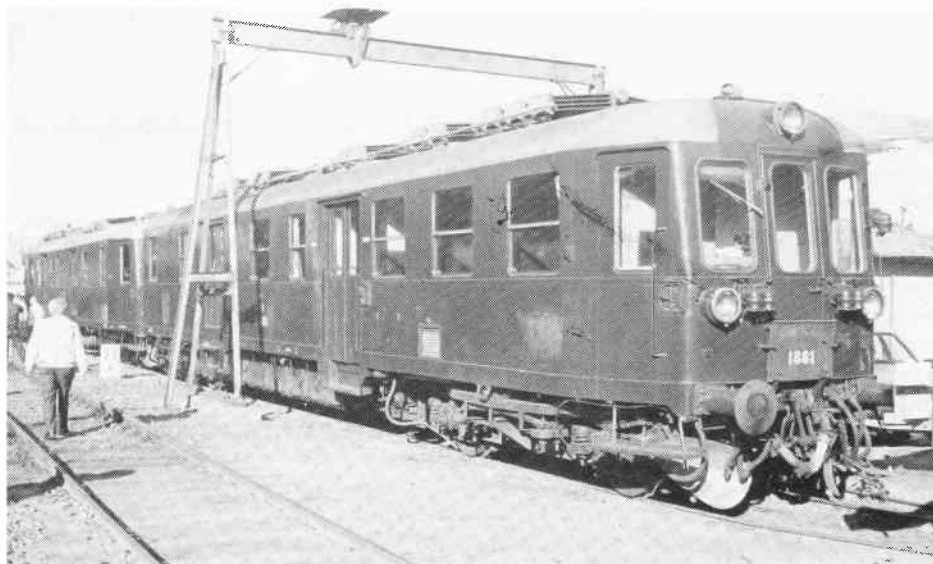
Foreningens øvrige materiel udgøres af bl.a. et svensk B-lokomotiv samt et antal norske bogiepersonvogne. En norsk styrevogn er ombygget, således at det nu er muligt at fjernstyre MO-vogne herfra. De norske styregrej er fjernet. Et par andre norske vogne ventes/er ligeledes udstyret med MO-kabler for anvendelse som mellemvogne.

REF - Rendsburger Eisenbahnfreunde E.V. Postfach 108, D-2370 Rendsburg

Danske vogne:

CII 486 (købt 1983), Dh 007 (købt 1983).

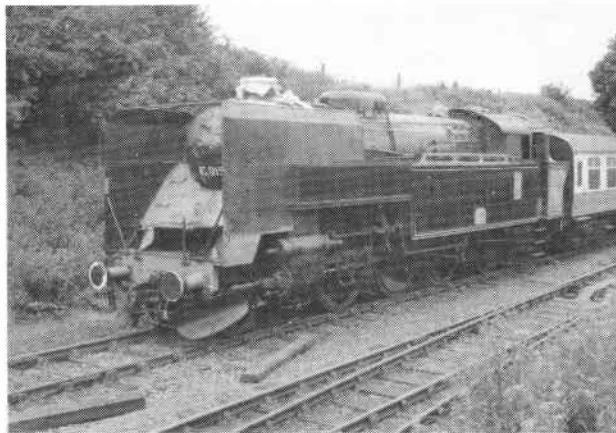
Foreningen arbejder på restaurering af damplokomotivet DB 042. 271-7, som man for nogle år siden modtog fra byen, der ellers havde tænkt sig maskinen opstillet som vartegn. Til brug herfor har en privatmand stillet et par opholds-, lager- og værkstedsvogne til rådighed, nemlig de to ovennævnte. Der er ingen aktuelle planer om anvendelse af disse vogne i kørselsøjemed, idet det dog har været nævnt, at CII-vognen med tiden kunne tænkes placeret et sted, indeholdende et modelbaneanlæg-/udstilling. Materiellet er placeret umiddelbart syd for stationsbygningen i Rendsburg. DB 042 271-7 ventes i øvrigt køreklar omkring april 1988!



Smukt vedligeholdt og restaureret står de to danske MO-vogne 1881 og 1835 her i Kappeln i Vesttyskland. Vi var vist mange, der beundrede motorvognene i Odense for et par måneder siden. Foto 11. oktober 1986: Mogens Duus



Q 350 i vesttyske omgivelser. Geesthacht 25. april 1987.
Foto: Mogens Duus



S 740 i Wansford 10. juli 1987.
Foto: Mogens Duus

GE-Arbeitsgemeinschaft Geesthachter Eisenbahn E.V. - Postfach 1341, D-2054 Geesthacht

GE driver veteranbane på strækningen mellem Bergedorf Süd (beliggende nær Bergedorf station på Hamburgs S-bane) og Geesthacht syd herfor, en strækning på ca. 12 km.

Driftsmateriellet omfatter foruden en motorvogn også to damplokomotiver og et antal vogne. Det ene af damplokomotiverne har speciel interesse i denne sammenhæng, idet der er tale om DSB Q 350, købt i 1981. Maskinen er siden blevet hovedrepareret, og trækker i dag samtlige foreningens veterantog, idet det andet damplokomotiv for tiden er ude af drift. Q 350 var som så mange andre »forsvundne« lokomotiver oprindeligt reserveret for DSBs jernbanemuseum!

I erkendelse af at kørsler er overordentlig krævende, hvad angår de deltagendes tid, har GE valgt den politik kun at køre ganske få weekender om året, for at få bedre tid til reparationer og nye projekter. Således omfattede køreplanen for 1987 i alt ti dage med hver tre dobbeltture.

Banens andet damplokomotiv er et tidligere industrilokomotiv, som er blevet »privatbaniseret«. Q 350 havde nær fået samme omgang (grønt førerhus o.s.v.), men er indtil videre sluppet med røde hjul, puffer og gangtøj (hvilket forøvrigt også gælder F 654 hos FSF!). Q 350 har tilmed også tabt skorstensbåndet og bærer foruden den danske litrering nu også GEs bomærke.

I øvrigt kan det nævnes, at GE er overordentlig tilfreds med maskinen, som både går fint i sporet og skyder en pæn hastighed - i modsætning til mange danske lokomotivføreres opfattelse.

England

NVR - Nene Valley Railway, Wansford Station, - Stibbington, Petersborough, PE8 6 LR, England

Nene Valley Railway i Midtengland har i stor stil satset på materiel fra andre lande end netop England. Langt det meste er indkøbt af private og derefter stillet til rådighed for NVR.

Med tak til den internationale atmosfære anvendes NVR ofte ved filmoptagelse, idet det for tilskueren er svært at stedfæste toget. Således har S 740 (maskeret som DR 62.015) og diverse danske vogne spillet med i James Bond-filmen »Octopussy«, hvor jernbanescenerne alle blev optaget lige omkring Wansford station.

Materiellet af dansk afstemning er følgende:

S 740 (købt 1978), F 656 (købt 1975), ABhl 261 (købt 1978 (nu NVR 476)), CII 477 (købt 1978 (nu NVR 477)), CII 478 (købt 1978 (nu NVR 478)), CII 482 (købt 1983 (nu NVR 474)), Cle 674 (købt 1983 (nu NVR 475)), Cls 710 (købt 1978 (nu NVR 479)), Iblps 8053042 (købt 1978), Sk 4252159 (købt 19??).

Hverken S- eller F-maskinen er for tiden i drift, omend



En E-maskine med to hjemlande. E 964 fra 1915 kørte på danske spor i en lang årrække, men blev i 1963 tilbagekøbt af Sverige, og er nu fast stationeret på jernbanemuseet i Gävle som SJ F 1200. Foto i Sala 31. oktober 1970: Lars Henrik Larsson



Nye farver - nye omgivelser. En af Østbanens skinnebusser i Brösarp. Nr. 11 i skånske omgivelser 22. juli 1981. Foto: Jan Forslund

begge har været i køreklar stand hos NVR. S 740 afventer nye kedelrør og ventes klar i efteråret 1988, mens F 656 er hensat, afventende diverse reparationer. Da maskinen er vel lille til NVRs tog, er istandsættelsen ikke umiddelbart forestående. Det kan nævnes, at NVR - ifølge lokale medlemmer af klubben - i 1986 fik henvendelse fra DSBs jernbanemuseum om tilbagekøb af S 740!

De danske personvogne anvendes i en meget stor del af NVRs tog, trukket af franske, svenske, engelske etc. lokomotiver på skift. Dog råder banen også over en stamme engelske personvogne. Alle CI-vogne bærer »3. klasse«, men den ene halvdel af ABH1-vognen har bibeholdt »1. klasse«! Apropos James Bond, hvor CIs 710 også medvirkede, så bærer denne vogne fortsat »RIC 140 km/t«-markering!!!

Omkring 1982 mislykkedes et forsøg på at rejse midler til køb af E 994 - praktisk talt i køreklar stand, dog med et par defekte kedelrør. Prisen var beregnet til 120.000-150.000 kr. for at købe lokomotivet og få det transporteret til England, hvilket var et ringe beløb sammenlignet med de ofte højere priser, man er vant til at betale for rustbunker, købt fra diverse ophuggere. I øvrigt kan nævnes, at NVR indenfor overskuelig tid håber at kunne indlemme et russisk damplokomotiv i materielparken.

The Middleton Railway, The Station, Moor Road, Hunslet, Leeds LS10 2JQ, England

The Middleton Railway var den første til at købe dansk...!

Allerede i 1972 købte foreningen Hs 385 - også kaldet »The Bacon Slicer« på grund af excentrikerne - til anvendelse på en ca. 10 km. lang rest af en tidligere meget stor industrijernbane, der bragte kul til byen Leeds. Historien går helt tilbage til 1775! Maskinen er indenfor de senere år blevet istandsat med et meget flot resultat, hvilket selvfølgelig har medvirket til dens popularitet på banen.

Tilmed skulle den være så villig til at køre, at »det er nok at sætte et stearinlys i fyret!«

Der rådes over to køreklare damplokomotiver - det andet er et engelsk industrilokomotiv - samt en del damp- og diesellokomotiver i øvrigt. Kun få vogne ses - deriblandt en norsk postvogn med personafdeling. I øvrigt går veteranbanens historie tilbage til 1960.

The Middleton Railway lider lidt under mangel på arbejdskraft, og da passager- og togantallet er stigende, anvendes næsten alle kræfter på kørsel - en kørsel der er nødvendig for at tjene nok til banens overlevelse. Nedlæggelsesspøgelset kiggede frem i banens medlemsblad fra vinteren 1986-87, men en vis bedring er dog indtruffet sidenhen.

Sverige

SJs museum i Gävle har E 964, som i 1963 blev tilbagekøbt af SJ og genopbygget som SJ F 1200. Maskinen er køreklar.

I 1975 solgte ØSJS to Scandia skinnebusmotorvogne og en bivogn til foreningen »Skånska Järnvägar«, som har malet dem i en lysgul kulør og forsynet dem med eget bomærke, og motorvognene har numrene 11-12. Derudover er OHJs daddelæske-postvogn D 246 i 1985 solgt til Svenska Motorvagnsklubban. □

Artiklen er første gang - i en anden billedækning - trykt i »Togfløjten« 4/1987.

bane bøger

I MINDET OM
PEER THOMASSEN

Fremtidens danske
jernbanelitteratur
bliver fattigere!

FORSVUNDNE STATIONER
udkommer ca. 20. juni '88

80 sider, 210 ill., Kr. 149,-

Tragisk nok blev dette Peer Thomassens sidste bog, og den rummer derfor et mindeord om en af dansk jernbanehistories største forfattere og mest markante skikkelser.

Bogen fortæller om 200 stationsbygninger, som i dag er væk. Fra stats- og privatbaner, fra store banegårde til undselige små trinbrædt-lignende. Deres historie og arkitektur skildres og illustreres gennem talrige fine fotos.

SNART UDSOLGT: NØRREBROS STATIONER GENNEM 100 ÅR af Peer Thomassen, 48 sider, 65 ill. Kr. 84,-

Den spændende lokal- og jernbane-historie omkring Nørrebro stationer og banelinjer, inkl. Lersøens rangerstationer, Slangrupbanen, Stensporet og "Station Rovsingsgade"!

BESTILLING: Indbetal på postgiro og anfør bestillingen på kuponen. Husk eksp. gebyr kr 10,- uanset ordrens omfang.

bane bøger

Jernbanegade 34A, 2.th.
4000 Roskilde
Giro 1525662



Forsvundne stationer

NYHED!

Fugleflugt i 25 år

I 22 år en stækket fugl. I 1963 kom der endelig luft under vingerne.

Af Jan Forslund

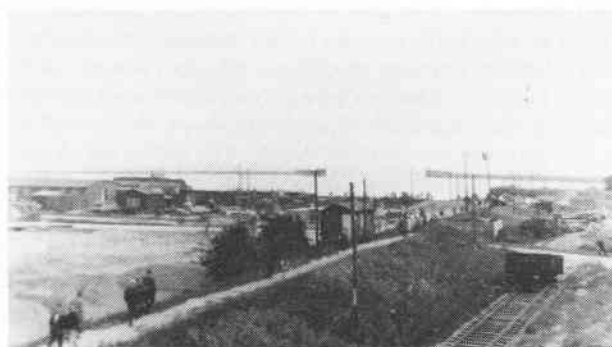
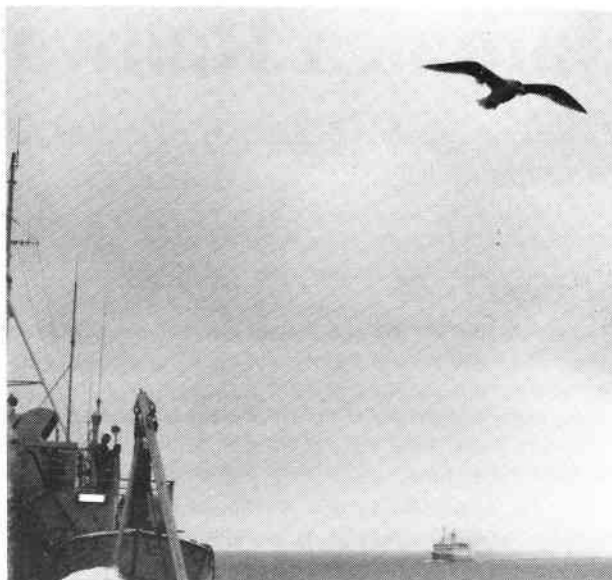
Den 14. maj 1988 kunne Fugleflugtslinien mellem Rødby og Fehmarn fejre 25 år. Overfarten er i dag ganske strømlinjet med op til fem-seks færger i fast pendulfart.

Forud for indvielsen i 1963 var gået en lang og særpræget planlægning. De første skridt blev allerede taget inden anden verdenskrig, og det egentlige anlægsarbejde på Fugleflugtslinien startede den 14. september 1941 med den berømte knækkede spade ved daværende trafikminister Gunnar Larsen. Dette afbræk skulle blive symbolsk. De seneste krigsår og efterkrigstiden satte en brutal stopper for »den rigtige linieføring« til Vesttyskland. En midlertidig overfart, Gedser-Grossenbrode, indviedes 15. juli 1951, men med en længde på 70 km og en overfartstid på tre timer fik den kun en levetid på 12 år. I 1958 indgik den danske og vesttyske trafikminister den endelige aftale om den »nye« linieføring fra Rødby til Puttgarden med tilstødende motorvejsforbindelser og jernbaneanlæg.

Fra starten besejledes overfarten af »Kong Frederik IX«, »Theodor Heuss«, »Deutschland« og senere »Knudshoved«. De to førstnævnte fungerer stadig som aflastnings- og godsfærger, medens »Deutschland« nu eksisterer i en nyere udgave. Fra dansk side kom »Danmark« i 1968, og i 1979 de to ombyggede IC-færger »Dronning Margrethe II« og »Prins Henrik«. Endelig i 1986 tilkom flagskibet »Karl Carstens«.

Trafikpresset er stadigt stigende. Såvel godsmængden (DanLink) - de internationale togforbindelser - og landevejstrafikken volder ofte problemer ved flaskehalsen Rødby-Puttgarden. DSB vil derfor fra jubilæumsåret styrke kapaciteten for det tungere gods' vedkommende ved periodevis at indsætte én af de »nye« Storebæltsfærger, som er leveret i år.

De næste ti år skal vise Fugleflugtsliniens flyvefærdighed. Allerede fra 1989 vil Lion Ferry (Stena Line) sandsynligvis etablere en konkurrerende overfart, og en kommende Storebæltsforbindelse vil ganske givet stække vingerne.



Fugleflugtslinien i billeder: Øverst har John Hansen »fanget fuglen« (oktober 1987) - nedenunder Rødby Færgehavn under anlæg 10. juni 1962. Foto Bent Jacobsen. - Anne Grethe Hansen var med til indvielsen 14. maj 1963, hvor »Theodor Heuss« lægger til - og nederst »Danmark« under indsejling til Rødby 12. juli 1983 fotograferet af Jan Forslund



Jamaica Railway - no problem...

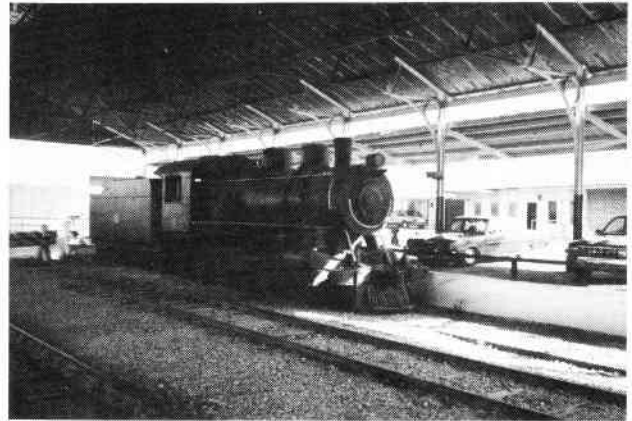
En munter rejsebeskrivelse med en duft af folkløse og jernbanenostalgi

Af Hans Lund

Jamaica har én jernbane, som går fra hovedstaden Kingston til havnebyen Montego Bay. Strækningen gennemskærer den aflange ø og skal undervejs over en bjergkæde, hvor højeste punkt er 700 meter. Der er afgang to gange om dagen hver vej, og turen er berammet til at vare fem en halv time.

Det var endnu mørkt, da vi i december 1987 fandt Montego centralstation kl. 6 om morgenen. De første passagerer var allerede kommet, så vi skyndte os at købe en billet - 15 kr. for en enkeltbillet for en strækning på 150 kilometer. Den kan de ikke slå i mor Danmark. Vi købte en kop kaffe ved det lokale gadekøkken udenfor - dog uden det obligate hårdkogte æg, som alle de lokale guffer i sig med stort velbehag. Ind i ventesalen og stille pænt op ved udgangen til perronen. Toget skulle afgå kl. 6.30, og nogle minutter før bliver vi så lukket ud på perronen. Her er imidlertid ingen tog, for det er i fuld gang med at rangere. Endelig får det baksat sig ind på stationen, men ingen stiger ombord. Toget kører ud igen for at vende tilbage kort efter. Nu er vi enkelte, der stiger ombord, men undrer os såre over, at hovedparten bliver på perronen. Der rangeres lidt igen - vi får et par vogne ekstra på. Da disse vogne når perronen myldrer de lokale ombord, og nu forstår vi hvorfor. Vognene har dejlige bløde sæder i modsætning til vores hårde bænke lavet af plasticremme. Vi havde fået placeret os i vognen nærmest lokomotivet, for her var god plads, men vi blev hurtigt klogere, lokomotivet huler næsten hele tiden, næsten alle jernbaneoverskæringer er ubevogtede!!!

Endelig kom vi afsted, og vi begyndte ret hurtigt at stige opad - og i et tempo der var roligt og sindigt. Jeg stod i



Også i Jamaica gemmes enkelte damplokomotiver i veteranøjemed. Maskinen her udgjorde et helt lille museum i Kingston. Foto: Hans Lund

lang tid i døråbningen og fulgte det smukke landskab, men blev meget hurtigt tiltrukket af det liv, der udspandt sig omkring toget. Passagerer springer af og på i farten, folk hænger ud af vinduerne, og enkelte løber frem og tilbage på taget af vognene. Skrigen og råben, når vi nærmer os en tunnel, men alle er lokalkendte, så de når at bukke sig i tide. I toget falbydes alskens lækkerier: Bananer, osteboller, hele fisk med et stykke brød, peanuts, is juice, kage, der handles livligt. Togbetjenten er helt ubeskrivelig. Ulasteligt klædt i flot, nypresset uniform checker han alle billetter mindst én gang i timen. Med sine fingre har han et særdeles veludviklet system til at holde check på pengesedler og billetter - her er en billettaske helt overflødig.



Hvad ville DSB mon sige til dette? - Passagerer stiger på i farten - myldrer rundt på taget - hænger ud af vinduerne - mens toget er i fart. Og inde i kupeerne levende marked, hvor alskens varer falbydes. Foto december 1987: Ilse Ljørring



Også en station! - Den ulastelige konduktør skridter toget af. Foto december 1987: Ilse Ljørring

Ved 11-tiden når vi en større station, og jeg mærker forholdsvis hurtigt, at det tegner til at blive et langt ophold; vi bliver kørt ind på et sidespor. Endelig dukker det modgående tog op, men det betyder ikke, at vi skynder os afsted. Der skulle snakkes og hilses på, men efter en god times venten gik det videre. Nu var selv vores vogn



Jamaicaekspressen er ankommet til Kingston. Trods adskillige timers forsinkelse et kæmpeopbud af ventende i den tildækkede ankomsthale. Foto: Hans Lund

blevet helt fyldt op, så der var knap med plads - fire på et sæde beregnet til to. Der sker hele tiden noget. Prædikanter holder lange enetaler i midtergangen, indimellem synger de en salme, som mange synger med på, og de lader sig overhovedet ikke anfægte af den ustandselige skubben fra passagerer eller sælgere, der vil forbi. »Let us believe in Jesus yes«. Kunne den gode Jesus dog også bare hjælpe til, at vi snart nåede Kingston, for nu er vores ben svulmet op til det dobbelte p.g.a. varmen og den meget sidde ned.

Kl. 15.15 ruller vi ind på Kingston hovedbanegård - tre timer forsinket. Lynhurtigt bliver vi omringet af en masse jamaicanere, og mange af dem bærer en meget populær T-shirt, hvorpå der står: Jamaica - no problem. Jeg foreslår et nyt oplag med påskriften: Jamaica Railway - no problem. □

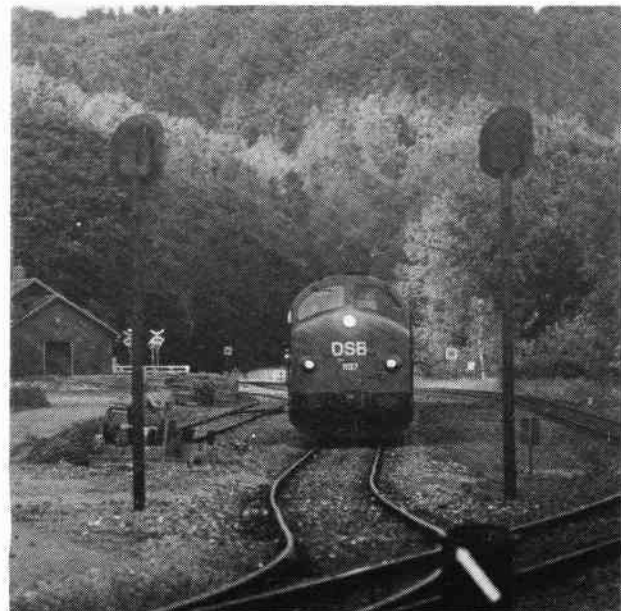
Sporhunden



Svellesnuseren var i sidste nummer i Klarskov. Redaktionen modtog ikke færre end 76 rigtige svar, men der var mange gæt på Masnedø, Lov og Ring. Ikke underligt, stationerne er meget ens. Mogens Kjær Nielsen, Frederikshåb (»jernbanen« kommer vidt om) blev den heldige vinder af en jernbanebog.

Denne gang er sporhunden tilbage i hovedlandet på en krydsningsstation uden persontrafik. Måske en svær opgave, der er lidt at fundere over, selv om der ikke er mange af slagsen. Foto 12. juni 1987: Kurt Andreasen.

Send dit gæt til redaktionen i Holte inden 15. juli.



Roslagsbanen - en særting i Stockholms trafiksystem

En sælsom smalsporsbanes historie - mange gange dødsdømt - nu lever den videre. Et besøg på Roslagsbanen, med materiel fra trediverne, kan varmt anbefales - om få år er den strømlinet.

Af Lars-Henrik Larsson

Bag et ganske almindeligt boligkvarter ved Valhallavägen i Stockholm ligger en smalsporsbanegård af ret anseelig størrelse. Östra station er Roslagsbanens udgangspunkt, og derfra går tog hver time til Lindholmen og to gange i timen til Österskär og Näsbypark.

Jernbanen Stockholm-Rimbo blev indviet i 1885. Trafikken var i begyndelsen uanseelig, da strækningen kun gik gennem landsbysogn, men omkring 1890 påbegyndtes opførelsen af »mønsterbyen« Djursholm, og en tilslutningslinie fra Ösby til Store Värtans Strand blev anlagt. Djursholms befolkning så ikke gerne, at de sodende og dampspyende lokomotiver fordærvede luften i det store villakvarter og fremtvang en elektrificering af banen, som derved blev Skandinaviens første elektriske jernbane for persontrafik.

Sovebyens pendlende arbejdere skulle gerne komme bekvemt og hurtigt til det centrale Stockholm, og banen forlængedes gennem byens gader til Engelbrektplan, og i takt med Djursholms udbygning voksede Djursholmsbanenettet yderligere. I 1901 indviedes linjen Roslags Näsby-Åkersberga, og i 1906 forlængedes banen til Österskär.

På Djursholmsbanenettet var der fra starten i 1895 en spænding på 750 V jævnstrøm. Da Rimbo- og Österskärstrækningerne elektrificeredes i 1930-1940 krævedes imidlertid en højere spænding på grund af de lange afstande. Strækningerne nord om Djursholms Ekeby fik derfor en spænding på 1500 V. De motorvogne, som leveredes ved de store elektrificeringer i 1938, samt el-

lokomotiverne fra 1942, kunne ved en kobling klare begge spændinger.

Tilbage i dag er kun en lille del af tidligere tiders store smalsporsnet - og kun et sjældent politisk spil gør, at den sidste rest bibeholdes og i de kommende år renoveres og moderniseres for fremtidens trafik.

I tidligere tiders regionsplaner forudsattes det nemlig, at Stockholms tunnelbane blev udbygget til Täby omkring 1973, og Roslagsbanen skulle dermed nedlægges. Banen, som siden 1959 var forvaltet af SJ, var nedslidt. Investeringerne indskrænkede sig til fjernstyring på Roslags Näsby-Lindholmen og Roslags Näsby-Österskär, samt anskaffelsen af fire motorvogne i 1962. Tre motorvogne fra 1919 var stadig i drift ligesom næsten alle personvogne leveret efter 1910. Gennem bebyggelsen nordøst for Stockholm øgedes passagertallet dog.

I 1964 blev man enige om, at den kollektive trafik i hele Stockholms len skulle samles under én ejer, Stockholms lens landsting. Reformen gennemførtes i flere etaper fra 1966 og frem. For Roslagsbanen betød det, at togene kørtes på entreprenørbasis af SJ på begæring af landstinget. Godstrafikken blev nedlagt i 1969.

I slutningen af tresserne tvang økonomiske årsager landstinget til at bremse takten på tunnelbaneudbygningen. Roslagsbanen fik dermed en overlevelsesfrist til 1976. I 1972 skulle aftalen med SJ imidlertid skrives om, og i forbindelse med dette krævede SJ så store prisforhøjelser for sine tjenester, at landstinget anså bustrafik for det eneste realistiske alternativ.



Den pendlende motorvogn mellem Kårsta og Lindholmen ankommer til sidstnævnte station og krydser med én af de træbeklædte sporrensere. Finn Beyer Paulsen trodsede de 22 minusgrader den 19. februar 1986.

En kraftig opinion fra nordøstkommunernes befolkning fik dog politikerne til at ændre standpunkt. I stedet for fortsat entreprise med SJ købte landstinget banen og fortsatte driften under navnet »Järnvägs AB Roslagsbanan« (RB). Efterhånden skulle Roslagsbanan dog i fremtiden (d.v.s. i 1976) erstattes af tunnelbane til Täby og af busstrafik nordefter.

Opinionens talerør, foreningen »Rädda Roslagsbanan«, stillede nu krav om fortsat drift med tog, og at tunnelbaneprojekterne blev skrinlagt. I 1975 vandt foreningen en halv sejr, da landstinget besluttede at beholde trafikken på Roslags Näsby-Lindholmen og »tills videra« mellem Roslags Näsby-Österskär, selv om tunnelbanen måtte komme. Alternativet - helt at stoppe tunnelbaneprojektet faldt med mindst mulig marginal: - 175 stemmer mod 174 i landstingets omvalg, hvor Socialdemokratiet og Folkepartiet stod som sejrherre denne gang.

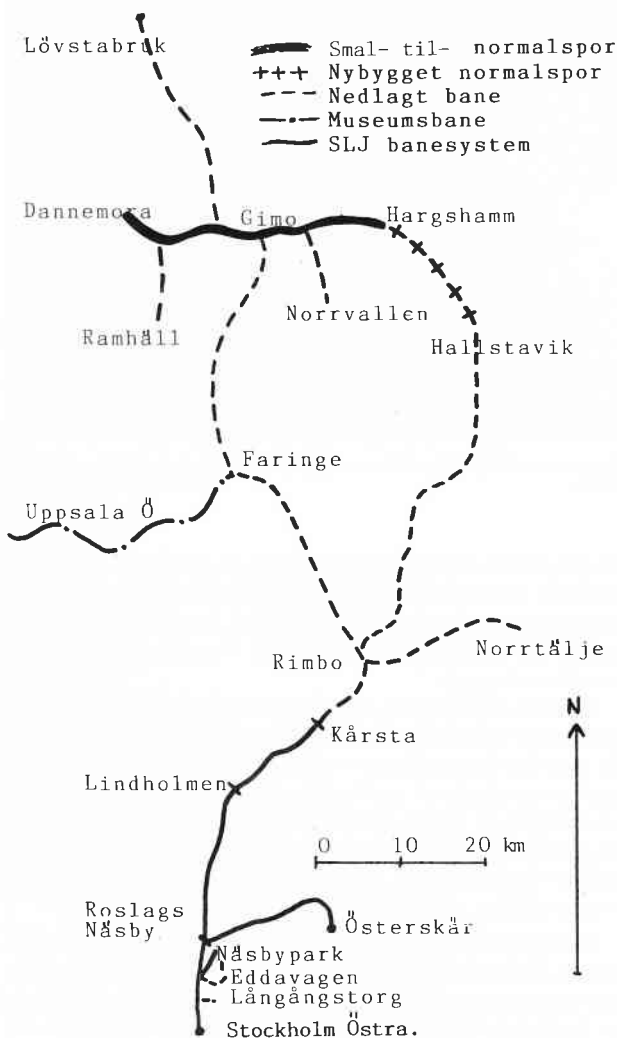
Tunnelbaneprojektet forsinkedes dog yderligere. I 1973 nåede tunnelbanen Östra station (Roslagsbanans endestation), hvilket var særdeles velkommet for de rejsende til Roslagsbanan - nu var der direkte forbindelse til centrum med tog, hvor man tidligere måtte tage diverse sporvogns- og buslinier. I 1975 forlængedes tunnelbanen til Universitetet og i 1978 fik Mörby centrum tunnelbane.

I sammenhæng med folkeafstemningen i Sverige om kernekraften - 1980 - blev der lavet en folkeafstemning om Roslagsbanan i Täby og Vallentuna kommuner. Befolkningen ønskede med henholdsvis 74% respektive 92% majoritet at beholde Roslagsbanan. Samme år blev banen administrativt lagt sammen med Saltsjöbanan i foretagendet »AB Storstockholms Lokaltrafiks Järnvägar« (SLJ).

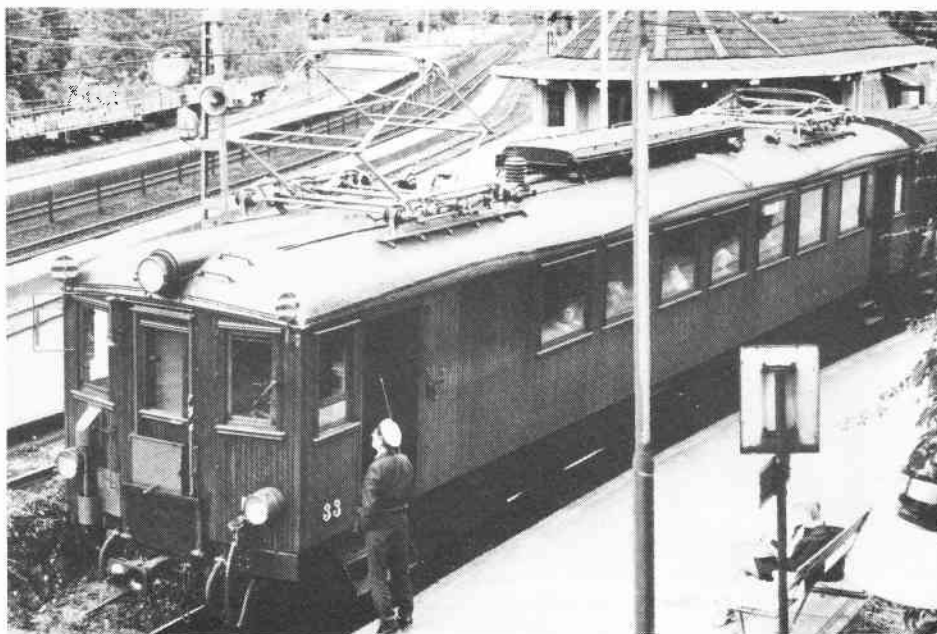
Togene på Roslagsbanan rullede nu ufortrødent videre, men i 1981 blev strækningen Kårsta-Rimbo imidlertid nedlagt (13 km). En inddragning af togene til Näsby blev samtidig adviseret, men gennem en række sælsomme politiske handeler - hvorimellem en ny landingsbane på Arlanda lufthavn indgik - reddedes også denne banelod.

I 1983 havde landstinget en beskeden Roslagsbanenvenlig majoritet igennem den usædvanlige konstellation

ROSLAGSBANENETTET



Fordoms storhed anes i denne skitse af Roslagsbananet. Tegning Jan Forslund og Lars Henrik Larsson.



En af de rigtig gamle teaktræsbeklædte motorvogne, som endnu i 1988 kan ses i drift, gør her ophold i Djursholms Ösby 1974, som nu er fjernstyret fra Stockholm Östra. Vognen er X2p 33.

Foto: Lars Henrik Larsson



Det ældste af de fem el-lokomotiver BAP 3250 ved Älkistan i januar 1976.
Foto: Lars Henrik Larsson

Moderaterne-Centerpartiet og Kommunisterne, og det historiske skridt blev taget til at beholde trafikken på den tilbageværende del af Roslagsbanan, og samtidig besluttedes det at indkøbe nyt materiel. Tunnelbaneudbyggesen blev stoppet.

Mellem Lindholmen og Kårsta skulle togene dog kun køre indtil vejnettet var forbedret (1984), men bandedelen fik dog lov at opretholde trafikken til slutningen af 1985, og i to omgange er nedlæggelsen nu fornylig udskudt til slutningen af 1990, idet man nu drøfter muligheden for at genopbygge hele strækningen til Rimbo, som nu betjenes af »snabbussar«. Sporet til Kårsta og Rimbo er dog meget dårligt, og max. hastigheden er 50 km/h.

Roslagsbanan gennemgår for tiden en stor modernisering. I Åkers Runö og Vissinge er nye fjernstyrede stationer taget i brug. Stocksund og Djursholms Ösby stationer er ligeledes fjernstyrede. Al togklarering foretages fra Stockholm Ö.

Materielparken er dog fortsat utidsvarende. En af mo-



Roslagsbanetog (X7p + 3 Bp) ankommer til Åkers Runö februar 1988.
Foto: Lars Henrik Larsson

torvognene fra 1919 er stadig i brug, ligesom alle motorvogne fra tredivernes elektrificeringer.

Styrevogne introduceredes i 1983, hvor 18 personvogne blev ombygget. Disse anvendes dels i trevognsæt med sammensætningen: Motorvogn-mellemvogn (Bp)-styrevogn (Ubp), og dels i femvognstog (UBp-Bp-motorvogn-Bp-UBp). Derudover anvendes el-lokomotiver eller motorvogne som trækraft for traditionelle togløb med op til seks vogne. På linien til Näsbyark anvendes stort set samme materiel som for 50 år siden (teaktræs-beklædte motorvogne), og mellem Lindholmen-Kårsta pendler en ensom motorvogn.

I sommeren 1988 leveres den første af 20 nye personvogne. Disse følges i 1989-1990 af fem nye motorvognsæt bestående af motorvogn-mellemvogn-styrevogn. SLJ har option på yderligere leverancer af motor- og styrevogne, og hvis disse leveres, kan nogle af de i 1988-89 leverede personvogne ombygges til mellemvogne, og dermed kan hele vognparken være udskiftet inden århundredskiftet. De nye vogne bygges af AB Häggglunds og sønner i Örnsköldsvik. Det er samme firma, som har bygget tunnelbanevogne til SL sam X 10-sættene til SJ. SLJs motorvogne får asynkron drift af AEGs fabrikat.

Endnu lever dog de gamle vogne, og den, der besøger Stockholm, må ikke snyde sig selv for en tur på »Roslagens smalspår«. Et tredages turistkort for hele Stockholms len koster kun 76 kr. - og inkluderer hele Roslagsbanan. □

	SLJ nr	Litt	Tillv./år	Anmærkninger
Fillok	3250	Bap	ASEA 1939/44	
	3251, 3252	Bbp	ASEA 1942	
	3254, 3255	Bdp	ASEA 1946	
Elmotv	33	X2p	ASEA 1919	Teakklædd
	35, 36	X3p	ASEA 1934	Teakklædd
	37-44	X4p	ASEA 1938	
	45	X4p	ASEA 1940	
	46-52	X7p	ASEA 1946	
	53-56	X7p	ASEA 1949	
	57-60	X9p	ASEA 1962	
Lokomotør	1	Z4p	KVAB 1951	
	2	Z6p	VM 1954	
	3	Z4p	KVAB 1951	
	4	Z4p	KVAB 1951	
Personvg	859	Bp	ASJL 1913	
	863	Bp	Atlas 1899	Ny vægskorg 1940
	868	Bp	Fole 1906	
	876	Bp	Fole 1908	
	878, 879	Bp	SV 1911	
	880	Bp	ASEA 1914	Teakklædd. Oppen plattform
	886-894	Bp	Gorlitz 1920	891-893 öppna plattformar
	895-897	Bp	ASJA 1954	Mellanvagnar
	898-901	Bp	ASEA 1936	T akklädda
	902-906	Bp	Bautzen 1937	
	907	Bp	ASEA 1939	Teakklædd
	909	Bp	Bautzen 1939	Oppna plattformar
	912	Bp	ASJA 1954	Mellanvagnar
	913, 914	Bp	Bautzen 1941	Mellanvagnar
915, 916	Bp	SV 1941	"	
917, 918	Bp	Bautzen 1943	"	
919-922	Bp	Bautzen 1944	"	
923-926	Bp	ASJL 1948	"	
927-930	Bp	ASJL 1949	"	
Manövervg	101	UBp	ASJA 1961	Ombyggt KNAB 1984
	103-107	UBp	ASJA 1961	Ombyggt KNAB 1985
	108-113	UBp	ASJA 1956	Ombyggt KNAB 1985
	114-117	UBp	ASJA 1956	Ombyggt KNAB 1986
	118	UBp	ASJA 1954	Ombyggt KNAB 1986
Nyleverans	201-220	Bp	Hägg1 1988-89	Preliminära nummerserier
	119-123	UBxp	Hägg1 1989-90	"
	301-305	X10p	Hägg1 1989-90	"
	221-224	UBp	Hägg1 1989-90	"

Rullende materiel ved Roslagsbanan 1. januar 1988. Redigering Lars Henrik Larsson.

Jernbanenyt - kort fortalt

Nyheder fra ind- og udland

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

Privatbanerne



Hads-Ning Herreders Jernbane.

Driftsresultater	1985	1986
Antal rejsende ¹⁾	2.724.347	2.757.473
Indtægt af personbef. kr	20.662.???	21.600.284
Vægt af bef. gods med tog t	32.001	31.657
Indtægt af bef. gods kr	2.970.???	2.812.774
Samlet driftsindtægt kr	27.297.???	28.357.796
Samlet driftsudgift ²⁾ kr	36.662.???	36.524.355
Driftsresultat kr	+ 9.364.930	+ 8.166.559

¹⁾ Heraf 950.385 rejsende med banens tog i 1985 og 962.101 i 1986.

²⁾ Ekskl. pensionsudgifter på 1.732.588 kr. i 1986.

Fra Leyland-DAB i Silkeborg fik HHJ i 1986 leveret to nye 71 personers rutebiler.

Den 27. juni 1987 modtog HHJ sin første led­bus, som banens bestyrelse selv hentede hos Scania i Kathrineholm i Sverige. Turen blev arrangeret bl.a. fordi Kathrineholm er venskabsby med Odder. I august 1987 modtog Odderbanen yderligere to led­busser fra Scania.

HHJ DI 12, der oprindelig i 1953 blev bygget af Frichs A/S i Århus til Randers-Hadsund Jernbane som RHJ DI 41, er solgt til Det danske Stålvalseværk i Frederiksværk. DI 12 kom til HHJ ved RHJs nedlæggelse i 1969. Lokomotivet blev i december 1987 transporteret fra Århus til Frederiksværk.

Den tidligere stationsbygning i Gunnestrup er solgt i december 1986.

I Mårslet er der i samarbejde med P & T foretaget ombygning af stationen i efteråret 1986 og foråret 1987. Boligen er inddraget til budstue, personalerum og pakrum, og arbejdet afsluttedes i april 1987.

I forbindelse med forlægning af landevejen vest om byerne Beder og Malling sker der en forlægning af banen, der skal føres over den nye vej på en bro umiddelbart nord for Beder station. Arbejdet er påbegyndt i 1987.

I Århus er der fra Ringgadebroen og ca. en halv km ind mod Århus sket en forlægning af HHJs strækningsspor mod syd, d.v.s. ind over det areal, hvor HHJ i sin tid havde remiseområde. Forlægningen skyldes formentlig hensynet til at kunne forny det pågældende sporstykke uden gener for trafikafviklingen. Til gengæld har man måttet opsætte et nyt indkørselssignal til Århus fra HHJs spor.

I foråret 1987 har HHJ fået et nyt højttaleranlæg, som er udviklet af firmaet United Engineering A/S i København. Der er tale om en såkaldt digital talemaskine, der er udstyret med hukommelse og teknisk sendeudstyr. Med anlægget er det muligt at sende meldinger ved brug af ord, der er gemt i et ordbibliotek eller individuelle meldinger ved hjælp af fodtast og mikrofon. Det er nu muligt at

sende meldinger til passagerer på de enkelte stationer, trinbrætter og busterminaler, idet meldinger udsendes via Scan Acoustic højttalerudstyr via et korepar på linie­telefonen.

Fra den 1. januar 1988 indførtes der totalt rygeforbud i alle tog på HHJ. Beslutningen er truffet af banens bestyrelse på baggrund af, at der bliver flere og flere ikke-rygere.

Høng-Tølløse Jernbane

Trinbrættet »Bagmarken«, der forsøgsvis etableredes mellem Store Merløse og Nyrup i januar 1988, gøres permanent fra køreplansskiftet den 29. maj 1988. Der er anlagt en fin perron med svelleforkant og endvidere opsat navneskilt.

Udstrup trinbræt har gennemgået en tiltrængt modernisering med anlæg af ny perron samt opsættelse af nyt venteskur i februar og marts 1988.

I sommeren 1988 vil Stenlille station blive ombygget og moderniseret. Beboelseslokalerne i stueetagen inddrages til kontor, ekspeditionslokale m.m., og desuden inddrages det verandalignende åbne areal i stationsbygningens vestende til ventesal.

Fra DSB/Carlsberg har HTJ købt fem undervogne, som på banens værksted i foråret 1988 er ombygget/istandsat som skinnetransportvogne i forbindelse med spormoderniseringen, der er startet på HTJ mellem Udstrup og St. Merløse i april 1988.



Bagmarken trinbræt på HTJ medens strækningen endnu befærdedes af svenske skinnibusser i faste løb. OHJ S 49 den 12. januar 1988: Hans Henrik Frost

Vognene er litereret/omlitereret således:

HTJ 70 86 950 1 830-7, ex DSB 44 86 231 1 292-8
 HTJ 70 86 950 1 832-3, ex DSB 44 86 210 0 286-5
 HTJ 70 86 950 1 833-1, ex DSB 44 86 210 0 284-0
 HTJ 70 86 950 1 834-9, ex DSB 44 86 210 0 270-9
 HTJ 70 86 950 1 835-6, ex DSB 44 86 210 0 251-9

DSB-numrene er de senest anvendte, men flere af vognene er aldrig blevet omlitret fra tidligere DSB-numre.

Endvidere er fra SJ i Sverige indkøbt to ballastvogne, der efter renovering på banens værksted er sat i drift som:

HTJ TH 504, ex SJ 30 74 945 3 514-8

HTJ TH 505, ex SJ 30 74 945 3 602-1

Lollandsbanen

Lollandsbanen får den 1. juli 1988 ny direktør, når direktør Søren D. Brandt går på pension. Direktør for Lollandsbanen bliver den 52-årige direktør ved Møns Omnibusser, Erling Strøm, der tidligere har været ansat ved såvel DSB som HT.

Den 29. september 1987 holdtes der rejsegilde på det nye værksted i Nakskov, og den 28. maj 1988 holdtes den officielle indvielse af det store nye værkstedskompleks. Herefter vil værkstedet i Maribo udelukkende blive anvendt til reparations- og vedligeholdelsesværksted for banens rutebiler.

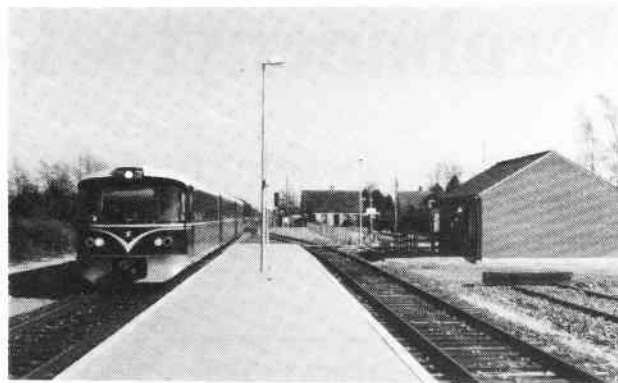
I Ryde er der i 1987 opført en nydelig lille stationsbygning på nordsiden af hovedsporet, men den vil først blive taget i brug, når en planlagt sporomlægning har fundet sted. Den nuværende Ryde station vil senere blive solgt.

I Avnede vil man i foråret 1988 ligeledes opføre en ny stationsbygning på nordsiden af sporene. Den nuværende stationsbygning er til salg.

Lollandsbanens to Fowlertraktorer, der begge hed LJ M 13, ex FFJ M 1214 og 1215, bygget i 1952, er ophugget i Maribo i eftersommeren 1987.

LJs Gs-undervogn, LJ 306, er blevet ændret til 309, jævnfør »jernbanen«, nr. 4/87, p. 99.

I foråret 1988 har Lollandsbanen fået opstillet en stor containerkran i Nakskov, og det har betydet en kraftig forøgelse af godstrafikken på banen. På visse dage ekspederes der op til 20 containere. Kranen kan ikke bevæge



Lollandsbanens trevognslynette (bemærk bomærket) ved den nyopførte station i Grænge. En lignende bygning er opført i Ryde på nordsiden af sporet. Foto den 14. april 1988: John Hansen

sig på langs ad sporet, hvorfor det er nødvendigt at have en ekstra rangertraktor i Nakskov til flytning af vogne under kranen. I en periode har det således været Köftraktorerne LJ M 8 og M 13, der har klaret rangeringen i Nakskov.

Den øgede godstrafik har medført, at godstogene som regel må dubleres, da LJ M 33 kun kan have op til 800 t på krogen. Når M 33 skal på værksted, er der kun LJ M 31 og 32 til at klare transporterne. Selvom de begge har nye motorer, kan de dog hverken trække mere eller køre hurtigere.

Lollandsbanen overvejer derfor - bl.a. som følge af de øgede godstransporter i forbindelse med ibrugtagningen af containerkranen i Nakskov - at erhverve to Mx-lokomotiver fra DSB i lighed med OHJ.

Lyngby-Nærum Jernbane.

Driftsresultater	1985	1986
Antal rejsende	1.499.031	1.450.991
Indtægt af personbef. kr	3.835.050	3.873.964
Vægt af bef. gods ¹⁾ t	745	771
Indtægt af bef. gods kr	542.458	349.635
Samlet driftsindtægt kr	4.784.040	4.691.132
Samlet driftsudgift ²⁾ kr	10.075.206	9.923.973
Driftsresultat kr	÷ 5.291.166	÷ 5.232.841

¹⁾ Godset beføres med banens lastbiler til og fra Lyngby st.

Dertil kommer 6.465 banepakker i 1986 mod 20.511 banepakker i 1985.

²⁾ Inkl. pensionsudgifter, der i 1986 udgjorde 408.926 kr.



Lollandsbanens nye containerkran i Nakskov, med köftraktor M 8 foran containertoget. Til højre skimtes den nye store remise, som er dimensioneret til tre trevognslynetter - en imponerende bygning på en privatbane. Foto den 11. maj 1988: Jan Forslund

Odsherreds Jernbane

Spormoderniseringen på OHJ påbegyndtes i begyndelsen af maj måned, hvor der blev startet ved Sandby trinbræt mod Svinninge. I dagtimerne etableres der sporspærring, og mellem Sandby trinbræt og Hørve vil transporten af banens passagerer foregå ved indsættelse af busser. Når Hørve er valgt som overgangsstation, skyldes det, at her krydser timetogene normalt.

I 1988 vil Asnæs station blive ombygget og moderniseret. Af hensyn til etablering af bedre personale- og publikumsfaciliteter vil beboelseslokalerne i stueetagen blive inddraget, mens der på 1. sal indrettes en ny lejlighed til én af banens medarbejdere.

Renoveringen af det sidste af Y-togene fra 1975, Ym 55-Ys 255, er påbegyndt ved årsskiftet, og inden sommeren for alvor tager fat, vil toget atter være i drift. Dermed er de fem tog forsynet med nyt betræk, og varmeanlæggene er udskiftet, således at hverken passagerer eller personale mere skal døje med lugten af motorenes udstødningsluft inde i togene.

Personvognen OHJ Bn 283, der blev beskadiget ved afsporingen ved Hørve i marts 1987, er i efteråret 1987 repareret på banens værksted og atter indsat i driften i marts 1988.

Fra DSB/Carlsberg har OHJ købt 13 undervogne, som på banens værksted i foråret 1988 er ombygget/istandsat som skinnetransportvogne i forbindelse med spormoderniseringen, der blev startet på OHJ i maj 1988.

Vognene er litereret/omlitereret således:

OHJ 70 86 950 1 828-1, ex DSB 44 86 231 1 297-7
OHJ 70 86 950 1 829-9, ex DAB 44 86 231 1 296-9
OHJ 70 86 950 1 831-5, ex DSB 44 86 231 1 294-4
OHJ 70 86 950 1 836-4, ex DSB 44 86 210 0 271-7
OHJ 70 86 950 1 837-2, ex DSB 44 86 210 0 280-8
OHJ 70 86 950 1 838-0, ex DSB 44 86 210 0 269-1
OHJ 70 86 950 1 839-8, ex DSB 44 86 210 0 282-4
OHJ 70 86 950 1 840-6, ex DSB 44 86 210 0 287-3
OHJ 70 86 950 1 841-4, ex DSB 44 86 210 0 252-7
OHJ 70 86 950 1 842-2, ex DSB 44 86 210 0 273-3
OHJ 70 86 950 1 843-0, ex DSB 44 86 210 0 255-0
OHJ 70 86 950 1 844-8, ex DSB 44 86 210 0 275-8
OHJ 45, ex DSB 44 86 210 0 303-3 (til lokalt brug).

DSB-numrene er de senest anvendte, men flere af vognene er aldrig blevet omlitereret fra tidligere DSB-numre.

Endvidere er fra SJ i Sverige indkøbt to ballastvogne, der efter renovering på banens værksted er sat i drift som:

OHJ TH 506, ex SJ 30 74 945 3 587-4
OHJ TH 507, ex SJ 30 74 945 3 556-9

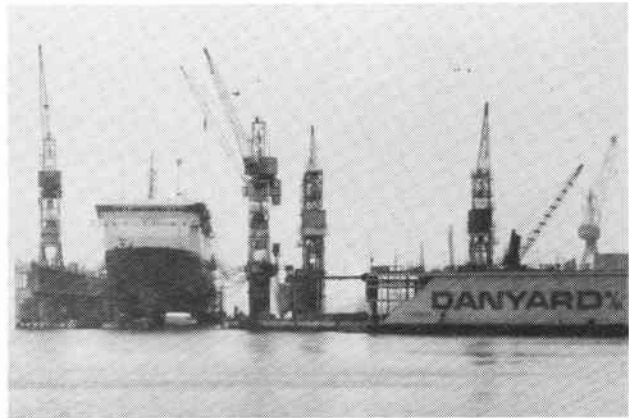
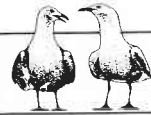
Fra DB er der via et handelsfirma bestilt en brugt Kof-traktor til levering i begyndelsen af maj 1988. I lighed med HTJ Køf 64 bliver den nye OHJ Kof-traktor renoveret ved Regentalbahn.

I slutningen af april måned 1988 har banen fået leveret to nye busser fra DAB i Silkeborg. Busserne OHJ 81 og 82 er blandt de første Volvobusser, som kører rundt med undervogn og motor fremstillet af Volvo og et karrosseri, der er fremstillet af DAB, der også har stået for indretningen af busserne.

»Privatbanerne« redigeres af Ole-Chr. M. Plum. Visse informationer skyldes Kjeld Christensen, Højby.

OCMP

Færgenyt



»Kraka« dagen inden navngivningen. Foto 21. marts 1988: Peer Kurland

På værft

Færgerne »Danmark« og »Knudshoved« har her i foråret 88 fået et hovedeftersyn på værftet i Bremerhaven. Endnu engang har udlandet givet billigste tilbud.

De to »nye« storebæltfærger - døbt »Kraka« og »Lodbrog« - blev dog ombygget i Danmark (Danyardværfterne). De indsættes i fast overfart inden skolernes sommerferie i år og vil give biloverfarten et vægtigt kapacitetslift. Indsættelsen af de to færger falder sammen med store problemer for den konkurrerende »Vognmandsruten«, som har måttet erkende, at de nye færger »Alfa« og »Bravo« ikke har levet op til forventningerne.

Flydende jernbanemuseum

I sommer åbnes en ny filial af Jernbanemuseet. Istandsættelsen af færgen »Sjælland« fra 1951 er nu færdiggjort i Helsingør, og fra i år vil færgen, som restaurations-skib og museum, få fast plads i København ved kajplads 114 (kendes fra TV: Ungdomsredaktionen). Der udstilles på sporene rullende materiel fra halvtredserne - en epoke i Storebæltsoverfarten er herved endelig anskueliggjort og bevaret.

Der åbnes officielt den 15. juni, og efter opholdet i København (ca. to år) er det hensigten af bugsere »Sjælland« rundt i Danmark.

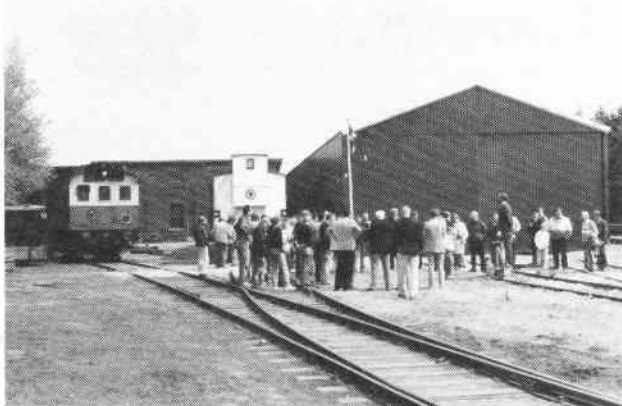
Færgenyt redigeres af Jan Forslund

Veteranbanerne

Museumsbanen



Onsdag den 11. maj fik Museumsbanen endelig sin vognhal. I bagende sol kunne et feststemt gæsteopbud fejre vognhallens indvielse - og det kom ikke til at gå stille af. Præcis kl. 13.00 rullede Lollandsbanens M 9 fra 1934 ind i remiseområdet - gaven til Museumsbanen i dagens anledning - jo, Lollandsbanen har det med at give store



Minuttet inden vognhallen bliver indviet. Carsten Buhl holder velkomsttale på skinncykel, og til venstre holder M 9 - Lollandsbanens generøse gave.
Foto den 11. maj 1988: Jan Forslund

gaver, så store at man efter direktør Brandts udsagn havde opgivet at pakke den ind. Kort efter holdt Carsten Buhl og Maribos borgmester Finn Nielsen korte hyldesttaler om vognhallen, og borgmesteren sprængte herefter snoren til vognhallen kørende på en skinncykel. I vognhallen var der levende musik og lækkerier til gane og gumme.

I dagens anledning var fire lokomotiver opfyrede, et syn som bliver få til del. LJ 20 var nemlig på selve indvielsesdagen blevet godkendt af tilsynet og futede raskt frem og tilbage, men OHJ 5 udrandt for revision kun fire dage efter indvielsen, og den henstilles nu i en længere årrække. Arbejdet koncentrerer sig nu om LJ 19, som forhåbentlig om nogle år kan genkalde oplevelsen af fire dampspyende lokomotiver i Maribo.

D-maskinegruppen



K 564 er atter driftklar. Med hjælp fra bl.a. MHVJ er revnen i rammen udbedret i Viborg, og på Løgstørdflugten kørte den smukke maskine atter for fuld damp.

Der er kommende kørsler for Jernbanemuseet i Odense. Der er afgang mod Højby 11.33-13.33 og 15.33. Der køres søndage 26. juni, 3. juli, 24. juli og 31. juli. Tirsdage 28. juni og 26. juli. Torsdage 30. juni og 28. juli. Endvidere køres der tirsdag, torsdag og søndage i skolerne efterårsferie.

Bryrup-Vrads (VBV)

Bryrupbanen indledte sin 19. sæson allerede den 27. marts 1988, idet togene, som måske bekendt, kører fra og med Palmesøndag til 1. november. Der anvendes kun damploko først og sidst på sæsonen ved egentlig forudbestilling.

I vinterens løb er køkkenvognen HBS E 233 blevet istandsat på værkstedet i Bryrup, og endvidere er der så småt startet på en revision af DSB F 658, hvortil kommer en afklaring af, hvorvidt HV 2 lader sig udbedre uden de helt så omfattende arbejder, som beregnet (skader i fyrkassen). Arbejdet på skinnebussen HBS Sm 212 og triangelvognen HOJ M2 (LJ M7) har ligget stille i vintermånederne.

I remisen i Bryrup er indrettet et nyt opholdslokale med køleskab, kaffemaskine m.m.

Veteranbanerne redigeres af Anders Riis og Jan Forslund

Schweiz

På Gotthardbanen, velnok den berømteste alpebane, kan man på Göschenen, højeste station på nordrampen, leje en cykel og så køre nedad på den gamle landevej og følge banen så langt, man ønsker. Det samme gælder fra stationen Airolo på sydrampen. Man afleverer så cyklen på den station, man kører til.

»Schweizer Ferien mit Dampf« er et hæfte, der omtaler alle de baner, der kører veterantogkørsel med damp. Dette hæfte kan rekvireres hos Schweizer Verkehrsbüro, Kaiserstrasse 23, D-6000 Frankfurt am Main 1, BRD. Rhättische Bahn, Graubünden, smalspor, den berømte del af strækningen mellem Bergün og Preda med de fire broer, vendetunneller og stigninger. Her er der blevet anlagt en vandrevej, så man har den bedst mulige udsyn over banen.

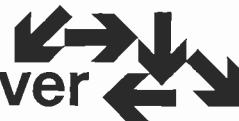
På BLS Lötschbergbanen, sydrampen fra station Hohen - Ausserberg og Lalden er der også en vandrevej, der følger banen. - De ovennævnte omtalte baner ligger i meget storslået natur.

Feriepasset i Schweiz dækker baner, skibe og postbusser og giver ret til ubegrænset kørsel. Det kostede i 1987 for fire dage Sfr. 145, otte dage Sfr. 170, 15 dage Sfr. 205 på 2. klasse. Hvis man dyrker et regionalområde, kan man med fordel benytte regionalferiekortet f.eks. Berner Oberland, Rhättische Bahn etc. Det gælder 15 dage med fem valgfri dage gratis, og de resterende dage billetter til halv pris.

Interesserede er velkomne til at kontakte mig for yderligere oplysninger på tlf. 01 62 71 09.

B. Chorfitzen

Læserne skriver



Tak for »Odense«

Hundreder af mennesker landet over har som hobby at restaurere og køre med veteranbanemateriel til glæde for tusinder af andre mennesker. Uanset at man altid vil begræde dette eller hint materiel, som bliver skrottet, så er der dog grund til i 1988 at glæde sig over den rigdom, der er bevaret. Et stævne som det i Odense, i anledning af Jernbanemuseets genåbning 16.-17. april, hvor ni dampmaskiner og otte motorvogne og lokomotiver plus 30-35 smukke vogne deltog, må være et endeligt grundskud for pessimisterne rundt omkring.

Et par nyheder påkaldte sig stor beundring. DJKs CL 1589 og KLKs Odddergruppes SB F4, begge store stål-vogne som lige blev færdige til stævnet. Blandt trævognene var både ØSJKs HHGB Q5 og KLKs FFJ C72 simpelthen en oplevelse både indvendigt og udvendigt. Sjovt var det også at se de to Cc'ere 313 og 311 fra Museumsbanen og HgJK sammen. VNJ 11 og AHJ MI 5203 sammen må være noget, der skal gentages, så vi kan se et godt forspandstog med dem. Men man kunne blive ved med at nævne gode og smukke enkeltheder og oprange-

ringer, men om Odensestævnet vil jeg bare slutte med endnu et stort TAK.

Et sådant stævne giver mig lyst til at lege lidt med mulighederne for i fremtiden at blande klubbernes materiel i forbindelse med større eller mindre stævner, med nedlagte eller nulevende privatbaner som tema. Kigger man ud over alle klubbernes samlede bestand af lokomotiver og vogne pr. 1988, springer der nogle muligheder i øjnene.

Oplagt er FFJ, OHJ, OKMJ og senere måske også HHGB, HHJ og SB. Hvad med dette FFJ tog fra fem klubber:

Lok FFJ 34-DA 21-Cb 1-C72-C80-Em37-Qf 302-H 411-T 101?

- Eller dette tog fra Nordsjælland:

Lok HHGB 4 (GDS 11)-C8-A 1-Q5-D 1-GDS C31-C40-KHB M4?

Kunne man forestille sig, at klubberne lavede en uforpligtende langtidsplan om, at sådanne tog var en tilbagevendende begivenhed? Er tiden inde nu? Jeg håber det. Odense 88 bar der hen af.

Til Jernbanemuseet: Tillykke med udvidelsen, godt at se G 78 komme til ære og værdighed igen. Men hvornår bliver det »Danmarks Jernbanemuseum« i stedet for »DSBs kongevogns- og damplokomotivmuseums«?? Misforstå mig ikke, spørgsmålet er ment kærligt, jeg elsker museet allerede nu.

Alf Blume (DJK-HgJK-JV)

Banernes genfødsel

I »jernbanen« nr. 2, 1988, skriver Lars Viinholdt-Nielsen meget pessimistisk om jernbanernes fremtid i indlægget »Baner op og baner ned«. Viinholdt-Nielsen har læst skriften på væggen, busser og lastbiler vil om få år have udkonkurreret jernbanerne i Jylland og på Fyn, og kun strækningerne Padborg-Aalborg og Esbjerg-Nyborg vil være tilbage.

Men har han læst det hele? Stod der ikke noget om prisstigninger på olie, elektrificering, store tunnelanlæg, containere, højere kapacitet og højere hastighed? Vi ser det hver dag i aviser og fjernsyn: krig og terror i Mellemøsten, tankbådskrigen i Golfen, flykapringer o.s.v. »Helleg krig« kalder de det. Men det burde hedde oliekrig.

Stigende personaleomkostninger og stigende kulpriser slog dampdriften ud, og nu ser det ud til, at stigende oliepriser vil slå dieseldriften ud. El-driften bliver fremtiden, så hvad det angår, er DSB på rette spor - omend det går langsomt.

Men busser og lastbiler kan ikke elektrificeres, omend mange busser kan køre på luftledninger, de må stadigvæk køre på olie. Med ladeluftkøling og turbolader har man efterhånden fået dieselmotorens termiske virkningsgrad op på 48 procent, hvilket er noget af en udvikling, da den var på 30 procent i tyverne. Dampmaskinens termiske virkningsgrad er på 10-15 procent, og benzintmotorens er på 24 procent. Alligevel vil brændstofforbruget for de tunge lastvognstog ligge omkring 2-4 km/l, så det hjælper ikke meget mod forøgelse af oliepriserne. Hastigheden er der også sat loft for, kommer hastigheden over 90 km/t forøges vindmodstanden og brændstofforbruget, hvorimod et godstog med fordel kan køre over 100 km/t.

De franske TGV-tog har et energiforbrug pr. passager, som er det halve af en bils forbrug og en femtedel af en flyvemaskines forbrug pr. passager. Faktisk er jernbanens energiforbrug en syvendedel af landevejstrafikkens

på grund af den lave rullemodstand. Energikommissionen anslog i 1977, at lastbiltrafikken havde et energibehov på 1,9 mill. joule pr. ton/km, hvorimod skibsfarten kunne nøjes med 0,4 mill. joule pr. ton/km og jernbanerne med 0,3 mill. joule pr. ton/km.

Det er ikke mindst det lave energibehov, der har givet jernbanerne deres renæssance. Hvilket så er forstærket af den teknologiske udvikling, nye hurtigtog, nye godstogstyper og containere. Når de store tunneller er færdige, kan godset hurtigt fragtes fra dør til dør med containere, og de kan hurtigt omlades.

Det er med jernbaner som med vandløb, udtørres bækkene, vil også åerne udtørre.

I det aspekt kan man kun give Viinholdt-Nielsen ret. Alligevel har DSB planer om lukning af flere sidebaner, bl.a. Viborg-Løgstør, selvom mange virksomheder langs med banen gerne vil bruge den. En del har endda tilbudt anlæg af industrispor til deres virksomhed, hvis DSB vil sætte banen i stand, men DSB vil hellere lukke banen og lade konkurrenterne få godstransporterne. Det er jo absurd, når man ser det ud fra et energimæssigt synspunkt - så meget som banens lukning vil ramme egnen hårdt. I stedet for negligering af en egn's interesser burde DSB støtte den, sætte banen i stand og føre den videre over Nibe til Aalborg. Det vil give egnene syd for Limfjorden bedre forbindelser end de nuværende over Randers og Langå.

Det, der mangler, er en fornuftig transportpolitik. Alt for ofte ser man, at politikerne i trafikksager ikke ved, hvilket ben de skal stå på. En fornuftig trafikpolitik kan for eksempel være, at det ved lov er påbudt, at havne- og industrikvarterer skal have jernbanespor. Man har for eksempel anlagt Hanstholm havn uden jernbaneforbindelse. Man har flyttet færgeforbindelsen mellem Århus og Samsø til Hou, men nedlagt banen mellem Hou og Odder. Man har i 60'erne og 70'erne anlagt store industrikvarterer i mange byer, som har givet megen tung trafik, uden så meget som den mindste stump jernbane. Og sådan kunne man blive ved.

Hvis politikerne og DSB vil studere et godt eksempel på fornuftig trafikpolitik, kan de kigge på FDB. Alle FDBs centrallagre og virksomheder har industrispor, således de tunge transporter kan foregå udelukkende ad jernbane og kun de lette transporter, den såkaldte nærdistribution, d.v.s. transport af varer fra centrallager til detailhandel, foregår med lastbil. Alle varer leveres samlet til de enkelte butikker, uanset om det er æg eller øl, hvilket har rationaliseret og billiggjort distributionen. Og det kommer selvfølgelig forbrugernes tilgode!

Erlend Egefors - Risskov

Vi fortsætter debatten om jernbanernes fremtid i Danmark med et indlæg fra Keld Nilsson, Vejle, i nr. 4.

Rettelser til nr. 2

I sidste nummer indsneg der sig et par fejl. På side 44 var der byttet om på to billedtekster, og ved artiklen »Danmark for fuld damp« var der fejlagtigt anført 1. del. Denne vedhæftelse gjaldt artiklen om »Gåture på nedlagte baner«.

I DSB-nyt manglede tre MX-maskiner, som er slettet af driftsmaterielbeholdningen: nemlig MX 1008-1009-1010, som jo er overgået til Holbækbanerne.

Auktion - sommer 1988

Endnu en gang har vi fundet en række ting fra vort arkiv, og de udbydes hermed på auktion. Giv et rask bud senest mandag den 1. august 1988.

Der kan bydes på de enkelte varer ved på et brevkort eller i et brev at anføre varenummer og bud. I listen er der efter hver vare anført størrelsen af det mindste bud, der accepteres. Brevkort/breve med bud skal være Dansk Jernbane-Klub, Salgsafdelingen, Kalvebod Brygge 40, 1560 København V. i hænde senest mandag den 1. august 1988. (Mærk brevkort/brev »Auktion sommer 1988«).

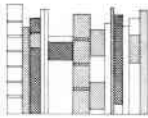
Alle, der indsender bud på en eller flere varer, vil efter auktionen få tilsendt en liste, hvoraf det vil fremgå, hvad de enkelte varer bliver solgt for. Efter den 5. august 1988 vil varerne blive fremsendt med regning, der desuden vil indeholde et beløb, der dækker porto for tilsendelsen af varen/varerne. (Maksimalt kr. 30,00, for skilte dog kr. 55,00). Regningen skal være betalt senest 14 dage efter modtagelsen.

Med venlig hilsen Ole-Chr. M. Plum

Auktionsliste

- | | |
|---|---|
| <p>101: Vingehjulet, 23. årg., 1966, kr. 10.
102: Vingehjulet, 24. årg., 1967, kr. 10.
103: Nordisk Jernbanetidsskrift, 85. årgang, 1959, kr. 10.
104: Nordisk Jernbanetidsskrift, 91. årgang, 1965, kr. 10.
105: GDS tjenestekøreplan, sommer 1970, kr. 6.
106: OHJ tjenestekøreplan, 1971, kr. 6.
107: Thisted-Fjerritslev Jernb., tjenestekøreplan 26. maj 1968, kr. 5.
108: Horsens Vestbaner. Midlertidig tjenestekøreplan, marts 1944, kr. 7.
109: Horsens Privatbaner, tjenestekøreplan, 1962, kr. 10.
110: Nordjyllands forenede Privatbaner, tjenestekøreplan 1913 og 1917 samt mobiliseringskøreplan 1914, kr. 18.
111: Betænkning vedr. Aalborg Privatbaners trafikale og økonomiske forhold, 1949, ca. 100 sider, kr. 10.
112: 20 publikumskøreplaner fra div. privatbaner, 1928-72, kr. 10.
113: DJK-bog 9: Vejle-Give Jernbane 1894-1914, kr. 15.
114: DJK-bog 22: Danske Jernbaners motormateriel, 1968, kr. 15.
115: DJK-bog 32: Hillerød-Frederiksværk-Hundested Jernbane 1897-1947, kr. 20
116: Kulrøg og dampslag af H.G. Christiansen, A. Kirkeby og O.W. Laursen, 1976, kr. 60
117: Odense-Svendborg Banen 1876-1976 af Lars Viinholdt-Nielsen, kr. 35.
118: DSB, driftsberetning for året 1940-41, 134 sider, kr. 6.
119: DSB sporregler, 1959, 130 sider, kr. 6.
120: DSB, sikringsanlæggene og deres betjening, 1949, kr. 15.
121: DSB, mek. sikringsanlæg, 1956, kr. 20.
122: DSB grafisk kørepl., vest, juni 57, kr. 10.
123: DSB, graf. køreplan, vest, 1977-78, kr. 8.
124: DSB, tjenestekøreplan, øst, vest og TKS 1972-73, kr. 20.
125: DSB, tjenestekørepl. II, vest, 1967-68, kr. 8.
126: DSB, tjenestekørepl. S-tog, 1979, kr. 10.
127: DSB, tjenestekøreplaner IA og IB, 1969-70, kr. 15.
128: DSB, oprangeringspl. øst, vest og øvr. tog, tre hæfter, 1977/78, kr. 10.
129: DSB, signalreglement af 1935, kr. 10.
130: DSB, ordreserie J, Bestemmelser for stations-tjenesten vedr. vognmateriellet, 1977, kr. 10.</p> | <p>131: DSB, ordreserie K, Bestemmelser for stations-tjenesten vedr. forsk. forh., der ikke er omtalt i ordre D-J, 1966, kr. 10.
132: DSB, Betjeningsvejl. for MH-loko, 2. udg. 1963, kr. 20.
133: DSB, MH-førerbog, 1980, kr. 20.
134: DSB, Bremse- og trykluftssystem på motorvogne litra MO og tilh. styrevogn, kr. 6
135: DSB, driftsuhedsregl. af 1958, kr. 4
136: Danmarks Rejseforbindelser, sommer 1965, kr. 10
137: Togplan, sommer 1961, kr. 10
138: Køreplan, Norge, 26. maj 1976, kr. 5
139: Køreplan, Sverige, 28. sept. 1969, kr. 5
140: Køreplan, Østtyskland, 1967/68, kr. 8
141: Køreplan, Vesttyskland, 1969/70, kr. 8
142: Køreplan, Østrig, 1964/65, kr. 10
143: Køreplan, Schweiz, 1965/66, kr. 8
144: Køreplan, Tjekkoslavakiet, 1973/74 kr. 7
145: Bogen om Fugleflugtslinien, tysk/dansk, 162 sider, 1963, kr. 15
146: DSB - vor virksomhed, elementer, jernbanelære, 1972, kr. 10
147: DSB, Elementær jernbanelære, 1943, kr. 10
148: DSB, Stationsfortegnelse for bef. gods, 1962/64, kr. 5
149: DSB, Tåstrup S-togsdepot, 20. maj 1968 og DSB S-togsværksted Tåstrup, 6. juni 1974, 32 s. + 24 s, kr. 15
150: DSB, årshæfte 1960-70, 11 stk., kr. 50
151: DSB, Elektrificering Holte-Hillerød, 25. maj 1968, kr. 10
152: DSB, Alm. signalreglement, 1903, kr. 25
153: DSB, Højtalerservice »Klar besked«, 1984, kr. 8
154: Stationsskilt: Uldjyden, afg. 17.20, kr. 18
155: Vognskilt: Intercity Frederikshavn-Århus, kr. 15
156: Vognskilt: Slesvigeren, Flensburg-København, kr. 15
158: Vognskilt: Intercity Århus-Sønderborg, kr. 15
159: Vognskilt: Østjyden, Aalborg-Kbh. + Aros Kbh.-Aalborg, kr. 18
160: Vognskilt: Nordpilen, Århus-Hamburg/Hamburg-Fredericia, kr. 15
161: VLTJ, syv opslagskørepl. 1910-21, kr. 10
162: ØSJS, opslagskørepl. fra 1901 & 1921, kr. 10
163: Horsens-Bryrup-Silkeborg Jernb., opslagskøreplan 1963, kr. 5
164: LNJ, opslagskørepl. 1937 og 1954, kr. 8
HUSK: sidste frist 1. august 1988!!!</p> |
|---|---|

Boganmeldelser



Spår 1987

- er Sveriges Jernbanemuseums årsskrift. Historiske artikler veksler mellem tidsaktuelle beskrivelser af museets gøremål og planer. Bogen er på knap 100 sider med et væld af gode fotos, men kan kun erhverves (gratis) ved medlemskab af »Sveriges Järnvägsmusei vänner«, Box 571, 80108 Gävle.

Når man gennemser årbogen får man ulastelige tanker om en tilsvarende bogudgivelse i Danmark.

John Poulsen: Den transsibiriske Jernbane.

»banebøger« er på banen igen, og denne bog må indtil videre betegnes som flagskibet fra forlaget. Den opdaterede udgave af Den transsibiriske Jernbane fremtræder

indbydende og appetitvækkende i det nye udstyr. »banebøger« har fundet sin stil (selv om opsætningen stadig kan forekomme lidt komprimeret).

Bogen veksler, som enhver god jernbanebog, mellem historie, turbeskrivelse, personlige indtryk, fremtidsplaner og frem for alt kærlighed til emnet, der beskrives. Og det sidste går som en rød tråd gennem de 96 sider.

Som rejsehåndbog er værket et »must«, jeg ville nødig give mig i kast med denne livsrejse uden at have gennemtykket bogen adskillige gange. At vi så i tilgift får ikke så lidt at vide om fremtidens planer med Den transsibiriske Jernbane og den nye parallelsøsterbane BAM, gør ikke bogen mindre interessant.

For 139 kr. får man en rigtig god bog - som er krydret med et væld af nye (og pænt reproducerede) farvefotos - og selvom bogen i et vist omfang er genoptryk af den tidligere udgave - kan den varmt anbefales.

Bogen kan købes gennem Salgsafdelingen.

Jan Forslund

Foreningsnyt



Referat fra Dansk Jernbane-Klubs ordinære generalforsamling.

Søndag den 20. marts 1988.

Formanden Birger Wilcke bød de 73 medlemmer velkommen og foreslog Jul. Paulsen som dirigent.

Jul. Paulsen valgtes med akklamation og han fastslog, at generalforsamlingen var lovligt indvarslet. Herefter gav han atter ordet til formanden for aflæggelse af beretning for året.

Birger Wilcke henviste til blad 1/88, hvor der stod at læse om klubbens aktiviteter, som han her ville supplere. Videre fortalte Birger Wilcke, at regnskabet var overtaget af revisor Jørgen Sondrup Andersen sammen med Hans Meyer, og med Birger Bruun som daglig leder. Omkostningerne til bladet er steget i regnskabsåret 86/87, idet der er betalt for syv numre af bladet mod fem numre i regnskabsåret 85/86, desuden har en portoforhøjelse været med til at gøre omkostningerne større. Men glædeligt er det, at bladet udkommer rettidigt.

Vogn-ex er blevet et centralt kontor for DJKs virksomhed. Således at der kan komme orden i foreningens fotoarkiv, bibliotek, tegninger o.s.v. Her bliver der holdt medlemsmøder den sidste onsdag hver måned, hvor bibliotek og salgsafdeling er åben.

Der har i årets løb været et godt samarbejde med andre jernbaneklubber, særligt med Jernbanemuseets venner og Lollandsbanen, som var positive ved byggeriet af Museumsbanens vognhal, med direktør S. D. Brandt, som foreningen har udnævnt til æresmedlem ved Museumsbanens 25 års jubilæum, i spidsen.

MHVJ har haft en fin sæson, og det sikkerhedsgodkendte personale er blevet godkendt efter DSBs sikkerhedsreglement, i forbindelse med omlægningen af privat-

banernes reglement til DSB reglement. Der er allerede kommet bestilling på særtog mellem Mariager og Ryomgård med 1000 rejsende. Man har modtaget kr. 25.000 til indkøb af kedelrør til damploko F 653 fra forskellige fonde.

På Limfjordsbanen har man byttet F 663 med D 825 fra Østsjællands Jernbaneklub. Også her har der været en fin sæson med mange rejsende.

I D-maskinegruppen er K 564 sendt til Viborg for der at få lavet en revne i rammen og få gangtøjet gået efter, således at maskinen atter skulle være i god stand. Reparationen laves af MHVJs dampafdeling.

Indvielsen af Jernbanemuseet blev kort omtalt. Her har der været et fortrinligt samarbejde mellem klubberne om at lave det store arrangement. Her har to af DJKs medlemmer, Preben Clausen og Ole Plum, gjort et stort stykke arbejde.

For afdelingen i Bloustrød er der sket det glædelige, at der er ved at blive lavet en fredningsplan for området, således at der åbnes mulighed for at anlægge en veteranbane.

Af udflugter kan nævnes en tur til Løgstørbanen, som er truet af lukning, og der er arrangeret en udflugt til trafikstillingen i Hamburg og senere på året satses der på udflugt til Sønderjylland.

Foreningen har aktivt støttet bevarelsen af banen mellem Korinth og Faaborg, men tanken om at drive en veteranbane på strækningen, stiller bestyrelsen sig tvivlende overfor, da den let vil fjerne grundlaget for kørslerne på de eksisterende baner.

Derefter fik Carsten Buhl, Museumsbanen, ordet. Året 1987 har her været godt rent økonomisk, med mange særtog og en stigning i passagererne på plantogene. Der har været afholdt 25 års jubilæum for banen, som gav en masse omtale og mange flotte gaver. Der er startet på byggeri af vognhal, som Museumsbanens Støtteforening har hjulpet med at skaffe penge til, således at økonomien for byggeriet blev så god, at man kan klare sig med et kortfristet lån. Vognhallen indviendes den 11. maj 1988, hallen bliver tosporet, med en længde på 70 meter, således at alle personvognene kan være under tag. Arbejdet

er lavet uden hjælp fra Museumsbanens medlemmer, Maribo Kommune har stillet langtidsledige til rådighed for beklædning af hallen. Det er planen, at man skal overtage Torrig remisen som værksted, når Lollandsbanen flytter værkstedet til Nakskov. LJ nr. 20, som LJ begyndte revisionen af for over 30 år siden, men som blev stoppet p.g.a. overgang til motortrækraft, er nu ved at være færdig og vil blive køreklar til den kommende sæson.

Flemming Høj Petersen, MHVJ, omtalte den kommende motorvej mellem Randers og Aalborg, som kommer til at gå ca. to km øst for Handest. Dette indebærer, at der laves en bro over banen. I den forbindelse har der været ført lange og drøje forhandlinger med Vejdirektoratet, som havde regnet med at kunne undlade denne bro, da der for tiden ingen godstrafik er på banen. DSB har lavet et omløbsspor i Fårup, og alle faste mærker langs banen er udskiftet med nye. Sporet er blevet justeret af DSB, og der er påkørt ca. 3000 tons ballast. Der arbejdes på at få banens strækningshastighed sat op.

Herefter gav dirigenten ordet til forsamlingen for spørgsmål til beretningen.

B. Chorfitzen omtalte museumsbanens 25 års jubilæum og den fine fest og takkede for dette.

Finn Beyer Paulsen efterlyste planer for foreningens virke fremover. Spurgte om der vil blive udgivet bøger fremover? Mente der manglede en markedsføring, da der er tilbagegang i medlemstallet. Her skulle der en mere aggressiv markedsføring til, bladet kunne bruges som bindeled. Der savnes filmmøder. I stedet for den dyre tur til Øststrig kunne der have været lavet en tur til Polen eller Østtyskland. Der burde også have været en udflugt til Frederikssund, inden denne blev elektrificeret.

Flemming Jakielski efterlyste medlemsplejeudvalg og et familiekontingent.

Lindstrøm spurgte, om der var rabatmulighed til Jernbanemuseets indvielse i Odense, og om vognhallen i Maribo var åben på hverdage.

Birger Wilcke svarede: At der er nedsat et markedsføringsudvalg. Hvad medlemstallet angår var han vidende om, at andre jernbaneklubber også er stagneret i medlemstal. Foreningens økonomi er ikke for tiden til, at der udgives bøger, men der er lavet en aftale med forlaget »banebøger«, så vi kan sælge deres udgivelser med en fortjeneste på 20-30 %, uden vi har de store investeringer. Hvad angår udflugterne til Polen og Østtyskland, har det ikke været nemt at lave udflugter til disse lande de senere år, men her er sket en bedring, så der vil blive forsøgt arrangeret udflugter til disse lande.

Ole Plum forklarede, at medlemspleje har været for sømt de seneste år, men der var nedsat et udvalg. Mente der skulle udgives bøger, når økonomien igen var til det. Omtalte indvielsen af Jernbanemuseet i Odense.

Jakob Stilling forklarede, at udflugtsprisen før i tiden var ca. kr. 70-100 pr. dag. Prisen i dag er ca. kr. 125-175, og dette er for lidt, men det er, hvad medlemmerne vil betale. Vil gerne lave flere gode udflugter, men disse koster mere, end medlemmerne vil betale.

Jens Jensen-Sondrup mente, man skulle søge medlemmer fra medlemskredsen til løsning af de forskellige opgaver, ud over de der nu sidder i samarbejdsudvalget, og som har rigeligt at lave.

Da der ikke var yderligere kommentarer, gik man herefter til punkt. 3.

Godkendelse af regnskab. Hans Meyer gennemgik regnskabet for forsamlingen. Dette blev herefter godkendt.

Punkt 4. Fastsættelse af kontingent for 1989. Formanden begrundede forhøjelsen med, at der bl.a. er sket en stor portoforhøjelse for udsendelse af bladet.

H. C. Halvard foreslog en forhøjelse af kontingentet til kr. 200 for seniorer, dette er ca. kr. 17 pr. måned.

Bent Jacobsen syntes også kontingentet skulle forhøjes.

Finn Beyer Paulsen mente, man skulle passe på med at forhøje kontingentet. Flere medlemmer ønsker ikke en forhøjelse. Ønsker ikke større forhøjelse end det foreslåede af bestyrelsen.

Jan Forslund var også betænkelig ved en forhøjelse.

Ole Plum støttede de foreslåede kr. 190 for seniorer, og at der gøres noget aktivt fra medlemmerne for at skaffe nye medlemmer, dette vil give en bedre økonomi.

Birger Bruun oplyste, at der i dette år er modtaget ca. det dobbelte i gavebidrag, da mange har indbetalt kr. 200 og herved givet en gave på kr. 25.

Oscar Meyer mente, at de ældre medlemmer melder sig ud.

Herefter blev H. C. Halvards forslag om en forhøjelse til kr. 200, og bestyrelsens forslag om en forhøjelse til kr. 190 for seniorer og kr. 115 for juniorer/pensionister sat til afstemning. Bestyrelsens forslag blev vedtaget.

Punkt 5. Valg af bestyrelse.

Formanden Birger Wilcke blev valgt med akklamation.

Til bestyrelsen var Bent Jacobsen blevet opstillet, Stig Torp Kaspersen ønskede ikke at genopstille. De opstillede kandidater opstilledes sideordnet, således at den der fik mindst stemmer blev suppleant.

Følgende blev valgt til bestyrelsen:

Preben Clausen	52 stemmer
Bent Jacobsen	50 stemmer
Bent Nathansen	39 stemmer
Oscar Meyer	37 stemmer (suppleant)

Valg af revisor og revisorsuppleant: Gunnar W. Christensen og Jakob Stilling havde meddelt, at de ikke ønskede at genopstille, i stedet foreslog bestyrelsen Kjeld Christiansen (revisor) og Hans Hartman (revisorsuppleant). Begge blev valgt.

Punkt 6. Indkomne forslag. Der var ikke indkommet forslag til dette punkt.

Punkt 7. Eventuelt. Leif Gaml omtalte DSBs museums-tog. Preben Clausen omtalte arrangementet i Odense til Jernbanemuseets genindvielse, hvor der kommer materiel fra de fleste danske jernbaneklubber. Jens Jensen-Sondrup foreslog, der blev afholdt lignende arrangementer i Århus og København.

Ole Plum omtalte de auktioner, der har været afholdt gennem »jernbanen«, og som havde givet godt rent økonomisk og opfordrede medlemmerne til at foretage deres køb i Salgsafdelingen, hvor ekspeditionstiden er kortet ned. Ole forklarede om det netop udsendte brev fra Odense Universitetsforlag, at de ikke havde fået udleveret foreningens medlemskartotek, men havde fået lov til at sende brevene til adressering hos postvæsenet. Jens Jensen-Sondrup spurgte, om vi havde momsfrigtagelse for auktionerne. Dette er ikke tilfældet.

Leif Gaml ønskede, at vi påbegyndte planlægningen af DSBs 150 års jubilæum i 1997, samt kystbanens 100 års jubilæum.

Da ingen herefter ønskede ordet, kunne dirigenten hæve generalforsamlingen og takke for god ro og orden.

John Armstrong Pedersen
Referent

Jul. Paulsen
Dirigent

Udflugtsafdelingen

Kommende udflugter

Præsentationstur med IC 3 søndag den 14. august

Fra vinterkøreplanens ikrafttræden indsættes IC-3 togene i den daglige drift, foreløbig kun i lyntogsløbene. DJK har fornøjelsen at kunne præsentere det nye tog ved en medlemsudflugt på Sjælland søndag den 14. august. Under turen vil nogle af togets finesser blive præsenteret, og der vil være mulighed for at få de første billeder af den togtype, som i de kommende år vil overtage størstedelen af fjerntrafikken. Præsentationsturen går fra København til Kalundborg med fotostop undervejs. Hvis det er teknisk muligt sker hjemrejsen fra Tølløse ad HTJ over Slagelse, og der bliver kørsel med høj hastighed fra Slagelse til Roskilde. Afgang fra København H. 9.10 og hjemkomst til København sidst på eftermiddagen. Der er salg af drikkevarer i toget. Tag madpakke med!

Begrænset deltagerantal, da vi kører med ét togsæt! Pris for deltagelse er 150 kr., børn under 12 år halv pris. Sidste tilmeldingsfrist: **15. juli**.

Todages tur til Sønderjylland

Lørdag den 3. september - **Lyntoget Vesterhavet**.

Søndag den 4. september - **Med »daddelæsker« til Nymindegab**.

Efterårets todages DJK-tur foregår i Sydvestjylland. Lørdag den **3. september** køres særtog oprangeret af Mo-Mo-Au-CI fra Fredericia til Varde med ophold og fotostop på **samtlig**e mellemstationer. Der bliver arbejdstogskørsel på de enkeltsporede strækninger undervejs, og mulighed for at se nogle af de sidste armsignaler. Afg. Fredericia kl. 11.50, ank. til Varde kl. ca. 17.15. Frokostpause i ca. 40 minutter i Vejen. Søndag den **4. september** besøg på VNJs værksted i Varde samt særtogskørsel med svenske skinnebusser på Vestbanen, også på strækningen mellem Nr. Nebel og Nymindegab. Afg. fra Varde kl. ca. 9.30. Evt. på en delstrækning kørsel med firkantet Frichs, Cp og godsvogne. Efter besøget på VNJ Møstøgtog tilbage mod Esbjerg og Fredericia med ank. sidst på eftermiddagen. Endeligt program for turen vil være indtalt på telefonsvareren på 01 93 20 02 fra ca. 1. juli.

Deltagelse i udflugten koster pr. dag 160 kr. Ved forudbestilling af billet til begge dage ydes 20 kr. i rabat. Børn under 12 år halv pris. Minimum 60 deltagere begge dage. Sidste **tilmeldingsfrist: 1. august**.

Der forsøges arrangeret overnatning i liggevogn i Varde. Pris 40 kr. pr. person, begrænset pladsantal. Deltagerne bedes selv medbringe tæppe eller sovepose.

Der vil være mulighed for at bestille madpakke begge dage, samt aftensmad lørdag og morgenmad søndag. Bestilling sker ved i tillæg til billetprisen at indbetale prisen for måltiderne, der er 35 kr. for frokost og aftensmad og 15 kr. for morgenmad. Påfør indbetalingskortet: frokost lørdag (FL), aftensmad lørdag (AL), morgenmad søndag (MS), frokost søndag (FS) og/eller overnatning (O). Hvis du er interesseret i at deltage i grupperejse fra København eller Århus bedes du yderligere påføre indbetalingskortet K eller A, og du vil blive kontaktet ca. tre uger før turen med oplysning om prisen på grupperejsen.

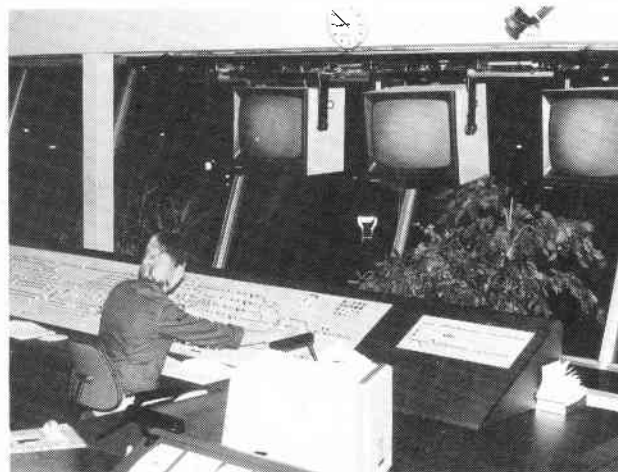
Bestilling af billetter m.v. til turene sker ved indbetaling til postgironummer 8 11 10 06, DJK Udflugtsafdeling, Kalvebod Brygge 40, 1560 København V. Husk at påføre indbetalingen telefonnummer. **Ved indbetaling til postvæsenet efter tilmeldingsfristens udløb samt ved billetkøb i toget kræves et tillæg på 25 kr. pr. person.** Hvis du ikke hører fra Udflugtsafdelingen efter modtagelsen af din indbetaling, kan du regne med, at turen gennemføres efter programmet.

Jakob Stilling

Afholdte udflugter

To torsdagsaftener i februar og marts 1988 var vi på besøg i FC nær og kommandopost Fjern på Københavns H. 40 deltagere fik en meget interessant rundvisning.

Foto: Kjeld Chorfitzen.



Kommende møder i Københavnsområdet

Onsdag den 29. juni 1988, kl. 19.00-22.00: Medlemsaften på Vogn-ex, Kalvebod Brygge 40, 1560 København V.

Fredag den 29. juli 1988, kl. 12.00-21.00: Medlemsdag på Vogn-ex, Kalvebod Brygge 40, 1560 København V.

I anledning af sommerferien holder vi åbent også om eftermiddagen, så medlemmer fra provinsen kan besøge Vogn-ex i forbindelse med en feriedag i København.

Onsdag den 31. august 1988, kl. 19.00-22.00: Medlemsaften på Vogn-ex, Kalvebod Brygge 40, 1560 København V.

Onsdag den 14. september 1988, kl. 19.30: »Det oplevede jeg i sommeren 1988«. Englesalen, Niels Steensens Gymnasium, Jagtvej 183 B, 2100 København Ø.

Traditionen tro indleder vi mødesæsonen 1988/89 i København med medlemmernes egen aften. Medbring dias eller film, der kan skildre, hvad du oplevede rent jernbanemæssigt i sommeren 1988. Eventuelle indlæg bedes på forhånd meddelt Ole-Chr. M. Plum på tlf. 03 48 53 83 bedst mellem 19.00 og 20.00.

Kommende møder: 12. oktober, 9. november og 7. december - alle kl. 19.30.

BB og OCMP

Nordjysk afdeling

En af de energiske fylder 60

Med medlemsnummer 298 og indmeldt i DJK i 1962 er Erik Jensen en af dem, der virkelig har været med til fra starten at præge Dansk Jernbane-Klubs aktiviteter i Nordjylland. Han var aktiv i MHVJs pionerår i slutningen af tresserne. Sammen med Erling Hedetoft istandsatte han i 1970-71 HV nr. 3, først under åben frostklar himmel på stationsområdet i Aalborg, siden i den gamle træremise i Nørresundby. Da Limfjordsbanen blev etableret med domicil i privatbaneremisen i Aalborg, var Erik Jensen den udfarende kraft i planerne om erhvervelse og istandsættelse af FFJ nr. 34, der dengang henstod som vandaliseret skrottynde på en af Aalborgs offentlige legepladser. I de næsten ti år der gik, inden FFJ nr. 34 i 1982 kunne afgives til driften på Limfjordsbanen, var det Erik Jensen, der udførte broderparten af arbejdet.

I dag står Erik Jensen i centrum af arbejdet i remisen, altid imødekomende med råd og vejledning til såvel gamle som nytilkomne medlemmer. Det bliver da også Erik Jensen, der skal videregive sin kompetence og faglige kunnen til den nye generation af aktive medlemmer, når Limfjordsbanen går i gang med sin næste store opgave, nemlig istandsættelsen af D 825.

På 60-årsdagen den 14. april blev Erik Jensen kraftigt hylket af afdelingens medlemmer, ligesom han fik overrakt Dansk Jernbane-Klubs hædersdiplom.

★

Salgsafdelingen

Nyheder

DSB-Løgstørbanen af Ole-Chr. M. Plum og Jakob Stilling. Den resterende del af jernbanerne i Himmerland, strækningen Viborg-Løgstør er i dag kun godsbaner, hvis skæbne er uvis. I forbindelse med DJKs udflugt til banen den 1. og 2. april 1988 udgav DJK dette hæfte om banen på 28 sider med 19 fotos, et kort, to sporplaner samt aftryk af tre køreplaner fra banen. Pris: 20 kr. + 6 kr. i forsendelse. For DJK-medlemmer er prisen kun 15 kr. + 6 kr. i forsendelse.

Danske Veterantog redigeret af Ole-Chr. M. Plum. I forbindelse med togkavalkaden i anledning af Jernbanemuseets genåbning den 17. april i Odense udgav DJK, FDSB, HgJK, KLK og ØSJK dette hæfte, hvor materiellet i de 13 kavalkadetog bliver gennemgået. Hæftet, der er på 44 sider med 24 fotos og 23 tegninger, indeholder desuden en kort beskrivelse af de fem klubber. Pris 20 kr. + 7 kr. i forsendelse. Overskuddet ved salget af dette hæfte fordeles mellem de fem klubber.

Fugleflugtslinien gennem tiderne af Mogens Nørgaard Olesen. På Lamberths forlag udkom ovennævnte bog den 14. maj 1988 i anledning af Fugleflugtsliniens 25 års jubilæum. Bogen, der er på 148 sider (format ca. 30 × 23 cm) med 113 fotografier, hvoraf 21 er i farver, indeholder afsnit af de mange projekter vedr. Fugleflugtslinien samt om de forskellige færgeforbindelser mellem Danmark og Tyskland over Østersøen. Pris: 298 kr. inkl. forsendelse.

Forsvundne jernbanestationer af P. Thomassen. Forlaget »banebøger« udgav i maj måned denne spændende bog, som sikkert har mange jernbaneentusiasternes interes-

se. Bogen, der er på 80 sider med ca. 200 ill. koster 149 kr. + 9 kr. i forsendelse. Ved bestilling af bogen gennem DJKs Salgsafdeling inden 15. august 1988 kan bogen erhverves uden tillæg for forsendelse, altså 149 kr.!

Den transsibiriske Jernbane, forlaget »banebøger« fik hurtigt udsolgt de tidligere udgaver af denne bog, og nu foreligger en ny, udvidet og opdateret udgave med talrige nye billeder. Som rejsehåndbog og som spændende jernbanehistorie om verdens længste jernbane og vor tids største jernbaneanlæg - »BAM«, er der stof for jernbaneentusiaster, der interesserer sig for andet end danske jernbaner. Bogen er på 96 sider med ca. 140 ill., heraf ca. 48 i farver, og den koster 149 kr. + 9 kr. i forsendelse. Ved bestilling af bogen gennem DJKs Salgsafdeling inden 15. august 1988 kan bogen erhverves uden tillæg for forsendelse, altså 149 kr.!

Særkuverter

I anledning af Jernbanemuseets genåbning udgav de danske jernbaneklubber fem forskellige særkuverter, der frankeret med Hafniafirmærket fra 1987 blev afstemplet med særstempel på Odense postkontor søndag den 17. april 1988. Et begrænset oplag er tilbage!

1988-1: Kuvert med motiv for Dansk Jernbane-Klub.

1988-2: Kuvert med motiv for Foreningen Dalmoose-Skælskør Banen.

1988-3: Kuvert med motiv for Helsingør Jernbaneklub.

1988-4: Kuvert med motiv for Lokomotivklubben, KLK.

1988-5: Kuvert med motiv for Østsjællandske Jernbane-Klub.

Pris pr. kuvert er 15 kr. inkl. forsendelse. Ved samlet køb af de fem ovennævnte kuverter er prisen 60 kr. inkl. forsendelse. Overskuddet ved salget af ovennævnte kuverter fordeles mellem de fem klubber.

DSBs tjenestekøreplan 1987-88. Atter i år kan vi tilbyde DSBs tjenestekøreplaner for hele landet fra den afvigte køreplansperiode (juni 1987-maj 1988). Antallet af sæt, der leveres uden ringbind, er ret begrænset og koster 50 kr. + 24 kr. i forsendelsesomkostninger.

Rettelsesblade til DSB SR 1975. Så er der atter udkommet rettelsesblade til DSB sikkerhedsreglement, SR 1975. Man er nu nået til rettelsesblad 547. Ved indsendelse af 6 kr. i **frimærker** (til dækning af porto) til Salgsafdelingen vil de, der har købt DSB SR gennem Salgsafdelingen kunne få tilsendt rettelsesbladene 517-547. Ønskes der tilsendt ældre rettelsesblade er portogebytret 10 kr. eller 12 kr. alt efter, om man bestiller rettelsesblade før eller efter nr. 425. Husk at anføre nummeret på sidst modtagne rettelsesblad.

Tillæg til DSB, driftsmaterielfortegnelse 1 og 2, 1988. De medlemmer, der har købt DSBs driftsmaterielfortegnelse gennem DJKs Salgsafdeling, kan mod indsendelse af 12 kr. i **frimærker** få tilsendt tillæg 1988 til såvel DRM 1 som DRM 2. Ønskes der tilsendt tillæg fra tidligere år (fra 1981-82 og fremefter) må der medsendes yderligere 12 kr. i **frimærker**.

Ovennævnte varer kan bestilles ved indsættelse af beløbet for de **ønskede varer på postgirokontor 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 forsendelsesgebyret højest 24 kr.

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
Bent Jacobsen
Maj Allé 62, 2730 Herlev. Tlf. 02 84 21 07
Ole-Christian Munk Plum
Holmevej 8, 4340 Tølløse. Tlf. 03 48 53 83
Bent Nathansen
Callunavej 20, 3450 Allerød. Tlf. 02 27 25 23
John Armstrong Pedersen
Ørvadsvej 4, 8220 Brabrand. Tlf. 06 26 33 23
Mogens Bruun (suppleant)
Ahornsvej 18, 3650 Ølstykke. Tlf. 02 17 88 04
Oscar Meyer (suppleant)
Hølløselund Strandvej 9, 3220 Tisvildeleje. Tlf. 02 30 82 22

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
Lyngvej 12, 9560 Hadsund. Tlf. 08 57 38 16

DJKs sydjyske afdeling

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

DJKs fynske afdeling

Niels Arne Nielsen
Østre Engvej 16, st.th. 5400 Bogense. Tlf. 09 81 22 72

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

Hølløselund 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

Bramming remise

Bjarke Boldt (se adressen ved sydjysk afdeling)

Høng remise, Høng

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

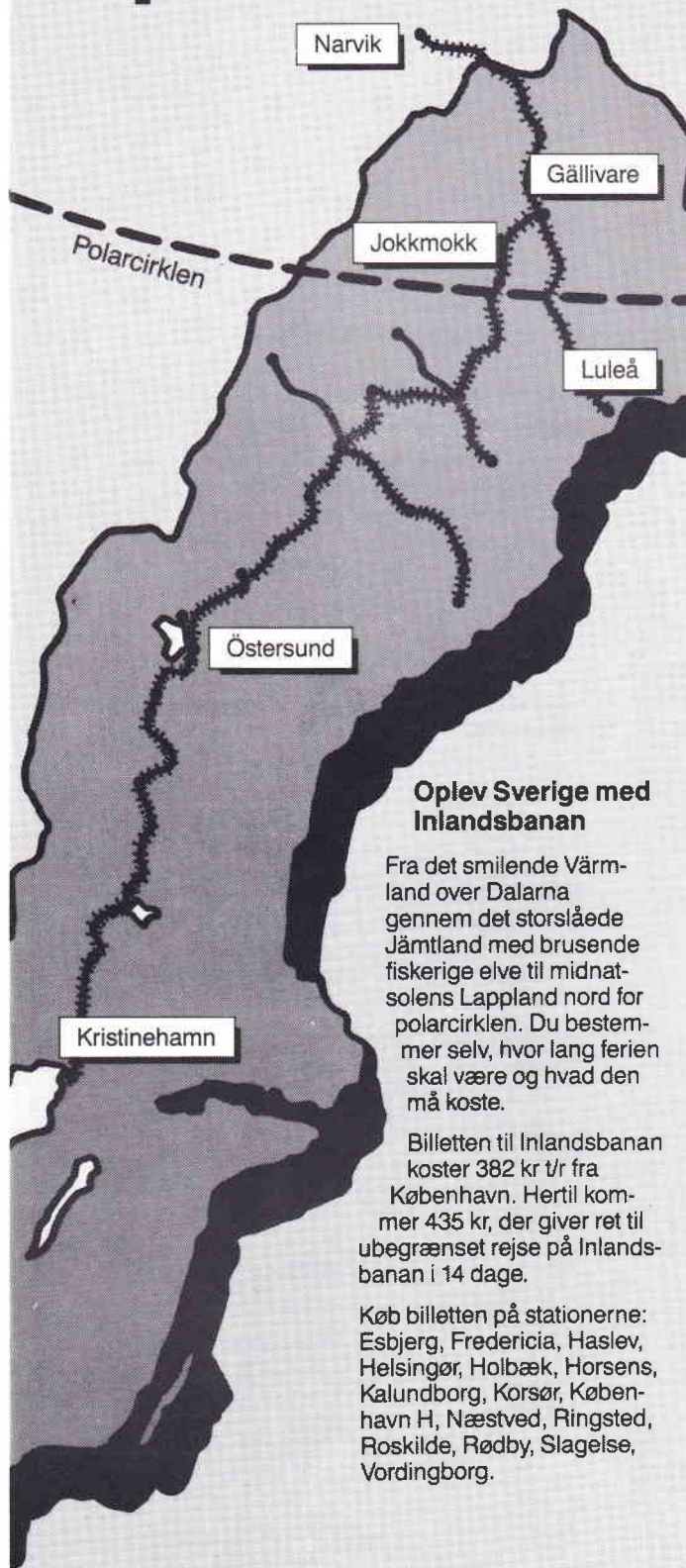
Roskilde

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

Odense, Konservessporet

Niels Arne Nielsen
Østre Engvej 16, st.th. 5400 Bogense. Tlf. 09 81 22 72

Ta' på eventyr til polarcirklen



Oplev Sverige med Inlandsbanan

Fra det smilende Värmland over Dalarna gennem det storslåede Jämtland med brusende fiskerige elve til midnatsolens Lappland nord for polarcirklen. Du bestemmer selv, hvor lang ferien skal være og hvad den må koste.

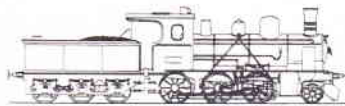
Billetten til Inlandsbanan koster 382 kr /tr fra København. Hertil kommer 435 kr, der giver ret til ubegrænset rejse på Inlandsbanan i 14 dage.

Køb billetten på stationerne: Esbjerg, Fredericia, Haslev, Helsingør, Holbæk, Horsens, Kalundborg, Korsør, København H, Næstved, Ringsted, Roskilde, Rødby, Slagelse, Vordingborg.

DSB

Text Bates

Foreningens baner Køreplan 1988



DANSK JERNBANE-KLUB
Nordjyske afdeling
Rosenvænget 2
9530 Støvring
08 37 30 71

LIMFJORDSBANEN

Søndage 19. juni til 4. september

Aalborg	afg	14 00	Grønlandshavnen	afg	15 00
Gug	ank	14 06	Gistrup		
Gug	afg	14 07	Gug	ank	15 38
Gistrup			Gug	afg	15 39
Grønlandshavnen	ank	14 40	Aalborg	ank	15 45

Priser: Vokene kr. 30,00 - Børn kr. 15,00.



Mariager-Handest
Veteranjernbane
DANSK JERNBANE-KLUB

MHVJ
Ny Havnevej 2
9550 Mariager
Mariager station 08 54 18 64
Driftsbestyreren 06 47 63 72

Tirs-, tors- og fredage
28. juni til 29. juli

Tog nr.	M/P 34
Mariager	afg. 13.20
True	afg. 13.45
Handest	ank. 14.10

M/P 35	
Handest	afg. 14.35
True	afg. 15.00
Mariager	ank. 15.25

Søn- og helligdage
5. juni til 28. august

Tog nr.	P 10	M 12	M 14	P 16	M 18
Mariager	afg. 11.00	a12.10	13.20	14.35	15.50
True	ank. 11.24	a12.34	13.44	14.59	16.14
Handest	afg. 11.25	a12.36	13.45	15.00	16.16
Handest	ank. 11.50	a13.00	14.10	15.25	16.40

M/P 35	P 11	M 13	M 15	P 17	M 19
Handest	afg. 12.10	a13.20	14.35	15.50	16.55
True	ank. 12.35	a13.43	14.58	16.15	17.19
Mariager	afg. 12.36	a13.46	15.01	16.16	17.20
Mariager	ank. 13.00	a14.10	15.25	16.40	17.45

M = Motortog P = Damptog
Tog 34/35 er motortog tirsdage og fredage og damptog torsdage.
Togene kan endvidere standse ved Lunddalen, Fjeldsted, Brødles, V. Tørslev, Frugtplantagen og Gienstrup, såfremt der er rejsende at optage eller afsætte.

BILLETPRISER: Mariager-Handest: Enkelt 24,00 kr. Retur 34,00 kr. Børn (4-11 år) halv pris. Cykler og barnevogne medtages gratis. Rel til ændringer forbeholdes.

Direkte tog Randers-Mariager tors- og søndage 30. juni til 31. juli

Randersbro	afg. 10.00	Mariager	afg. 14.35
Randers Station	afg. 10.10	Randers Station	ank. 16.00
Mariager	ank. 11.40	Randersbro	ank. 16.10

Retur 40,00 kr.
Børn (4-11 år) halv pris.



Information og bestilling af særtog:
Museumsbanen
Maribo station
4930 Maribo

Museumsbanen

MARIBO-BANDHOLM Dansk Jernbane-klub

03 88 85 45
Remisen: 03 88 05 49

Juni: Søndage. Juli: Torsdage, lørdage, søndage. August: Søndage

	P 51		P 53		P 55	
	an	af	an	af	an	af
Maribo		10.40		13.40		15.40
Grimstrupvej		10.50		13.50		15.50
Maglemer		10.57		13.57		15.57
Merritskov		11.03		14.03		16.03
Bandholm By	11.09	11.25	14.09	14.25	16.09	16.25
Bandholm Havn	11.28		14.28		16.28	

	P 52		P 54		P 56	
	an	af	an	af	an	af
Bandholm Havn		11.33		14.33		16.33
Bandholm By	11.36	11.45	14.36	14.45	16.36	16.45
Merritskov		11.52		14.52		16.52
Maglemer		11.58		14.58		16.58
Grimstrupvej		12.05		15.05		17.05
Maribo	12.15		15.15		17.15	

Takster: Voksen enk. 15,00 kr., dobb. 25,00 kr. - Børn (4-12) halv pris. - Tilkøb til 1. kl. enk. 3,00 kr. - Cykler medtages, såvidt pladsen tillader det.

Alle tog er damptog.
11. december køres juletræstog.