



jernbanen

5

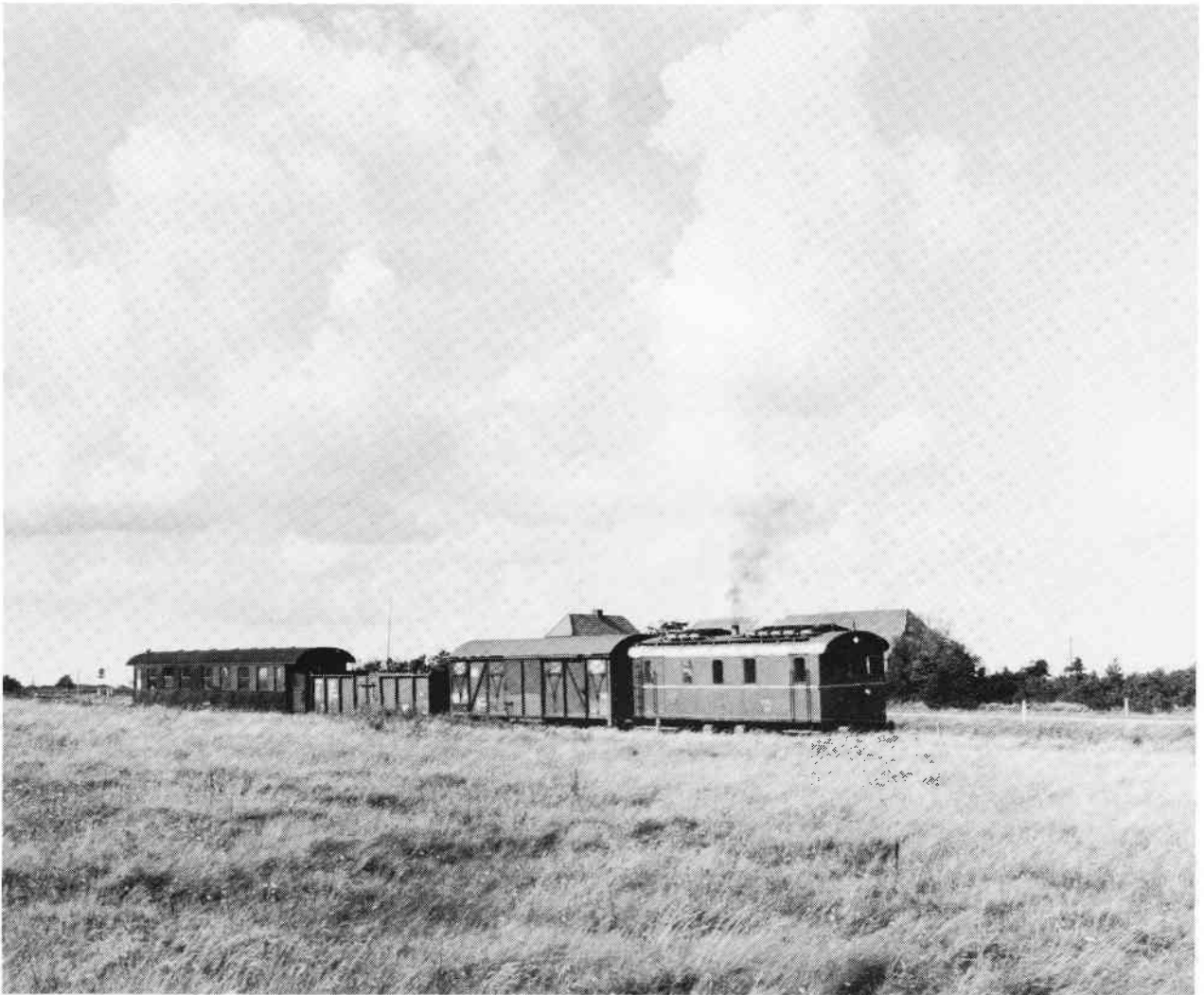
DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

Oktober 1988



28. ÅRGANG

LØSSALG KR. 35,00



Misundelse er en grim ting... men misundelig er vist det rette ord at bruge om alle os, der ikke var med i DJKs udflugt til Vestbanen her i september. Udover sensommerstemning i naturskønne omgivelser med VNJ D 12 (foto Hans Henrik Frost den 4. september 1988) blev der budt på kørsel med svenske skinnebusser, og som noget helt unikt: DJKs udflugtstog lørdag (MO 1829) fik den utrolige opgave at optræde som ægte plantog (tog nr. 684 og 683) mellem Varde og Esbjerg som følge af tognedbrud nord for Varde. Det er vist det første (og sidste) MO-plantog siden indstillingen af »Lille nord« i 1984.

Hvervekampagne

Der er penge at tjene i dette nummer!!! Kan du skaffe et nyt medlem til DJK får du automatisk »På sporet af 1988« - gratis. Også dit tilmeldte medlem får lidt frynsegoder.... læs om hvervekampagnen på side 129.

Forsiden

Så kom MY 1101 da endelig ud på de lange skinner. Efter næsten et års forberedelse kunne Danmarks første »rigtige« diesellokomotiv genses i sin oprindelige pragt på en tur til jubilæet på Rødby-Puttgarden overfarten den 14. maj 1988. Alf Blume har ligget på lur lidt nord for Ringsted - hvor de første spæde tegn på elektrificeringen kan skimtes i »rabatten«.

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 ekspeditioner og fejl-eksemplarer sker ligeledes hertil.

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

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

Indsendelse af stof

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

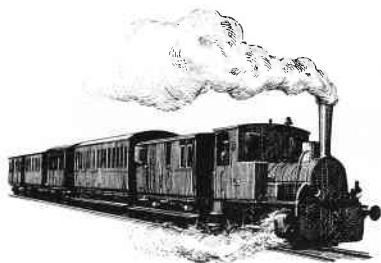
Nr. 6 ventes udsendt ca. 15. december Indhold: Bibliografi over P. Thomassen - Inlandsbanen - Damp i DDR - S-banen rundt - og meget mere.

Tidsfrister

Sidste frist for stof til nr. 6/1988: 1. nov. 1988.

Sidste frist for stof til nr. 1/1989: 1. jan. 1989.

Dette nummer af »jernbanen« er afleveret til Avispostkontoret den 11. oktober 1988.



jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

28. årgang nr. 5, oktober 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

Transiranske bane 50 år	124
Hvervekampagne	129
Togtossierer	130
Danske MO-vogne i Norge	131
Tramways and plateways	108
Gåture på nedlagte baner...3. del VVGJ	137
Sporhunden	139
Leningrad - jernbaneminder i USSR	140
Jernbanenyt - kort fortalt:	
- Privatbanerne	143
- Veteranbanerne	145
Bog anmeldelser	148
Foreningsnyt	149

IC-3 toget på skinner

Så er IC-3 toget for alvor sat på skinner. På trods af en lang række stop-signaler, både af teknisk og økonomisk art, kunne de første prøvekørsler med toget gennemføres i august med op til omkring 160 km/h mellem Hobro og Randers. Og selv om DJKs medlemmer i første omgang måtte spejle forgæves efter en prøvetur med fremtidens tog, er det nu uomtvisteligt, at fremtiden er på vej. Det er der god grund til at ønske både DSB og Scandia-Randers til lykke med.

At det ikke er sket uden vanskeligheder, ved vist enhver, der har læst aviser eller set TV. Under betingelser, der er hårdere end nogensinde tidligere set, blev toget til, samtidig med at Randersvirksomheden kæmpede med svære økonomiske problemer. Nu kom så løsningen på likviditetsproblemet i form af en ikke overraskende eksport af en del af ejerskabet til industrigiganten Asea Brown Boveri, der har lang erfaring i produktion af især elektrisk jernbanemateriel.

De nye ejere er tydeligt imponerede af det arbejde, man i Danmark har lagt i udviklingen af de nye tog, omend hverken pris eller leveringsterminer kan holde. Selv afgørende forringelser i forhold til de oprindelige vilkår kan ikke rukke ved IC-3 togets egenskaber: Et højkvalitetstog til lavpris, udviklet på rekordtid.

Vi glæder os til at se DSB byde velkommen til alle de nye passagerer, der utvivlsomt vil følge med en talentfuld markedsføring af de nye tog.

Gods på skinner

Også på et andet stort transportområde må det snart lysne for jernbanerne. Efter at TV har vist beredskabernes utilstrækkelighed, når det gælder kemikalieudslip, må det være på tide at sætte en stopper for alle de transporter med farligt gods, der på vejene er tikkende bomber i den tætte trafik. Selvom TV brugte et udslip fra en godsvogn som udgangspunkt for sit eksempel, er det hævet over enhver tvivl, at en omhyggelig godshåndtering via jernbanenettet er en langt sikrere vis at transportere farligt gods på.

Set i det lys forekommer det besynderligt, at godsbanen mellem Viborg og Løgstør er truet af nedlægning. Bliver nedlægningen en realitet, har en landsdel på størrelse med Lolland-Falster pludselig intet andet valg end at lade både den tunge trafik og de kemikalietransporter, som enhver del af landet har et vist behov for, gå ad den i forvejen overbelastede Hovedvej 13.

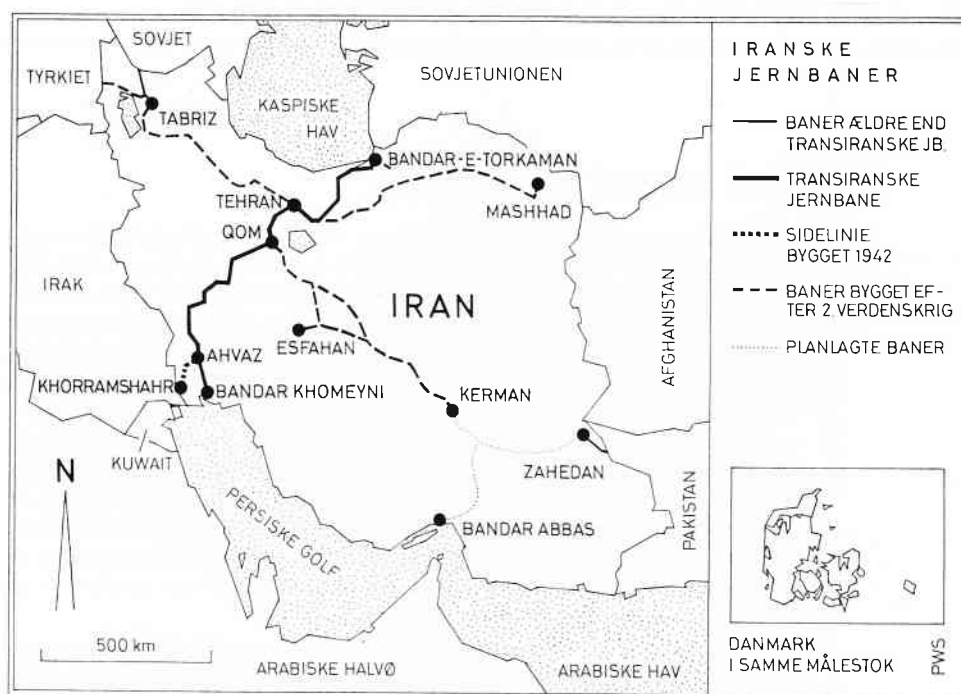
Hvis ikke snart politikerne indser, hvilken transportressource, der ligger skjult i jernbanen, og hvilke miljømæssige fordele der vil være forbundet med at begunstige godstrafikken på skinnerne frem for ad landevejene, ser det mørkt ud. For jernbanerne i Danmark, men også for de økonomiske og miljømæssige fordele, samfundet ville kunne få ved at sætte godstrafikken på skinner - én gang for alle.

Anders Riis

Transiranske jernbane 50 år

Den 25. august 1938 indviedes en usædvanlig jernbane i det fremmede.
Den var på en måde dansk! Derfor denne omtale.

Af Povl Wind Skadhauge



Kortskitsen over Irans jernbaner svarer, hvad systemets udbygning angår, til 1985-udgaven af Bartholomew World Atlas. Irans ældste jernbane, en små 10 km lang smalsporet linie fra 1888, som forbandt Tehran med Shah Abdol-Azim (her en moske og en dam med helligt vand), er ikke vist. Og det samme gælder smalsporede baner i forbindelse med olieletterne.

Tegning: forfatteren

Irans areal er tre gange Frankrigs og 38 gange Danmarks. Landets statsdrevne jernbaner udgør imidlertid ikke et net af den art, der kendes fra så mange andre lande. Som kortskitsen viser, er strukturen snarere en stjerne, med hovedstaden Tehran i centrum. Sporvidden er 1435 mm. I landets sydøstlige del findes dog en bredsporet strækning, som foreløbig er uden forbindelse med den normalsporede stjerne. Den har den indiske sporvidde 1676 mm (5 ft 6 in) og er en udløber af banen gennem Baluchistan (pakistansk område), bygget i den britiske kolonitid. En strækning, som ligeledes er anlagt bredsporet, går fra den sovjetiske grænse til Tabriz. Den blev bygget som en udløber af det russiske jernbanesystem i 1914 med 1524 mm (5 ft) sporvidde, men er senere ombygget til normalspor og blevet en del af stjernen.

Selve stjernen begyndte først at tage form med de to strækninger, som tilsammen kaldes den transiranske jernbane: »Nordlinien« fra Bandar Shah (nu Bandar-e-Torkaman) ved Kaspiske Hav til Tehran, og »sydlinien« fra Bandar Sharpur (nu Bandar Khomeyni) ved Persiske Golf til Tehran. De blev begge påbegyndt i 1927 som et led i den moderniserings- og selvstændighedsproces, der var igangsat af Riza Shah Pahlevi. Han, der var født Riza Kahn, havde taget magten i landet efter 1. verdenskrig ved Osmannerrigets opløsning og blev i 1925 shah (shah = konge, jf. skak). Midler til banebygningen var

skaffet gennem en monopolisering på te- og sukkerområdet, indført i 1922.

Byggeriet var de første år overdraget et internationalt syndikat, som fra begge nævnte havnebyer nåede små 200 km ind over forholdsvis fladt land. Åbenbart mistede shahen derefter tilliden til syndikatet; det blev afskediget, og man fortsatte i den iranske regerings eget regi. Imidlertid viste der sig alvorlige organisatoriske problemer, og jernbanebygningen gik efterhånden næsten i stå. Samtidig havde en dansk-svensk gruppe projekteret og for en stor del gennemført bygningen af to jernbanestrækninger i nabolandet Tyrkiet (omtalt i »jernbanen« nr. 6/1977 side 133-141). En anbefaling fra den tyrkiske udenrigsminister var med til at bane vej for en kontrakt mellem det danske ingeniørfirma Kampsax (Consortium Kampsax) og den iranske regering, undertegnet 22. april 1933.

Der blev ikke, som det var tilfældet med de to tyrkiske baner, bagefter udgivet en bog om projekteringen og arbejdsforløbet. Kampsax engagerede derimod det dengang ret unge danske firma Minerva-Film A/S til i levende billeder at skildre banebygningen og iranske forhold i det hele taget. Filmmanden Ingolf Boisen fortalte senere sine iranske oplevelser i en bog, som udkom 1946 med titlen »Banen skal bygges paa seks Aar«. Den er særdeles læseværdig, men indeholder ikke nogen egentlig teknisk re-



Bygget efter ensartede principper, men i et overdådigt antal variationer, er de mange buebroer og -viadukter mere harmoniske tilføjelser i landskabet end de fleste af dette århundredes bygningsværker. - På det øverste billede ses en interimistisk bro i baggrunden.

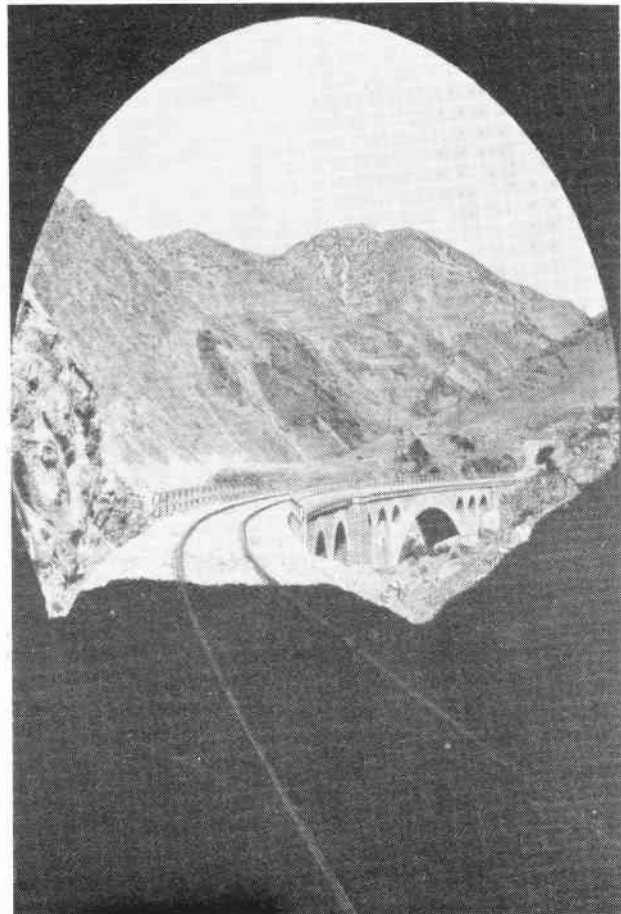
degørelse. Til gengæld er den rig på iagttagelser fra det forvandlingens land, som »det nye Persien« dengang var. På forespørgsel har Kampsax da også meddelt, at Ingolf Boisens bog »utvivlsomt er det bedste kildemateriale«.

Af anden litteratur, som har været til nytte ved udarbejdelsen af denne artikel, skal nævnes et kapitel i *The Railway Enthusiast's Bedside Book*, London 1966. Det hedder *Middle East Interlude* (egentlig bedre på dansk: *Mellemøstligt Mellemspil*) og er skrevet af H.C. Hughes, en jernbaneentusiast, der som britisk infanteriofficer under 2. verdenskrig bl.a. var tjenstgørende nogle år i Iran. Skønt Riza Shah Pahlevis hele politik gik ud på at frigøre Iran fra russisk og britisk indflydelse (hvad der formentlig forklarer hans sympati for aksemagterne), var vel netop den transiranske jernbanes tilstedeværelse ironisk nok en grund til, at sovjetiske og britiske styrker fra henholdsvis nord og syd besatte Iran i september 1941. Af de allieredes forsyninger til Sovjetunionen gennem krigsårene - i alt ni millioner tons krigsmateriel, maskiner, råvarer, fødemidler og medicin - blev de fire millioner ført ad ishavs-ruten til Murmansk og Arkhangelsk, men hele fem millioner kom frem gennem Iran. Og af disse blev ikke mindre end treenhalv million transporteret ad den endnu nye transiranske jernbane. Besættelsen af Iran førte i øvrigt til Riza Shah Pahlevis abdikation. I hans sted udråbtes sønnen Muhamed Riza Pahlevi til shah. Med en afbrydelse i 1953, hvor han for en tid blev tvunget i eksil, var han der-

efter Irans hersker indtil de politiske omvæltninger i 1979.

Ganske hårde betingelser var indeholdt i Kampsax' store iranske kontrakt. Som titlen på Ingolf Boisens bog fortæller, skulle hele banebyggeriet være afsluttet inden seks år og den manglende del af nordlinien inden fire år. Det lykkedes endda på kortere tid; nordlinien - den korteste af de to strækninger - blev færdig to måneder før aftalt tid, og hele banen kunne indvies otte måneder før tidsfristens udløb. Det skete den 25. august 1938 ved en højtidelighed på en af sydliniens små stationer, øde beliggende på højsletten. Her mødtes til sidst sporet nordfra med sporet sydfra. Det gik sådan til trods for, at der af den transiranske banes samlede længde på 1389 km manglede rundt regnet 1000 km, da Kampsax tog over. Og af dem var væsentlige dele så krævende, som tænkes kan. Fra lavland i begge ender stiger banen op i det iranske højlend så at sige på tværs af de begrænsende bjergkæder, der fra det armenske massiv udgår mod øst og sydøst. Og banens højeste punkt er ikke mindre end 2217 m over havets overflade. Ikke mærkeligt at man her finder imponerende ingeniørarbejder, som ifølge Hughes er på højde med hvad som helst, man kan finde andetsteds i verden. Yderligere blev banen bygget gennem stort set vejløst land; det betød, at man før noget andet måtte anlægge tjenesteveje for at kunne fremføre maskiner, materialer og mandskab.

Nogle tal til belysning af arbejdets omfang: De mange fra forskellige lande kommende entreprenørers samlede arbejdsstyrke nåede op på 55.000 mand, som på 600 millioner arbejdstimer brugte 500.000 tons cement, udførte to millioner kubikmeter murværk, lagde halvanden





Et af den transiranske banes mest utrolige strækningsafsnit, den sidste del af opstigningen nordfra gennem Talár-dalen i Elburz-bjergene til Gaduk-tunnelen, med nordliniens højeste punkt. Forneden i billedet kommer banelinien fra Bandar Shah ved Kaspiske Hav. Efter Abbasabad station svinger den ind tværs over bunden af Vresk-dalen, en stejl kløft. For at undgå skader ved springfloden er vandløbet ledt ind over banen i en rende, som udgør et kunstigt flodleje. Oprindeligt var det tanken at føre banen over vandløbet på en bro, som man plejer. Men en uventet springflod under arbejdets gang gav anledning til den usædvanlige disposition. I en tilbage- og igen fremadgående bevægelse stiger banen derefter op til den 86 m lange Vresk-bro 120 m over dalens bund og fortsætter stadig stigende ved hjælp af modrettede ramper, forbundet med vendekurver, som for en stor del er lagt i tunneler. Dogal station ved den mellemste af disse ramper ligger næsten 250 m højere end Abbasabad. Krydsningen af Churabdalen foretages ved hjælp af et ottetal (man kunne også sige en kringle), hvor der yderligere vindes højde. Gaduk station ved den sydlige del af Gaduk-tunnelen er ikke kommet med på billedet.

På panoramategningen, der er udført af J. Chr. Jørgensen, er jernbanens bredde og størrelsen af tunnelportaler og huse stærkt overdrevet; ellers ville tegningen slet ikke kunne tjene sit formål.

million sveller og 100.000 tons skinner. Sanitetstjenesten omfattede 50 lazaretter og tre egentlige hospitaler. Til projektering og administration havde Kampsax under civilingeniør Jørgen Saxilds overledelse et personale på ca. 300 mand; det var i høj grad lykkedes igen at samle medarbejdere, som havde været med i Tyrkiet og dér gjort værdifulde erfaringer. Ingeniørstaben var international, men med et overvejende skandinavisk islæt.

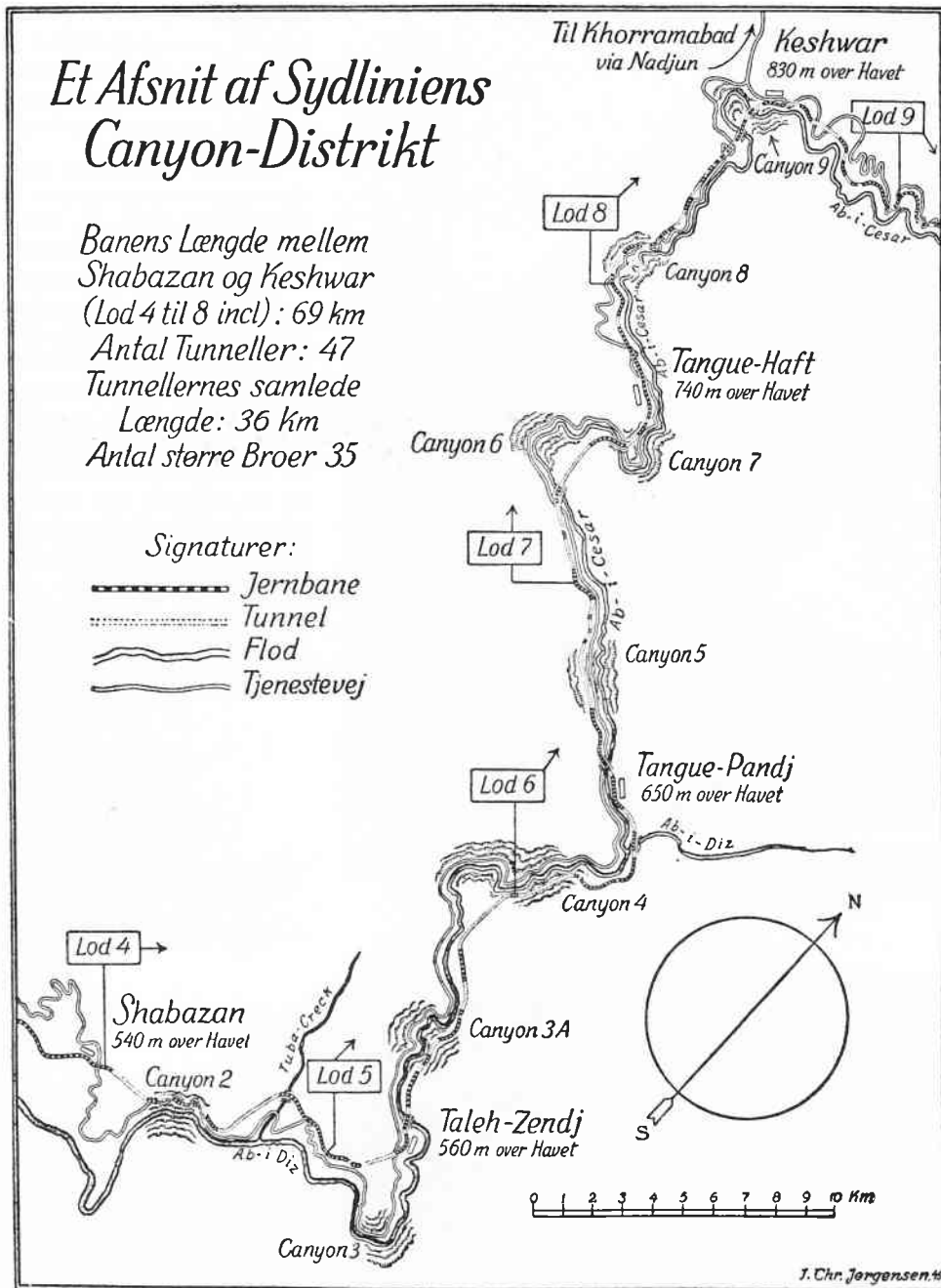
Der var utallige vanskeligheder at overvinde: jordskælv, springflod, hårdt klima, forsyningssvigt - og frem for alt et terræn, der mange steder på grund af klippernes form og skråningernes stejlehed måtte forekomme aldeles uegnet for anlæg af en jernbane. Resultatet blev flere hundrede tunneler, hvoraf den største er den næsten tre km lange Gaduktunnel på nordlinien, nogenlunde midtvejs mellem Tehran og Kaspiske Hav. I den findes nordliniens højeste punkt. Foruden tunneler har den transiranske bane en sand rigdom af store og små broer samt gal-

lerier og støttemure. Og hvor traceen er ført på tværs af furerne i en bjergskråning, afløser de nævnte typer af bygværker hinanden ustandselig. På sydlinien findes mange og lange stræk med 15‰. På nordlinien er den maksimale stigning 28‰! Og til trods for de kraftige stigninger forekommer talrige kurver med meget lille radius, bl.a. i vendetunneler.

Hughes anfører, at banen var særdeles vanskelig at drive (det tror man gerne), og at de fleste af dens lokomotiver fandtes i dårlig stand, da de britiske Royal Engineers overtog driften på sydlinien i september 1941. Det drejede sig om tyske typer af 1'D og 1'E lokomotiver. I al hast blev 143 stk. Stanier 2-8-0 derfor udskibet fra Storbritannien. Det var altså også 1'D lok, konstruktionen var klassificeret 8F og fremstod med første byggeår 1935 som en godsvognspendant til LMS' så berømte »Black Five«. 46 af maskinerne var kulfyrede, resten brugte olie som brændsel. I 1942 fik de følge af henholdsvis blev erstattet af amerikanske 1'D1' lok. Men

Kortskitsen viser en af sydliniens specialiteter. Med en typisk underdrivelse kaldte briterne under 2. verdenskrig den strækning, som dette afsnit indgik i, »The Hill« (bakken). Amerikanerne som efterfulgte dem, omtalte den derimod som »The Subway« (undergrundsbanen)! For så vidt havde begge parter ret. Den i artiklen nævnte H.C. Hughes mener, at der tillige blev brugt en række navne, som ikke egner sig til at komme på tryk. Ingold Boisen fremsætter det synspunkt i sin bog, at det egentlig er lidt synd med de mange tunneler i canyon-distriktet (canyon = fjeldkløft eller dyb flodseng). Begrundelsen er, at de jernbanerejsende går glip af det ene pragtfulde landskab efter det andet. Man kan godt få en fornemmelse af det ved at følge traceen på denne kortskitse og se, hvor meget af den der ligger i tunnel. Samtidig kan man danne sig et begreb om problemerne ved brug af damplokomotiver på denne strækning, hvor over halvdelen er underjordisk.

Kortskitsen er ligesom panorametegningen udført af J. Chr. Jørgensen. Også her gælder det, at bredder er overdrevet, som på de fleste kort for både vandløb, veje og jernbaner.

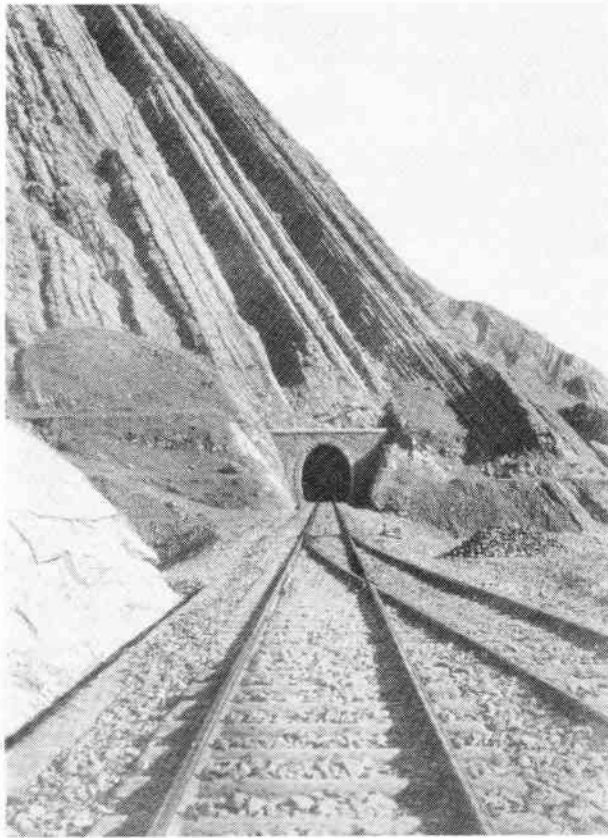


det rigtige på de mest krævede og tunnelrige strækninger viste sig at være dieseltraktion; efter at amerikanske styrker havde overtaget driften, blev der fra Staterne sejlet 57 diesellok til Iran. De blev brugt parvis eller tre ad gangen til de fleste tunge tog, undtagelsesvis i kombination med et af 1'D1' damplokomotiverne. Efter krigsafslutningen i 1945 blev diesellokene omhyggeligt samlet sammen og returneret til USA; de fleste af dem endte på Alaska Railroad.

Hvordan det samtidig gik på nordlinien, som russerne havde driften af, er ikke opklaret i forbindelse med denne artikels udarbejdelse. Men det ville f.eks. være interessant at vide, hvorvidt nogle af de til 28% stigningerne byggede (2'D1') (1'D2') Garratt-lok fra Beyer, Peacock & Co. fandt anvendelse. En del af dem var i hvert fald i krigsårene henstillet i Tehran tillige med bl.a. ældre svenskbyggede privatbanelok, der efter hovedreparation havde været i brug som entreprenørløse. Skulle nogen

blandt »jernbanens« læsere ligge inde med oplysninger, der kan supplere artiklen på dette punkt, modtager redaktionen gerne et par ord om sagen.

Til krigstidstrafikken var det ikke bare nødvendigt at forsyne banen med lokomotiver. Der skete også en udbygning af havnene Bandar Shahpur og Khorramchahr; fra sidstnævnte anlagdes en 131 km lang fødelinie, som sluttede sig til hovedstrækningen ved Ahvår. Ligeledes måtte en del af stationernes sporsystemer udbygges. Og man supplerede godsvognsparken med mere end 1000 britiske og (i sporvidde ændrede) indiske køretøjer, fulgt af et stort antal amerikanske af diverse typer. Den mest specielle af krigstidens tilføjelser var måske en serie på et halvt hundrede franskbyggede lukkede godsvogne, der både havde vacuum- og trykluftbremser. De var bygget til færgetrafikken på Kanalen og måtte ifølge påmalede instruktioner »ikke køre mellem Tonbridge og West St. Leonards eller på Whitstable havnebane« - et budskab af



Natur og menneskeværk i slående kontrast. Som det ses af portalen, fik tunnelerne et tværsnit af lignende art som på de baner, Kampsax havde været med til at udføre i Tyrkiet.



Denne optagelse kan opfattes som et stærkt forstørret udsnit fra venstre halvdel af den foran gengivne panoramategning over opstigningen gennem Talár-dalen og langs dens sider.

ejendommelig virkning midt i Irans ufrugtbare ødemarker! Til passagertrafikken hentedes nogle indiske bredsporsvogne, som blev forsynet med normalsporsbogier. Men i øvrigt klarede man sig med det forhåndenværende materiel, som bl.a. omfattede enkelte salonvogne.

Omkring fuldførelsen og i de nærmest følgende år var der næppe mange danske, som ikke havde hørt om den transiranske bane. Vi, der gik i skole dengang, kunne i hvert fald ikke undgå det uden at pjekke systematisk - og det var emnet for spændende til. Anderledes nu, meget anderledes: de fleste, voksne som børn, er på bar bund, hvis de bliver spurgt om den transiranske bane, og det er en væsentlig begrundelse for den artikel, som her er ved at slutte. I den kom dog langt fra alting med; f.eks. mangler en omtale af de mænd, som gennemførte det store forundersøgelser- og projekteringsarbejde - og derefter en velfungerende, formålsbestemt organisation sørgede for at omsætte det i praktisk jernbanebygning. Der er næppe mange af dem, som endnu lever i jubilæumsåret; 50 år er lang tid, skønt det samme åremål af og til kan forekomme kort. □

Med undtagelse af den indledende kortskitse er alle artiklens illustrationer med venlig tilladelse af Ingolf Boisen gengivet efter »Banen skal bygges paa seks Aar«.

Vognfabrikken Scandia - og den transiranske jernbane

Efterskrift af Asger Christiansen

Firmaet Kampsax' bygning af den transiranske jernbane blev fulgt med stor interesse af andre danske firmaer. Især virksomhederne Frichs og Scandia var opmærksomme, for måske kunne der skaffes ordrer på rullende materiel til Iran. Da banen nærmede sig færdiggørelsen, førte man forhandlinger med de iranske myndigheder. Fra Frichs' og Scandias side håbede man, at der kunne sælges et antal lyntog mage til de røde lyntog, som DSB anskaffede i 1935 i forbindelse med Lillebæltsbroens åbning. Disse tog vakte opsigt; også i udlandet. Men forhandlingerne med Iran førte dog ikke til nogen resultater.

Det svenske firma Nydqvist & Holm samarbejdede med Kampsax om bygningen af den transiranske jernbane, og derfor den byggede svenskerne bl.a. damplokomotiver, motorvogne og personvogne til banen. F.eks. leveredes to dieselelektriske motorvogne og fem stålpersonvogne. Nydqvist & Holm byggede vognkasserne og bogierne, hvorefter de syv køretøjer blev sendt til vognfabrikken Scandia i Randers. Her blev vognene forsynet med interiør så som sæder, kupedøre, toilet, radiatorer, harmonikaer m.m.

Ved gennemgang af indkøbslisten i Scandias ordrebøger ses det tydeligt, at vognene skulle benyttes under fremmede forhold. Listen nævner, at vognene forsynedes med bl.a.:

moskitonet
spytbakker af porcelæn
slebne vandkarafler med iransk monogram

Nydquist & Holm leverede bl.a. dieselelektriske motorvogne med motorer fra Burmeister & Wain. Vognfabrikken Scandia monterede vognenes interiør.
Arkiv: JMJK



prismer til karaffelstel
toilet med orientalsk indretning
køkkenbord og kogeplader
skobørster med ferniseret håndtag
fyrværktøj (kulskovl, ildrager)

Efter montering af vognenes interiør blev de malet og lakeret. De fem personvogne, der fik driftsnumrene 1413-1417, forlod Randers i december 1936, medens de to dieselmotorvogne blev afsendt i henholdsvis januar og februar 1937. □

Hvervekampagne 1989!

Meld et nyt seniormedlem ind i DJK eller to juniorer/pensionister - og modtag årbogen:

»På sporet af 1988« - gratis

(normalpris 99 kr. - udsendes omkring 1. december 1988)

Hvad gør du?: - Skriv et brev til sekretariatet (Birger Bruun, Kalvebod Brygge 40, 1560 København V.), hvori du opgiver dit navn, adresse, medlemsnummer -- og navn og adresse på det nye medlem. Vi beder blot om, at du har indbetalt dit kontingent for 1989 inden deadline for hvervekampagnen, som er:

5. november 1988

Herefter vil tilmeldingsgirokort blive udsendt til de nye medlemmer!

Hvad får du?: - Du får tilsendt »På sporet af 1988« inden jul, dog kun hvis dit tilmeldte medlem har betalt sit kontingent for 1989 senest den **30. november 1988**. (For hvert nyt seniormedlem - én »På sporet af 1988«)

Hvad får det nye medlem?: - som en ekstra gestus modtager det nye medlem »jernbanen« nr. 6/1988 gratis (dog kun hvis tidsfristerne overholdes) - og så selvfølgelig alle seks numre i 1989 og de andre DJK-goder.

Venlig hilsen - Redaktion/bestyrelse

Efterlysning

Redaktionen er på udkig efter ældre fotos fra Nordbanen til en kommende artikel. Kun fotos før 1968 har interesse (S-maskiner, brune S-tog, stationer o.l.)

Godstog på Privatbaner

Et af vore medlemmer har lavet en aktuel og nøjagtig fortegnelse over alle godstogsløbene på privatbanerne. Den smukt trykte folder bruges i fotoøjemed.

Henvendelse Henrik Bache - 06 84 74 04
Red.

Togtosserier

Lidt spøg og skæmt for artsfæller

Af Homo Ferreus Stupidus

Vi kender vist alle det med, at vi blandt »almindelige« mennesker ofte bliver udkreget som togtosser, svellesnusere, jernbaneidioter... o.s.v. Ordet jernbaneentusiast lyder jo pænere, og det klinger svært godt i de flestes ører, men måske er der noget om snakken - vi er et specielt folkefærd.

Af racen Homo Ferreus Stupidus (togtosse) findes flere underarter, oftest højest forskellige i adfærd og udtryk. Med lidt overbærenhed og selvironi kan du måske nedentfor finde ikke så få af dine artsfæller. I skrivende stund er følgende arter af Homo Ferreus Stupidus beskrevet og katalogiseret:

---Patiens

Finder i en togplan dagens offer - drager mod stedet med telt og citronvand og venter dagen lang på det udsøgte motiv, selv i regn og slud.

---Idyllium

Nyder det kørende motiv i søgeren under højlydte glædesudbrud og glemmer som oftest at trykke på udløseren. Den meget spontane og jordnære togtosse ses ofte i moser, skove og på banelinier langs privatbanerne.

---Historicus

Den granskende type - fotograferer ej. Interesserer sig udelukkende for de historiske aspekter i jernbanens mangfoldige verden. Har sin daglige gang i arkiver og biblioteker og er oftest skægprydet

---Controversus

Den ubehageligste underrace indenfor Homo Ferreus Stupidus. Brokker sig evindeligt over sine artsfæller og deres bedrifter og gøremål. Almindelig udbredt.

---Tumultus

Vandrer hvileløst rundt og finder 10-12 gode steder at fotograferer sit mål fra og opdager da som oftest, at toget er kørt.

---Lentus

Tager altid to eller flere billeder af samme motiv for at være helt sikker.

---Veteranus

Har slået sig på veteranbanedrift af hele sit hjerte. Ses ofte nær Mariager, Maribo, Køge, Kolding o.l., altid korrekt uniformeret. Ryger ofte cigarer eller pibe.

---Femina

Desværre meget sjælden

---Mathematicus

Yderst udbredt. Ses ofte på stationer med notesbog. Gransker tognumre, litra, vognumre etc. Fører sirlige statistikker over dansk jernbanevæsen. På udflugter ses han ofte måle drivhjulenes tykkelse.

---Non Actiones

Passiv nyder - skilter ikke med sin bizarre hobby. Kan dog findes diskret siddende i lyssky områder læsende »jernbanen« og lignende tidsskrifter.

---Extremus

Helliger hele sit liv til sin hobby. Tager en film af hvert

motiv - kører med tog dagligt, og hjemmet er et helt lille jernbanemuseum - selv sengen er på hjul.

---Perfectum

Hans standardudstyr består af indtil flere kameraer med både sort/hvid, farve og dias. Medbringer ofte stativ, stereobåndoptager og mikrofon og får derved et påfaldende kompakt ydre.

---Obstruxi

Fotograferer udelukkende med vidvinkel og står som følge deraf altid foran de øvrige på en udflugt.

---Dania

Drikker ofte øl mens han fotograferer - er ikke sjældent usigneret. Vader normalt rundt over alskens spor og stationsterræner uden tilladelse.

---Paterfamilias

Tager hele familien med på udflugt og fotosafari og foreviger hvert et billede med kone og børn i forgrunden.

---Ego

Tager alle billeder med selvudløser for selv at komme med på billedet.

---Obsceonus

Tager billeder fra de mest mærkværdige vinkler - oftest liggende på sporet eller fra høje tårne. Har forkærlighed for ulykker o.l.

---Rex

Nestoren i vor race. Deltager i mange udflugter for ophidset at fortælle om sine tidligere bedrifter. Medbringer gerne sine glaspladenegativer og første nummer af »jernbanen«. Oftest cigarrygende.

---Confusus

Er den lykkelige ejer af 17453 jernbanebilleder fra hele verden, men aner ikke hvor og hvornår, de er taget. Kender ikke forskel på MY og MX.

---Minutus

Har hang til modelbanetog. Har i kælderens diskret installeret det helt store anlæg i Märklin e.l. Overvældes tit af tog i naturlig størrelse og ses ofte mindst 10 meter fra perronkanten.

---Oculatus

Den nærsynede type - fotograferer altid med zoom.

Endelig skal vi ikke glemme de to underracer, som vi vel kun nødtvungent medregner vor livskraftige slægt:

---Nautilus

Har forkærlighed for færger og færgedrift. Ses ofte i robåd eller flyvemaskine for at få de perfekte billeder. Tuder ofte.

---Strassenbahnus

Mere interesseret i bus- og sporvognslinier end i jernbaner og kan derfor virke ekstra hektisk på udflugter. Kommer derfor ikke sjældent for sent til fællesmiddage.

Tak til Henrik Bache for ide.

Homo Ferreus Stupidus Totalis (alias Jan Forslund)

Danske MO-vogne i Norge

I november 1938 sendte virksomheden Frichs to nybyggede MO-vogne på en 5500 km lang præsentationstur i Norge.

Af Asger Christiansen

I midten af 1930'erne ønskede ledelsen af de Norske Statsbaner (NSB) at forbedre persontrafikken mellem hovedstaden, Oslo, og de store byer, Bergen, Trondheim og Kristiansand. Dels ønskede man nyt materiel med bedre komfort, men vigtigere var det, at rejsetiderne blev væsentligt nedsat. Spørgsmålet var, om damptogene skulle erstattes af motortog, eller om hovedstrækningerne skulle elektrificeres.

En elektrificering var en nærliggende mulighed, da landets vandkraft gav mulighed for fremstilling af billig elektricitet. Men først skulle der investeres store beløb i anlæg af kraftværker, ledningsnet, transformatorstationer m.m. Alene for strækningen Oslo-Bergen påregnedes en udgift på 40-50 mill. kr. Dertil kom det rullende materiel. Skulle banerne elektrificeres, måtte det af økonomiske (og tidsmæssige) grunde ske etapevis, og motordrift kunne da indføres i en overgangsperiode.

Danmark som forbillede

NSB planlagde - efter politisk pres - at motortogene skulle bygges i Norge, men motorerne måtte købes i udlandet, da ingen norske virksomheder havde tilstrækkelige erfaringer på området. Teknikerne fra NSB rejste derfor på studieture til bl.a. Danmark, der betragtedes som et foregangsland i motorisering af jernbanedriften. Under besøget i Danmark besøgte nordmændene i 1938 også fabrikken Frichs i Århus, hvor man netop var i gang med at bygge en serie dieselelektriske motorvogne litra Mo til DSB.

Efter besøget på Frichs præsenteredes nordmændene for DSBs røde lyntog, ligesom der blev tid til en tur med

motoreksprestotog »Nordpilen«, der løb fra Flensborg til Frederikshavn. Toget var oprangeret af to Frichsbyggede dieselelektriske motorvogne litra Mp og én eller to personvogne. Toget gjorde stort indtryk på de norske teknikere, der så »Nordpilen« som et muligt forbillede for motortog i Norge.

Fra Frichs' side håbede man selvfølgelig på at levere motorer til de norske tog. En prøvekørsel i Norge kunne vise Frichsmotorernes formåen på de norske strækninger, og Frichs foreslog derfor, at virksomheden - for egen regning - stillede et tog til rådighed for prøvekørsler på Oslo-Bergen banen.

NSB modtog tilbudet, og Frichs fremskyndede bygningen af to Mo-vogne, således at de, efter en Norgestur, alligevel kunne leveres til de Danske Statsbaner til den aftalte tid.

Frichs-toget sendes til Norge

De to motorvogne litra Mo, der i hast blev bygget færdig, var vognene nr. 289 og nr. 290. Som mellemvogn indsattes en 1. classes stålbogievogn litra Acm. Vognen byggedes af Scandia, og også den skulle straks efter Norgesturen afleveres til DSB. - Således oprangeret var togsættet 63 m langt med 146 siddepladser, heraf 42 på 1. klasse. Togvægten var 153 tons og den samlede maskinkraft 1.000 hk.

Efter den forcerede færdigbygning var prøvetoget klar i slutningen af oktober 1938, og om morgenen 31. oktober afgik toget fra Århus H. Pressen var mødt frem, og dagbladene kunne melde om stor optimisme hos de seks Frichs-ingeniører, der skulle med på turen. En avis forud-



Få dage efter hjemkomsten fra Norge blev Frichs-toget fotograferet i Århus. Fra venstre ses MO 290, personvogn Acm og MO 289. Den 16. nov. 1938
Arkiv: JMJK

sagde, at »det danske Motor-Materiel helt vil besejre de norske Teknikere og de norske Jernbanelinjer«.

Efter turen over Storebælt ankom toget samme eftermiddag til København, hvor Mo-vognene på Helgoland maskindepot forsynedes med dieselolie m.m. Straks derefter fortsatte man til Helsingør. Her lå en ekstra indsat færge klar, så toget uden forsinkelse kunne sejles over Øresund til Helsingborg. Efter et kort ophold i den svenske havneby, afgik Frichs-toget nordpå, og tidligt næste morgen rullede toget til perron i Oslo. Den 960 km lange tur fra Århus var tilbagelagt på godt 21 timer.

Tekniske prøvekørsler

Efter ankomsten til Oslo holdt Frichs-personalet hviledag. Næste dag begyndte de uofficielle prøvekørsler, og målet for den første tur var strækningen Oslo-Bergen. På denne og de øvrige ture førtes Mo-vognene af personale fra Frichs, medens norske lokomotivførere fungerede som lodser. Også banemestrene fra de forskellige strækninger var med i førerrummet.

I første omgang blev Bergensbanen ikke gennemkørt i hele sin længde, idet man kun kørte til Voss, der ligger 385 km fra Oslo. Undervejs passeredes lange og stejle stigninger, inden toget nær Finse nåede banens højeste punkt, 1301 meter over havet. Karakteristisk for strækningen er en 110 km lang stigning vest for Gol station på maksimalt 20‰. Prøveturens 385 km blev tilbagelagt på 5 timer 2 min., hvilket svarede til en gennemsnitshastighed på 77 km/t. Banens hurtigste damptog var 1 time 12 min. længere om at køre samme strækning.

Allerede denne første prøvekørsel med Mo-vognene imponerede de norske teknikere. Især gjorde det indtryk, at toget på selv de stærkeste stigninger kunne holde en hastighed på 55 km/t. Nordmændene bemærkede sig også, at toget var ret støjsvagt, ligesom motorernes røgdudvikling var minimal. Det var en fordel ved kørsel i tunneler og sneoverbygninger, hvor man tidligere var plaget af røg fra damplokomotiver.

Ved kørsel på banens højestliggende afsnit faldt barometerstanden, men det resulterede kun i ringe nedsættelse af motorenes ydeevne. Nedsættelsen var endda mindre, end Frichs-ingeniørerne havde beregnet på forhånd.

Den følgende dag - altså 3. november - kørtes retur fra Voss til Oslo. De første 75 km fra Voss til banens højeste punkt havde en næsten uafbrudt stigning på 21,5‰. Alligevel lykkedes det at holde en gennemsnits fart på 60 km/t, også selv om sporet flere steder var dækket af snedriver på en halv meters højde. Undervejs passeredes den fem km lange Gravehalstunnel.

Ved tilbagekomsten til Oslo blev Mo-vognene straks forsynet med dieselolie, vand m.m., og derefter ad havnebanen kørt til Vestbanegården. Herfra skulle toget dagen efter prøvekøres på banen til Kristiansand. For at understrege turens uofficielle karakter, kørte Mo-vognene dog kun til Grovane, beliggende 20 km fra Kristiansand. Turen Oslo V-Grovane-Oslo V var på 691 km, der gennemkørtes på 8 timer 58 min., hvilket svarede til en gennemsnits fart på 77 km/t.

Den sidste tekniske prøvekørsel fandt sted 5. november på strækningen Oslo-Trondheim. Frichs-toget kørte her de 501 km fra Oslo til Støren, der ligger 50 km syd for Trondheim. Også denne bane har mange stejle stigninger, og strækningens højeste punkt ligger 1025 m o.h. På et af banens få plane afsnit nåede Mo-toget op på

Frichs-Motortoget slog de norske Damp tog

Opnaaede over 100 Kilometers Fart paa vanskelig Strækning.

Dieselmotortoget fra Frichs Fabrikker foretog i Gaar sine første tekniske Prøver paa Bergensbanen.

Det gik fra Hønefoss Kl. 10,25 og kom til V. og brugte

Dansk avisomtale af Mo-vognenes prøvekørsel i Norge

120 km/t. Efter ankomsten til Støren blev Mo-vognene placeret på et sidespor, hvorefter turens deltagere kørte videre til Trondheim med en af NSBs små dieselmekaniske motorvogne. Efter overnatning i Trondheim kørte prøvetoget næste dag tilbage til Oslo. Turen tog ca. seks timer.

Efter de tekniske prøvekørsler fulgte en dag, hvor Frichs-toget blev vedligeholdt og rengjort. Derefter var man klar til tre officielle demonstrationsture. Den første skulle finde sted på den 492 km lange strækning fra Oslo til Bergen.

Officielle præsentationsture

Turen til Bergen fandt sted 8. november, og blandt de 95 passagerer var mange prominente gæster. Især hæftede man sig ved tilstedeværelsen af den norske statsminister Nygaardsvold. Frichs var repræsenteret ved direktørerne Due-Petersen og søn, og endog de Danske Statsbaners generaldirektør P. Knutzen var taget til Norge for at overvære præsentationene af Mo-vognene. Fra de Norske Statsbaner mødte generaldirektør W. Hoff foruden adskillige personer fra NSBs ledelse. Endvidere havde Frichs inviteret politikere fra Stortinget og fra de byer og kommuner, som Bergensbanen kørte igennem. Repræsentanter fra pressen deltog selvfølgelig også, og fra Frichs' side optog man en film af turen.

Præsentationsturen var i forvejen omtalt i dagbladene, så mange nysgerrige mødte frem på stationerne undervejs. I Bergen blev toget modtaget af flere hundrede mennesker.

Frichs-toget kørte de 492 km fra Oslo til Bergen på 6 ti-

mer 55 min., hvilket vakte stor opsigt. Det var nemlig 4 timer mindre end banens hurtigste plantog!! De norske aviser beskrev derfor Frichs-toget under overskrifter som f.eks. »Fartens æra er indledt på de norske baner« og »Kørslen Oslo-Bergen på mindre end 7 timer betegner en epoke i norsk jernbanehistorie« samt »Tænk, en gennemsnitsfart på 70 km/t op over det 1300 meter høje fjeld«.

I Bergen havde bystyret indbudt præsentationsturens deltagere til en middag, hvorunder flere talere udtalte sig begejstret om det danske motortog.

NSBs generaldirektør W. Hoff udtalte, at man ikke havde troet det muligt at køre med så stor hastigheder i Norge, som Frichs-toget havde præsteret, - især var det uventet på Bergensbanen med dens skarpe kurver og stærke stigninger. Motordrift med dieselelektriske vogne var derfor en oplagt mulighed i tiden inden de norske hovedstrækninger blev elektrificeret.

Trafikinspektør Rolfstad fra NSB havde tilrettelagt prøvekørslerne, og også han var imponeret af de opnåede kørehastigheder. Mo-vognene havde passeret alle kurver med 10-15 kms højere hastighed end damptogene. Det samme gjorde sig gældende på stigningerne. Men motortoget havde også økonomiske fordele. På turen Oslo-Bergen havde udgiften til dieselolie været 53 kr., medens et damptog med samme antal passagerer ville have brugt for 250 kr. kul. Dertil kom, sluttede Rolfstad, at man kunne spare lønudgiften til damplokomotivernes fyrbødere.

Returkørslen til Oslo fandt sted dagen efter, og køretiden var atter mindre end 7 timer.

Efter præsentationsturen Oslo-Bergen blev der efter NSBs ønske foretaget endnu to ture, nemlig til henholdsvis Kristiansand og Trondheim.

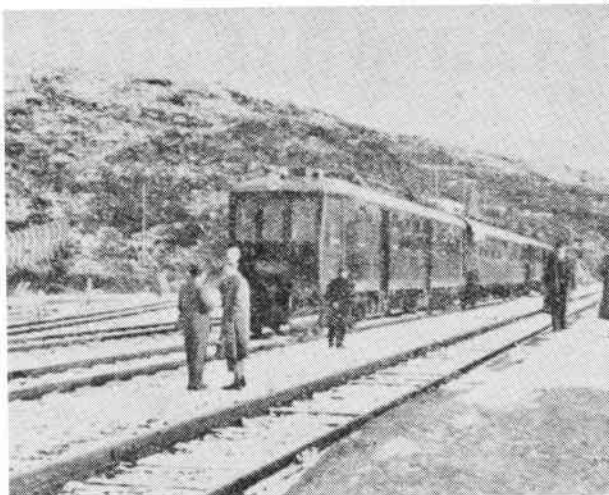
Turen til Kristiansand fandt sted 11. november med afgang fra Oslo kl. 7.25. Efter 4 ½ times problemfri kørsel ankom toget til Kristiansand. Her havde bystyret inviteret til en festlig lunch. Ved 16-tiden kørte man tilbage til Oslo, der nåedes kort før kl. 21. Turen vakte opsigt, for Frichs-toget havde vist det muligt at rejse frem og tilbage mellem de to byer på samme dag. - Endda med flere timers ophold, så der blev tid til møder, indkøb o.s.v. Det fik en norsk avis til at skrive »Norge samlet til ett rike - ved Lyntogene« (!).

Den sidste præsentationstur gik fra Oslo til Trondheim. De 551 km blev kørt på knapt 7 timer. Banens hurtigste rejseforbindelse tog 10 ½ time. Også i Trondheim var kommunen vært ved en middag, og igen lød der mange rosende og imponerede ord om de danske Mo-vogne.

Retur til Århus

Tilbageturen til Danmark blev påbegyndt dagen efter fra Trondheim. I Oslo var der et to timers ophold, hvorunder Mo-vognene forsynedes med dieselolie m.m. Straks derefter gik det videre til Sverige over Øresund og via Storebælt til Århus. Hele turen forløb uden problemer og var ret imponerende, idet den 1500 km lange rejse Trondheim-Århus blev gennemført på 26 timer!

Ved ankomsten til Århus kunne direktør Due-Petersen fra Frichs fortælle de fremmødte journalister, at alt var forløbet fint på Norgesturen. På 14 dage havde Mo-vognene kørt 7600 km, heraf 5520 km i Norge, og det var sket uden mindste uheld eller vanskelighed. Overalt var toget blevet mødt med interesse og begejstring, men om turen resulterede i ordrer til Frichs, turde direktøren end-



Fra præsentationsturen på Bergensbanen ses Mo-vognene her på Haugastøl station, beliggende 988 m.o.h. (Dansk Jernbaneblad)

nu ikke udtale sig om. Men rejsen havde givet fabrikkens ingeniører værdifulde erfaringer, der kunne benyttes ved konstruktion af motortog til Norge.

...og bagefter

Mo-vognenes præstationer gjorde som nævnt stort indtryk på NSBs ledelse og norske politikere. Resultatet viste sig allerede en måneds tid senere, idet Stortinget gav bevilling til fire trevogns motorsæt og 32 mindre dieselmotorvogne. Materiellet skulle bygges i fællesskab af de to norske virksomheder Skabo Jernbanevognfabrik og Strømmen Mekaniska Verkstad. Tilbage stod beslutningen om, hvem der skulle levere motorerne. Direktøren for Strømmen Mekaniska Verkstad var i Århus for at diskutere motorvalg, og direktør Due-Petersen fra Frichs var flere gange i Oslo med samme formål. Men Frichs fik ikke ordren på motorerne. Måske fordi nordmændene valgte hydraulisk kraftoverføring, hvor Frichs' ekspertise lå i elektrisk kraftoverføring.

Nogle få af de små dieselmotorvogne blev leveret kort før krigsudbrudet i april 1940. Trevognstogene - der kaldtes snøgtog - var da under bygning, men grundet krigsforholdene forsinkedes færdigbygningen. Den første prøvekørsel blev således først foretaget i august 1945. □

Færbilleder

Fra H-H overfarten - specielt før 1970 - har interesse for redaktionen.
Tilsendes senest 1. nov. 1988.

Rettelser til nr. 4

I artiklen om »Gåture på nedlagte baner« var der beklageligvis indsneget sig et par fejl. Præstøbanen havde ikke station i Næstved, og rundremisen er DSBs. Endelig skal det nævnes, at Mern saftstation lå nord for Mern station
Red.

Tramways and plateways

Længe førend nogen konge eller kejser havde rejst med jernbane, raslede minearbejderne i Wales og Shropshire med smalsporede vogne i de snævre skakter, når de skulle til og fra arbejde, fortæller forfatteren i sin historie om jernbanen, der eksisterede, før jernbanen blev opfundet...!

Af Poul Erland Egefors

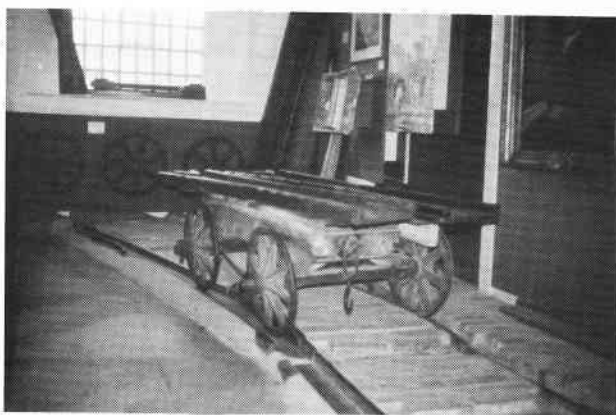
Briternes traditionelle morgenmad, bacon og æg, er et eksempel på kultur, der fra de nederste samfundslag har bredt sig til alle samfundslag. Inden minearbejderne gik ned i minen, skulle de have sig et solidt foder og satte derfor store portioner flæsk og spejlæg til livs. Denne skik har sidenhen bredt sig til alle samfundslag.

Som et eksempel på kultur, der er gået den modsatte vej, kan nævnes folkedansen. Det, som man i Europa i dag forstår ved folkedanse, var oprindeligt selskabsdansen udviklet fra solkongens hof i Versailles. Da alle andre hoffer havde det franske som forbillede, indførte man også pardans eller selskabsdans, hvorfra dansekulturen så igen vandt indpas i lavere sociale lag. De lavere klasser eftertragtede livet ved hofferne, man havde hoffældighed eller honette ambitioner, som det hedder hos Holberg, og med tiden blev hofdansen til en folkelig dans. Oprindelige folkedanse, som de kendes fra Afrika og Asien, er ikke pardanse!

Men længe før end nogen konge eller kejser havde rejst med jernbane, havde minearbejderne i Wales og Shropshire raslet med smalsporede trams i de snævre skakter, når de skulle til og fra arbejde. Ofte kørte de med de tomme vogne ned i minen og sad ovenpå læsset, når de fulde vogne blev trukket op. Besøger man skiferminen i Blaenau Ffestignog, Wales, og kører med the tram - som minebanerne stadigvæk kaldes - ned i minen, kan man få et indtryk af, hvordan minearbejderne »rejste«.

Udsprang i lave sociale lag

Jernbanerne, der nedstammer fra tramways, er altså en trafikform og kultur, som ligesom bacon og æg til morgenmad, er udsprunget i de lave sociale lag og sidenhen



Plateway og vogn i Museum of Iron, Coalbrookdale. Sporvidde 3 eng. fod, d.v.s. 914 mm. Bemærk de tynde hjul, der kan skære sig igennem skidtet, og som kører på skinnens yderside. Foto: Erland Egefors

har bredt sig til hele samfundet. Dette aspekt har man hidintil set stort på i historiebøgerne, fordi de er skrevet af folk fra højere sociale lag. Ifølge historikernes »forståelse« for tingene, kunne man ikke skrive om minearbejdere, kun om de højere rangklasser. Dette er en af grunde til den kraftige fokusering på banerne Stockton-Darlington og Liverpool-Manchester, der er de første baner for andet end minetransporter, og som havde indflydelsesrige personer som støtter. En anden grund er den forskruede offentlighedsteori, som har været så moderne i de senere år, ifølge den kan man kun skrive om noget, når det er offentligt tilgængeligt. Hvis banen København-Roskilde i de første år kun havde transport af grus fra en grusgrav i Roskilde til Københavns havn, ville man efter offentlighedsteorien kun kunne skrive om den fra den dato, den havde anden trafik.

Når man skriver om Stockton-Darlington banen, omtales det sjældent, at den gik helt til Witton Park kulminen vest for Shildon - og at dens primære formål var transport af kul fra denne mine til Stocktons havn.

Egentlig skulle der have været anlagt kanal fra Witton Park til floden Tee ved Stockton, men på grund af det bakkede terræn ville omkostningerne blive for store, hvorfor man i stedet anlagde en jernbane. Præcis samme forhold ligger til grund for de mange tramways i Wales og Shropshire førend andre steder. Områderne var rige på kul, jern, skifer, tømmer og salt, hvad der gjorde floden Severn til verdens mest trafikerede vandvej i 1700-tallet. Severn, der med sine 290 km er Storbritanniens længste flod, har sit udspring i Powys, Wales, og udmunder i Bristol Channel. Den er sejlbart indtil Shrewsbury. Kanal anlæg i det bjergrige terræn ville både kræve mange pund sterling og mange sluser, så i stedet forlængede man minebanerne til nærmeste vandvej.

Skinner af tømmer

Banerne bestod oprindeligt af fire-fire egetømmer på 6 fods længde på tilsvarende sveller, lagt med en afstand på 2 fod - eller på stenblokke - og med en sporvidde på 3 eller 4 fod. Vognene var tunge, almindeligvis havde de undervogn af eg og sidefjæle af elm og lastede 1 chaldron eller 53 cwt., d.v.s. 2,7 tons. (De gamle engelske mål svarer næsten til de gamle danske. 1 engelsk fod = 30,48 cm og 1 dansk fod = 31,4 cm. 1 inch = 2,54 cm og 1 dansk tomme = 2,615 cm). På grund af vognenes vægt brød sporene ofte sammen, hvorfor man lagde det dobbelt, to stk. fire-fire ovenpå hinanden. Hjulenes slid på træplankerne formindskedes med beslag af smedjern, 2 inches brede og 5 inches tykke.

Som beskrevet i artiklen »En tram er en hjulbør« i

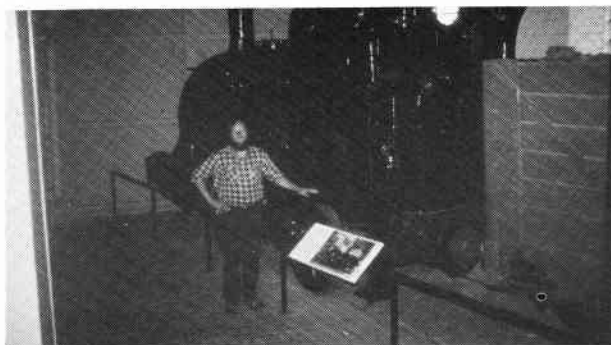
»jernbanen« 2-3, august 86, var det Abraham Darby i Coalbrookdale, der tog skridtet til ikke at anvende jern som beslag til anvendelse af jern som hovedmateriale. 1729 støbtes de første jernhjul og 1767 de første jernskinner ved Coalbrookdale Company. Richard Reynolds, der var svigersøn til Abraham Darty II, udviklede - bistået af Thomas og George Granage, der var arbejdere ved Coalbrookdale Co. - de første jernskinner, som prøvedes ved jernværkets baner. Disse skinner var L-formede, man kan sige, at skinnerne og ikke hjulene havde flanger. Hjulene løb på ydersiden af L'et. Reynolds udviklede disse spor samtidig med John Gurr i 1787, men uafhængigt af denne, de er altså begge opfindere af typen.

L-skinnerne kaldtes for plateways eller jenny rails og udbredtes hurtigt i Shropshire. De første jernspor, som Coalbrookdale støbte, var beregnet til at anbringe ovenpå eksisterende træspor. De blev støbt i længder på 5 fod, var 5 inches brede og 1,25 inches tykke.

Hvorimod plateways helt erstattede træet, endda fremstillede Coalbrookdale sveller af støbejern. Eller sporene anbragtes på stenblokke. Almindeligvis vejede stenblokkene fra 68 til 90 kg, hvorved de lå urokkelige og fastholdt sporvidden. Sporvidden afveg ikke meget fra træsporene (4 fod og 2 inches). Skinnelængden var på 3 fod. Som regel lagde man stenblokke mellem skinnerne til hestene at træde på. På stejle stigninger virkede disse stenblokke som trappetrin for hestene, således at de bedre kunne stå fast. I modsætning til de »rigtige« jernbaner havde disse tramways kraftige stigninger og fulgte ofte terrænet ligesom en vej. Mange havde inclines, d.v.s. rutchebaneagtige steder med kabeltræk.

Afsted med 4,8 km/t

En sådan hestebane kostede i anlæg 3000 til 5000 pund, hvorimod en kanal kostede 6000 til 9000 pund pr. miles. En hest kunne trække en last på 2,5 tons foruden vognens egenvægt og sin egen vægt med en fart på 3 miles i timen (4,8 km/t), hvilket på nogenlunde jævn vej ville kræve mindst otte-ti heste. Men jævne veje fandtes ikke dengang. Hjulene var meget tynde, således de kunne skære sig ned gennem det skidt, der lejrede sig langs sporene. Men afsporinger kunne ikke undgås, især fordi hestenes hove hvirvlede skidt og sand over sporene. Dette problem og spinkelheden førte til, at plateways hurtigt



Coalbrookdale locomotive nr. 5, bygget af Coalbrookdale Co. 1864-66, samtidig med der blev anlagt normalspors bane til jernværket. Nr. 5 arbejdede for Coalbrookdale Co. indtil trediveerne, hvor det blev solgt til op-hugning, men det kom i stedet til Netherseal Colliery i Derbyshire. Blev overtaget af Bardon Hill Quarries i Leicestershire 1924, arbejdede indtil 1944 og overtaget af Coalbrookdale Works Museum 1959. Det blev bygget sammen med fem andre af samme type, O-B-O saddeltank, kun nr. 5 er bevaret. Specifikationer: Cylindre: 304,8 mm x 381 mm. Akselafstand: 1,85 meter. Hjuldiameter: 76,2 mm. Hedeflade: 2675 kvadratmeter. Vægt i køreklar stand: 12 tons. Foto: Anne Bodil Hansen

blev udkonkurreret af T-skinnen, da denne kom frem. Det var altså ikke T-skinnens lavere rullemodstand, som jeg skrev i artiklen »En tram er en hjulbør«, der førte til dens udbredelse. T-skinnen har langt større bæreevne end L-skinnen, fordi hjulene kører på toppen på sammen måde, som I-jern har større bæreevne end et fladjern.

L-skinnens ringe bæreevne var også årsag til, at Richard Trevithick aldrig fik succes som lokomotivbygger - og aldrig fik æren af at være lokomotivets opfinder. Omend der kan stilles spørgsmålstegn ved det sidste, for William Reynolds, søn af førnævnte Richard Reynolds og Hannah Darby, havde eksperimenteret med damplokomotiver og opfordrede Trevithick til at bygge dem. Trevithick byggede de første lokomotiver ved Coalbrookdale i 1802 og prøvede dem af på jernværkets jenny rails. Men de var ikke brugbare. Først 1804 fik Trevithick bygget et anvendeligt lokomotiv hos Pen-y-darren Ironworks i Merthyr, Wales, som den 13. februar 1804 for første gang kørte på en helt nyanlagt bane. Ved en prøve den 21. februar 1804 trak det med fem vogne med 10 tons jern foruden 27 mænd, som sprang på toget. Ved senere prøver viste det sig, det kunne trække op til 25 tons. Men da det vejede 5 tons og kunne køre 8 km/t, spolerede det fuldstændigt skinnerne. Derfor blev det kort tid efter ombygget til stationær maskine, hvilket mange af Trevithick's

Chaldron wagon, National Railway Museum, York. Kaldt chaldron wagon, fordi den rummede en chaldron kul, d.v.s. 2,69 tons. Vognen stammer fra Cramlington Colliery, Northumberland, og er fra 1826, men vogne af denne type har været anvendt til transport af kul langt tilbage i tiden. En wagonway for sådanne vogne løb fra Wylam minen til floden Tyne, lige forbi George Stephensons barndomshjem, og han prøvede også at være bremsemand på sådanne vogne. Bremsemanden stod bagpå og pressede med hele sin kropsvægt bremseklodserne mod hjulene med en stor vægstang. Vognene var oprindeligt bygget til hestebaner, men anvendtes også til inclined planes og til lokomotivbaner. Wagonways for sådanne chaldron wagens havde almindeligvis sporvidden 1 inch mindre end normalsporvidden.

Foto: Erland Egefors





Replicaen (kopien) af Locomotion ved Rowley station, Beaish. Replicaen tilhører museet og blev bygget til 150 års dagen for Stockton-Darlington banen 1975. Den ægte Locomotion står på Darlington Railway Museum. Replicaen er i køreklar stand og rangerer med chaldron wagens.

Foto: Erland Egefors

maskiner blev. Helt historisk korrekt har man samme problem med den arbejdende replik af Pen-y-darren lokomotivet, som Welsh Industrial Maritime Museums har bygget i samarbejde med Science Museum. Lokomotivet kører udmærket, men når det triller hen ad den lille plate-way ved museet i Cardiff, bryder skinnerne sammen.

Et omvendt T i Port-y-Cafnau...

T-skinen er ikke, som man ellers kan læse utallige steder, opfundet af William Jessop. T-skinen blev første gang anvendt til en bane over Pont-y-Cafnau og fremstillet af South Wales ironworks. Banen blev imidlertid anlagt af Cyfarthfa Ironworks 1793, omend Darbydynastiet også havde en finger med i spillet der. William Reynolds var sammen med Thomas Telford ingeniør ved projektet. Jessop anvendte T-skinen første gang 1794 til Forest Line, en forlængelse af Leicester Navigation fra Thringstone over Nanpanten til Loughborough. Hvem, der omfandt T-skinen, vides ikke.

Banen over Pont-y-Cafnau er ikke alene noget specielt, fordi der på den for første gang anvendtes T-skiner. Den er også specielt, fordi den sammen med en kanal føres over floden Taff på en akvædukt af støbejern, opført 1793. Denne akvædukt og en tilsvarende ved Longdon er forløbere for Telfords storslåede mesterværk: den 307 meter lange Pont-y-Cysyllte akvædukt af støbejern, som på op til 38,40 meter høje stenpiller fører Ellesmere Canal over floden Dee. Den blev bygget 1795-1805. Ellesmere Canal var den sidst byggede kanal i England, for jernbanerne vandt frem allerede på det tidspunkt. Den skulle have forbundet Severn med Mersey, men såvidt nåede det aldrig. Der kan stadigvæk sejles på Ellesmere Canal - også over Pont-y-Cysyllte akvædukt i et 5,89 meter bredt jertrug, med kun rækværk til den ene side - for dem, der vil opleve noget helt specielt i ferien.

Når Wales og Shropshire havde bygget så mange baner, hvorfor blev det så ikke der, man tog springet fra minebaner eller industribaner til offentlige baner? Det gjorde man faktisk også. Det blev mere og mere almindeligt at drive banerne som aktieselskaber ligesom kanalerne - ofte drev en kanal også en bane - og lade alle benytte banen mod told, ligesom kanaler og veje kunne benyttes mod told. Det var også i Wales, helt præcist på Oystermouth Railway, som blev anlagt som plate-way 1806, der for første gang var passagertrafik på en bane. En af banens aktionærer, Benjamin French, begyndte 25. marts 1807 kørsel med en hestetrukken vogn på banen, hvilket han skulle betale 20 pund for årligt i told for. Det forblev

ikke noget enestående eksempel. Flere andre baner fulgte det op.

Kun lokaltrafik

Men sporvidden, de skarpe kurver og de stejle stigninger hindrede anvendelse for andet end lokaltrafik. Ved anlægget af dem havde man ikke tænkt sig kørsel på dem over længere strækninger - som for eksempel Birmingham-Wolverhampton-Ironbridge (Coalbrookdale ligger ved Ironbridge)-Chester-Liverpool. Til den trafik havde man kanalerne. Coalbrookdale fik først jernbane med normal sporvidde i 1854, fordi det bakkede terræn gjorde anlæg af jernbane yderst vanskelig. Det var en sidelinje fra Shifnal på Birmingham-Shrewsbury linjen til Lightmoor.

Banen over Birmingham, Wolverhampton og Shrewsbury, som blev åbnet 1849, gik langt udenom Coalbrookdale. I dag giver denne bane med stationen Wellington Telford vest, hvorfra der med bus nr. 893 kan køres til Horseway Railway Museum, Coalbrookdale og Ironbridge, den nemmeste forbindelse til Coalbrookdale.

Indtil da klarede Coalbrookdale sine tunge transporter med plateways til floden Severn og med Hay inclined plane - en af de mest fantastiske transportveje, der nogensinde er lavet. Til overvindelse af en højdeforskel på 63 meter på Shropshire Canal havde man i stedet for 37 sluser lavet inclines til tub-boats (balje-både), som man kaldte brede og fladbundede kanalbåde. Den blev bygget 1792-93 og blev forsynet med dobbeltsporet plateways, som de med hjul forsynede kanalbåde kunne køre på. Nedkørende både trak opkørende både op med spil, men når tyngdekraften ikke slog til, blev den suppleret af et dampdrevet spil. Et af de første steder, hvor damp anvendes til transport!

L-skiner blev senere udskiftet med T-skiner og er i dag restaureret af Ironbridge Gorge Museum. Ved Shropshire Canal kan også ses L-skiner eller plateways, som er blevet udgravet. De fleste steder, sådanne baner er blevet anlagt, er L-skiner blevet udskiftet med T-skiner. □

Kilder:

Arthur Raistrick: *The Coalbrookdale Ironworks, Ironbridge Gorge Museum Trust, 1975.*

Coalbrookdale Locomotives, *Ironbridge Gorge Museum Trust 1983.*

L. T. C. Rolt: *Thomas Telford, Penguin Books 1986.*

P. J. G. Ransom: *The Archaeology of the Transport Revolution 1750-1850, World's Work LTD, 1984.*

Gåture på nedlagte baner

3. del

På sporet af VVGJ 31 år efter nedlæggelsen - til fods og på cykel i dansk sommervej. Den tredje af en række artikler om stifinding af baner, der er væk.

Af Jan Valeur

En aften for nogle måneder siden i Vogn-ex købte jeg bogen om Vandelbanen; efter at have læst denne meget velskrevne beskrivelse af banens liv, fik jeg lyst til at se nærmere på, hvad der måtte være tilbage af VVGJ i dag. Den 29. juni tog jeg morgenlyntoget til Vejle medbringeren fotoudstyr, kort, litteratur, notesbog, plasticposer samt shorts og en rød regnfrakke, da vejrudsigten var ret ubestemmelig. Ved ankomsten til Vejle var vejret da også overskyet og lummert - ikke gode tegn. I Vejle havde jeg forudbestilt en lejet cykel til 25 kr. for en dag, hvilket var både nemmere og billigere end at tage sin egen med. Fra cykeludlejeren var der ikke langt til Vejle Nord, som var mit udgangspunkt. Her er ikke meget at se i dag: kun lidt perronkanter og en stump spor er tilbage på det godt tilgroede område. Og så kom den første regn...

Nær Vejle Nord er det muligt at følge et lille stykke tidligere bane gennem byen til Nyboesgade, hvor det tidligere ledvogterhus stadig eksisterer som privatbolig. Overfor har bebyggelse bredt sig henover det tidligere baneareal. Fra Boulevarden er det igen muligt at følge banen, idet der nu langs Vestbanevej er lavet cykelvej på banelegemet. Denne cykelvej går under navnet Bindeballestien hele vejen frem til Bindeballe som natursti gennem Vejleådalen.

Det første stykke efter Vestbanevejs ophør er skæmmet af elmaster og en stor losseplads, så jeg hastede videre. Da det stadig regnede, opgav jeg at studere medbragte bøger for at lokalisere tidligere trinbrætter undervejs. Første holdeplads med stationsbygning er Skibet - 6,2 km fra Vejle Nord - her kunne jeg kun finde et hus lidt væk fra stien, som måske kunne være den tidligere station; i så fald følger cykelstien ikke 100% VVGJ, men en nyere hovedvejs umiddelbare nærhed og stitunnel under denne får mig til at nære mistanke om, at cykelstien her måske har været udsat for en »sporforlægning« i forhold til oprindeligt VVGJ-forløb?

Desværre tog regnen nu til, og jeg fik brug for både min kones røde regnfrakke og de medbragte plasticposer til emballering af min fototaske, der ikke er vandtæt. Denne omorganisering samt medbragt stædighed forhindrede, at jeg opgav turen trods det elendige vejr. Således udrustet nåede jeg til Haraldskjær Fabrik holdeplads i km 9,6, som ligger helt som dengang, banen var til, med varehus og velholdt navneskilt - endelig fik jeg så brug for et kamera. I ly af et træ fik jeg flyttet kameraet fra tasken ind under regnfrakken.

Mellem Haraldskjær Fabrik og Vingsted Mølle krydser banen/stien Vejle Å på en bro i en lysning. Det er her muligt at komme ned på engen ved siden af åen, så broen kan fotograferes. Nu lysnede vejret, og regnen holdt efterhånden op. Da jeg nåede Vingsted Mølle (km 11,8 fra Vejle Nord) skinnede solen igen, men luftfugtigheden vil

le have været mere end 100%, hvis naturlovene havde tilladt det. Vingsted Mølle holdeplads er i ligeså fin stand som Haraldskjær Fabrik og har ligeledes sit stationsnavn i behold, selvom huset nu hedder Møllestuen og indeholder et keramikværksted. Et lille flag foran huset byder eventuelle gæster velkommen. Banebroen over Vejle Å er på dette sted væk, og naturstien slår et lille knæk udenom Vingstedcentret hen mod den gamle Møllegård, der nu indeholder en turistinformation. Det er her muligt at få et glimrende cykelkort over Vejle Amt samt en folder om Bindeballestien. Ved Vingsted Mølle er der desuden en stor campingplads.

Tilbage på VVGJs banelegeme mod Ravnung nås kort efter stedet, hvor Keldkær sidespor (km 12,4) i 30'erne leverede mergeltransporter til banen. I dag kan stedet stadig lokaliseres i form af noget, det ligner en afgrening mod nordvest skråt overfor en gård syd for banestien.

I Ravnung (14,2 km fra Vejle Nord) bliver den asfalterede cykelsti til en grus-ditto, der dog er fin til formålet. Ravnung stationsbygning ligger meget kønt. Lige overfor findes en rekonstrueret stump af Ravnungbroen - en bro fra vikingetiden, der dengang krydsede Ådalen. En stor papviking ved stationen henviser til stedets daværende betydning.

Videre mod sydvest nås Lihmskov station 17,3 km fra Vejle Nord; her gør en række velvoksne træer mellem stationsbygningen og stien fotografering meget vanskelig. Med en vidvinkel kan det dog lade sig gøre fra stien ind til huset. En åbentstående entredør afslører (noget af?) en skiltesamling på væggen indenfor; hensynet til privatlivets fred afholder mig dog fra at komme nærmere på herlighederne. På det tidligere sporareal er der opsat et bord



Regnvejsidyl mellem Haraldskjær F. og Vingsted Mølle.

Foto 29. juni 1988: Jan Valeur



Der mangler blot en lille Vandelgris til at fuldende privatbaneidyllen - Haraldskjær Fabrik 29. juni 1988. Foto: Jan Valeur

med bænke, hvor to cyklistpiger holder hvil i solen. Øst herfor findes et varehus og bag dette ses et bistade. Jeg erfarer her, at ikke kun tyre bliver vrede, når de ser rødt. Et voldsomt angreb fra en vrede bi starter en sand kamp for at få regnfrakken af, samtidig med at jeg prøver at holde bien væk. Den lander imidlertid lige på min næse og stikker mig der, da jeg fejrer den væk for ikke at få den på besøg i mit næsebor. Jeg har sikkert set underholdende ud vildt flagrende med en cykel i den ene hånd og regnfrakken i den anden samt kamera og -taske om halsen...

I hast væk fra dette farlige sted, hvorefter åen passeres endnu en gang på en bro, der ikke rigtig lader sig fotografere på grund af træer og en afspærret ørreddam. Solen var nu erstattet af skyer, der rumlede faretruende, og banen begynder nu opstigningen fra Ådalen mod det højereliggende hedeland.

Kort før Bindeballe holdeplads ender cykelstien, og landevejen benyttes hen til Bindeballe station i km 20,7, hvor der nu er indrettet egnsmuseum med bl.a. en lille udstilling om VVGJ. Udendørs forefindes stadig det gamle vingsignal, og en stump spor er reableret foran stationsbygningen. På sporet fuldender tidligere DSB MF 643

jernbanemiljøet. Også her er det muligt at spise sin medbragte mad udendørs; jeg nåede dog kun lige at tage de ønskede fotografier udendørs, førend uvejret brød løs. Heldigvis havde en venlig herre på en selvkørende motorplæneklipper lukket døren til stationsbygningen op, og under stationens tag blev regnfrakken igen fundet frem og alting emballeret i plasticposer endnu engang, mens jeg iagttager regnen og tordenens rullen. Efter at have beset stationens udstilling, vælger jeg at spæne over gaden til den ligeså gamle købmandsgård for at købe noget at drikke - luftfugtigheden får hurtigt sveden til at løbe.

Købmandsgården viser sig ligeledes at være et helt museum med bl.a. et kasseapparat, der ville have gjort lykke i de tidlige episoder fra Matador. Aldrig før har jeg set en så stor samling af alskens købmandsvarer fra gamle dage; gamle emaljeskilte overalt - og oppe på loftet fortsætter herlighederne, heriblandt et aktiebrev fra Vejle-Vandel Jernbane, ligesom der her er en udendørs tagterrasse, som det p.t. ikke var tilrådeligt at benytte. I mellemtiden var de to cyklende piger fra Lihmskov nået frem; havde de moret sig over min bidans, så var det nu min tur til at trække på smilebåndet: De havde nemlig ikke regntøj på!

Endelig drev uvejret videre, og det blev muligt at komme afsted igen. Nu var jeg efterhånden forsinket i forhold til min plan m.h.t. hjemtransport med bus, så jeg valgte at følge landevejen videre, idet banelegemet ikke længere var farbart. I Frederikshåb Plantage krydsede jeg resterne af banelinien, der her var let genkendelig. Turen ad landevejen fra Bindeballe er en del mere anstrengende end turen langs ådalen, idet vejen her er meget bakket, inden den når helt op fra ådalen. Den nærmest tropiske luftfugtighed kombineret med den tilbagevendte sol gjorde også sit til, at den meget omtalte regnfrakke nu også blev våd indvendig. Jeg begik nu den fejl at køre efter skiltet mod Randbøldal i min søgen efter Randbøl holdeplads - mit kort lå nemlig stadig godt gemt af vejen efter regnvejret, og jeg mente nok at kunne finde vej uden. Med det resultat, at jeg endte nede i den i øvrigt meget smukke Randbøldal blot for at kunne begynde forfra på opstigningen til Randbøl. Her lykkedes det mig dog at finde stationsbygningen, der ved hjælp af tilbygning var blevet til et spejderhjem; 25,5 km fra Vejle Nord.



Bindeballe holdeplads, der nu er gjort til et helt lille egnsmuseum med omtale og illustrationer af bl.a. VVGJ. KLK har hjulpet til med opstillingen af den udslidte triangelvogn, og et helt lille stykke privatbanehistorie er hermed anskueliggjort. Renoveringen af vognen ventes færdiggjort i 1989. Foto: Jan Valeur

Mellem Randbøl og Vandel, hvorfra jeg ville tage busen tilbage til Vejle, er banelinien endnu tydelig at se i landskabet. Da jeg nåede Vandel - 28,3 km fra Vejle Nord - blev jeg mødt med et skilt, der reklamerede for jernbanefest i Vandel! Jo, Vandel husker stadig sin jernbanetid. Jeg fandt hurtigt en Gl. Jernbanevej, som jeg naturligvis fulgte. Den førte dog ikke, som ventet, til Vandel station, men det var da til at se, at banen havde gået der, og jeg troede så, at stationsbygningen var væk. Hegn og skilte forkyndte militært område (Vandel Flyveplads, anlagt af tyskerne under krigen med sidespor fra VVGJ), så jeg valgte ikke at undersøge stedet nærmere. Jeg fandt stoppestedet til bussen og erfarede (for sent), at linie 912 Varde-Grindsted-Vejle har delt linieføring mellem Vandel og Gødding. Det kostede mig 40 minutter ekstra i Vandel, da jeg selvfølgelig ventede på bussen ved et stoppested på den gale del af ruten. Tiden blev så anvendt til en tiltrængt forplejning på den lokale grill, inden den næste bus førte mig og »min« cykel til Vejle.

Fra busvinduet fandt jeg - ligeledes for sent - Vandel station i god behold for enden af en vej, der naturligt nok hed Jernbanevej. Det ved jeg så, når en dag jeg tager turen Vandel-Grindsted. Kl. 21.59 steg jeg af lyntoget på Københavns Hovedbanegård - godt træet, men med en del oplevelser og billeder samt denne artikel om anstrengelserne.

Rullende materiel

For den, der ønsker at se rullende materiel fra VVGJ, er der ikke meget tilbage. Til gengæld må VVGJs damplokomotiv nr. 4 - bedre kendt som JFJ H 40 »Jacob« - vel siges at høre til en af de fornemste jernbaneklenodier, der findes i dag. Lokomotivet blev bygget hos Stephensen i 1868 og blev sammen med en søstermaskine H 41/-VVGJ 5 hjemmehørende hos VVGJ i en årrække. Lokomotivet kan i dag ses på Teknisk Museum i Helsingør.

Herudover er vognkassen fra VVGJ C 23 (oprindelig A 1) fra 1897 bevaret af DJK. Endelig angives VVGJ F 51 og Q 65 solgt til privat i 1956; nærmere om disse vognes videre skæbne kender jeg ikke. PHR 7754 ex VVGJ PF 148 er set hos Dansk Andels Kulforretning i Korsør i 1964; denne og alt øvrigt materiel vides eller formodes at være ophugget.

Litteraturliste:

Viggo F. Hejlesen & Vigand Rasmussen: Vandelbanen 1897-1957

Lars Rasmussen: Vandelgrisen

Niels Jensen: Østjyske Jernbaner

Jernbane-Bladet 10 & 12/1969 og 1/1970

DJKs medlemsblad 4/1965

Dansk Jernbanearkiv v. Per Topp Nielsen



Sporhunden



Aldrig nogensinde før har redaktionen fået så mange svar på Sporhunden. Trods gæt på Skanderborg, Odense, Nykøbing Falster var **Køge** det foretrukne, og rigtige gæt. Men her hørte enigheden også op. Mange læsere

har nemlig ikke været enig i tidsangivelsen »før krigens tid«. Læsernes iagttagelser af bremsesystem, cyklens oprangeringen, portørens påklædning, lanternens placering o.s.v. har røbet redaktionens utrolige uvidenhed. Jens Bruun-Petersen går så vidt, at han daterer billedet til »tog 142 en dag i sommeren 1951«. Redaktionen bøjer sig for læsernes iagttagelsesevne, tak for mange velmente forslag. Vinder af sporhunden blev **Jørgen Christensen, Næstved**, som udover tidsbestemmelsen ganske rigtigt påpeger, at der også har været en bane fra Køge til ...Ringsted.

Redaktionen er blevet lidt bidt af, at læserne er dygtige til både at gætte tid og sted. Vi lader derfor denne gang tidsangivelsen være ubekendt. Jakob Stilling, der har taget billedet, filosoferer selv lidt over, hvornår billedet kan være taget. Og ved at granske det minutøst, er det vist ikke umuligt at tidsfæste det ret præcist. Lad os høre et bud - men også stationens navn, det er trods alt den, der giver adgang til lodtrækningen om en jernbanebog. Send dit svar til redaktionen i Holte inden 16. november 1988.



Leningrad - centrum for jernbaneminder i USSR

Glimt af de sovjetiske baners utrolige historie, og et kig på jernbanemuseet i Leningrad.

Tekst: John Poulsen

Fotos: Asger Christiansen

Leningrad besøges årligt af tusinder af danske turister, ikke mindst efter det seneste store opsving i Sovjetturismen. Og byen er bestemt et besøg værd, for den er så afgjort den smukkeste i den europæiske del af Sovjetunionen. Og er man jernbaneinteresseret og har lidt tid til overs, kan Leningrad samtidig byde på en del af interesse, ikke mindst fordi Leningrad var udgangspunkt for den første jernbane i Rusland.

De sovjetiske jernbaners 150-års jubilæum



Den 14.-15. november 1987 fejredes i USSR 150-året for åbningen af den første jernbane, den tredje på det europæiske kontinent. Jernbanen var 23 km lang og gik fra St. Petersburg (nu Leningrad) til Sarskoje Selo (ved Pavlovsk), hvor tsarens sommerslot lå. Banen var planlagt af østrigeren von Gerstner, som så at sige ville anvende den til at demonstrere, at denne nymodens transportform også lod sig anvende i Ruslands barske vinter. Banen anlagdes med en meget bred sporvidde på 6 fod (1829 mm) - næsten 40 cm mere end det europæiske normalspor - da man mente, at en bred sporvidde var nødvendig, bl.a. for at reducere faren for at toget væltede i kraftig storm!

Først fra 1845 fik banen følgeskab af andre baner, og disse anlagdes med en sporvidde på 5 fod (1524 mm). Den blev valgt under påvirkning af den rådgivende ingeniør, amerikaneren Whistler, idet denne sporvidde var meget udbredt i det sydlige USA på dette tidspunkt. Internationalt var der endnu ikke tale om standardisering af sporvidder, og 5 fods sporvidden blev senere anvendt ved alle væsentlige baneanlæg i Rusland. I de øvrige nordeuropæiske lande valgte man en godt 9 cm smallere sporvidde (1435 mm), og af denne grund er det nødvendigt at udskifte hjulsættene på jernbanevognene ved den polsk-/sovjetiske grænse.

Udbygningen af jernbanenettet i den europæiske del af Rusland tog først for alvor fat fra 1870'erne. I de tilbagestående asiatiske dele af det russiske imperium foregik der ikke mange baneanlæg. Af større baneanlæg var det kun en bane til Det kaspiske Hav og den berømte Transsibiriske Jernbane, som blev bygget inden revolutionen, så

i 1917 var jernbanenettet »kun« på 80.000 km - og da 1. verdenskrig var slut fandtes kun godt 17.000 km ubeskadiget banelinje.

Nationens pulsårer

Der forestod - også på baggrund af interventionskrigene - et stort genopbygningsarbejde, og først i slutningen af 1920'erne nåede man op på samme transportkapacitet som før 1. verdenskrig. Den videre udbygning af banenettet var tvingende nødvendig for at fremme den industrielle udvikling, for mangelen på naturlige transportveje som floder på tværs af landet, gjorde jernbanerne til »nationens pulsårer«, som Lenin udtrykte det. Derfor fulgte i 1930'erne en kraftig udbygning af det sovjetiske banenet - bl.a. ved anlægget af »Turk-Sib«, en mere end 1500 km lang forbindelsesbane mellem Turkestan/Usbekistan og den Transsibiriske Jernbane ved Novosibirsk.

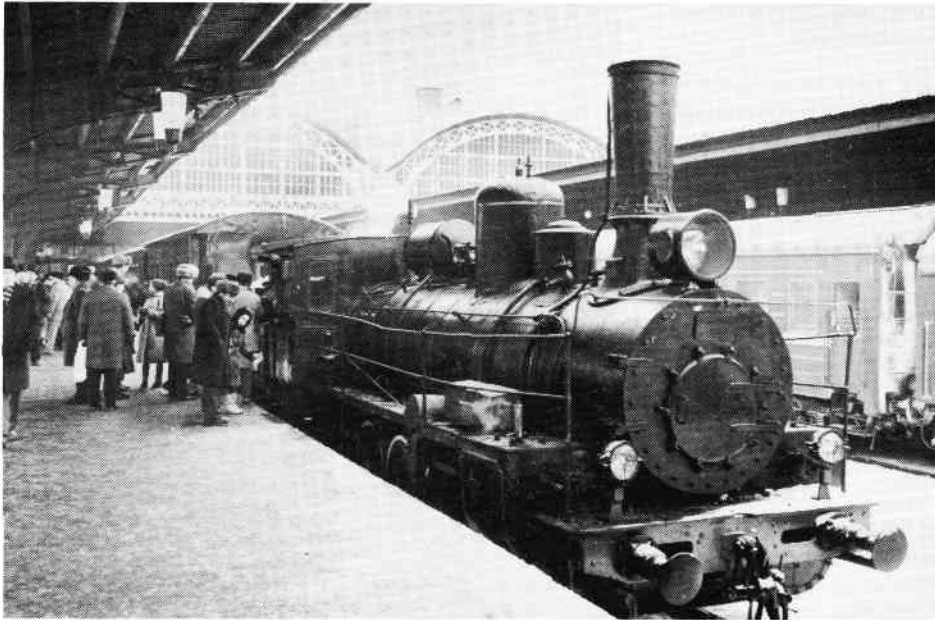
Tiden straks efter 2. verdenskrig var præget af et kolossalt genopbygningsarbejde i de europæiske dele af landet, og i 50'erne fulgte en række nye baneanlæg i Ural og Vestsibirien. Jernbanebyggeriet er siden fortsat - senest med den 3.200 km lange Bajkal-Amur Bane (BAM) - og de sovjetiske baner er i dag på 145.600 km.

USSRs jernbaner har en altafgørende rolle i landets godstransporter, og de sovjetiske statsbaner tegner sig således for mere end halvdelen af al godstransport pr. jernbane i hele verden! Omkring 90% af jernbanernes persontrafik er på forstadsbanerne, men også over længere stræk spiller jernbanerne en væsentlig rolle i personbefordringen. Over en vigtig linje som Moskva-Leningrad løber således omkring 15 eksprestog med hver godt 1000 pladser i hver retning i døgnet! I fjernrejsetrafikken har problemet været, at den omfattende godstrafik ikke leverer plads til hurtige eksprestog. Således har man stort set indstillet forsøgene med højhastighedstog på almindelige banelinjer, men planlægger i stedet nye banelinjer for disse tog.

Jubilæet

Den jubilerende bane fra 1837 var dog mere en »lystbane«, og godstrafikken spillede en underordnet rolle. Ved endestationen var der således - for at trække udflugtsrejsende til - indrettet koncertpavillon efter engelsk forbillede - en såkaldt Vauxhall. Dette ord blev senere anvendt på russisk for banegård, som hedder Voksal (Bokcaji); et låneord, som sprogforskere uden kendskab til russisk jernbanehistorie ikke har kunnet forklare! I banegårdskoncertpavillonen har talrige berømte komponister og dirigenter fået opført værker, og bl.a. har Strauss dirigeret her omkring 1860.

Festligholdelsen af 150-året var naturligvis koncentreret omkring Leningrad og Pavlovsk. I Pavlovsk afholdtes



Jubilæumstoget fra år 1900 på Vitebsk-banegården i Leningrad, forspændt lok type Ov nr. 324. Foto: Det sovjetiske pressebureau APN

en stor folkefest og udstilling af historisk jernbanemateriel i festweekenden. Og i Leningrad var Vitebskbanegården, som ligger hvor den første banegård lå, rammen om festligheder. Her er ved siden af stationen for ganske nylig opstillet en kopi i fuld størrelse af det første tog på banen. Replicaen (kopien) er for lokomotivets vedkommende baseret på en model i størrelse 1:5, som blev bygget allerede i 1839 og derfor må anses for rimelig korrekt. Vognene er derimod snarere »gendigtninger«, baseret på datidens kunstneriske gengivelser af togene og forskellige skriftlige kilder, efter hvilke farverne - som virker ret opsigtsvækkende - skulle være korrekte. I øvrigt er Vitebskbanegården i forbindelse med jubilæet blevet smukt istandsat og er et fint eksempel på den typiske banegårdsarkitektur fra århundredeskiftet.

Udover disse festligheder markeredes jubilæet på forskellig vis af statsbanerne overalt i USSR, og i 1988 udkom en stor bog om sovjetisk jernbanehistorie.

Jernbanemuseet

Et overblik over de sovjetiske jernbaners historie kan fås på Jernbanemuseet i Leningrad. Det ligger på Sadova



Model af det første store sovjetiskbyggede diesellokomotiv, GE 1, bygget 1924. Med 1200 hk var det nogle år verdens stærkeste.

Foto oktober 1987: John Poulsen

gaden nr. 50. Museet er lukket fredag og lørdag, men åbent øvrige dage 11.00-17.30. Her udstilles en række historiske fotos og en mængde ualmindeligt smukke modeller i stor størrelse, og det er bestemt et besøg værd. En enkelt svaghed er, at alle tekster kun findes på russisk og for tiden har man intet museums katalog på udenlandske sprog.

Museet er en stor bygning i to etager, med de fleste udstillingshaller på første sal. Et smukt trappeparti fører op til førstesalen, og udover bl.a. det obligate - og historisk ukorrekte - maleri af Lenin i lokomotivets førerrum på vej mod Leningrad i 1917, er her bl.a. en række historiske dioramaer med fin dybdevirkning gennem »forvrængning« og nogle smukke lokomotivmodeller.

En lille sal beskriver den første russiske jernbane St. Petersburg-Sarskoje Selo (1837) og rummer bl.a. en model af det første tog i 1:25 og den tidligere omtalte lokomotivmodel i 1:5, bygget 1839.

En ældre afdeling ved siden af rummer en stor 1:20 model af det første tog på Moskva-St. Petersburg banen, bestående af et 1 C-koblet lok nr. 28, type D, bygget 1846. Med en vægt på 30 tons og 1375 mm hjul var det en ikke helt lille maskine efter datidens forhold. Togets tre bogievogne - en åben og en lukket godsvogn og en personvogn - afspejler klart den amerikanske påvirkning gennem anlægsingeniøren Whistler. Hele salen er fyldt med pragtfulde modeller, bl.a. også en 1:20 model af den russiske statsekspres på den Transsibiriske Jernbane, som vistes på verdensudstillingen i Paris 1900.

En anden sal beskriver broer og færger. Her findes en stor model af færgeren »Bajkal«, som anvendtes på Bajkalsøen, indtil den Transsibiriske Jernbane rundt om Bajkalsøen var færdig. Desuden vises en række interessante, gamle brokonstruktioner. Ovenfor trappen vises - mest i fotoplancheform det omfattende jernbanebyggeri, som udløstes i de første femårsplaner.

Den efterfølgende afdeling om 2. verdenskrig og genopbygningen giver - dels i form af fotoplancher og dels med et diorama - en uhyggelig klar fornemmelse af de ufattelige ødelæggelser, som krigen påførte ikke mindst jernbanerne. Herefter følger nogle få plancher, som kort

skildrer efterkrigstidens udbygning, idet denne skildres mere tilbundsående i de efterfølgende sale.

En sal om konstruktionsteknik viser såvel snepløve, sporlægnings- og vedligeholdelsesmaskiner. En sidesal er viet de efterhånden mange sovjetiske metrosystemer.

Den driftstekniske afdeling viser en model af en rangerbanegård med rangerbjerg, sporbremser m.v. i 1:45 og nogle originale signaler, som klart viser tysk påvirkning. I hallen ved siden af findes en meget stor modelbane i 1:45, som tjener til at vise et sikringsanlæg i funktion. På væggen ovenover gives en række oplysninger om alle de sovjetiske jernbaneforvaltninger.

Trækraften er udstillet i en hel sal for sig selv, som rummer en mængde utroligt flotte modeller af damp-, diesel- og elektrolokomotiver. Den sidste sal viser person- og godsvognsmateriel med endnu en række smukke modeller.

Museet var tidligere underlagt Institutet for Jernbaingeniører, som ligger kort derfra, men er nu selvstændigt. Det skal ad åre udvides, men nogle boligblokke, der er nabo til museet, skal først nedrives.

Desuden opbevares i nærheden af Leningrad en stor samling af rigtige gamle lokomotiver og vogne, hvortil der endnu ikke er offentlig adgang. Men der verserer planer om med tiden at skabe en permanent udstilling - muligvis på en gammel banegård i Leningrad, som planlægges lukket for almindelig trafik.

En ny sovjetisk lov, som tillader at danne »uformelle hobbygrupper«, har allerede givet sig udslag i, at de første grupper af jernbaneinteresserede er dannet, og ved Moskva er en sådan gruppe i gang med at restaurere gamle damplokomotiver.

Mindesmærker

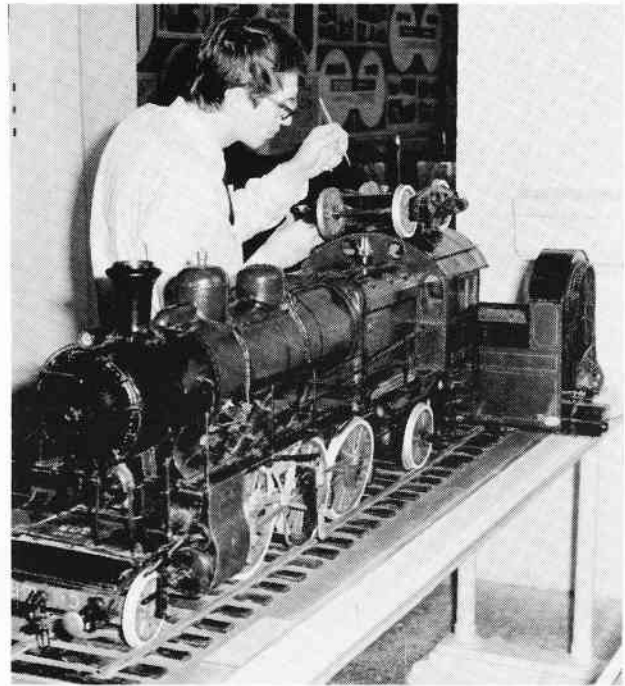
På Finlandsbanegården i Leningrad findes et af de berømteste russiske lokomotiver: lokomotiv nr. 293, der befordrede det tog, som Lenin kom til Leningrad med i 1917. Maskinen er et amerikanskpræget 2' C-lokomotiv og udstillet i et glasbur på perronen.

Ved Moskvabanegården i Leningrad er, som minde om den nationale lokomotivproduktion, opstillet et lokomotiv type P36 nr. 0027. P36 var den største seriebyggede damplokomotivtype i verden, og byggedes fra 1953 til 1956 i ca. 250 eksemplarer. Den udstillede maskine anvendtes på Oktoberbanen (Moskva-Leningrad) inden elektrificeringen og nåede inden udrangeringen at køre 1.833.423 km, svarende til 46 gange jorden rundt! Man kan komme ud til maskinen, som står på højre side af banen, ca. en km fra banegårdsbygningen, ad en offentlig sti, som fortsætter i forlængelse af den yderste nærtrafikperron. □

Fotokonkurrence

I næste nummer af »jernbanen« lancerer vi en fotokonkurrence, som skal løbe fra 15. dec. 1988 til 15. okt. 1989. Præmier og offentliggørelse i nr. 6/1989.

Læs mere om konkurrencen i næste nummer, men begynd blot at gøre kameraet startklart.



Modellerne vedligeholdes med nænsom hånd.

Foto oktober 1987: Asger Christiansen

Spar over



Som medlem af

**bane
bogklubben**

sparer du ca. 20% på de fleste af dine jernbanebøger.

Få det omfattende informationsmateriale - send en frankeret (kr. 4,10) svarkuvert (stør. A5).

- VÆR HURTIG OG SPAR PENGE
ALLEREDE I EFTERÅRET!

bane bogklubben

Jernbanegade 34A, 2.th., 4000 Roskilde

Jernbanenyt - kort fortalt

Nyheder fra ind- og udland

I dette nummer: Privatbaner og Veteranbaner

Privatbanerne



I dette og næste nummer af »jernbanen« bringes de fleste driftsresultater for landets privatbaner, og året 1987 har ikke været et helt så godt år som 1986, hvor det samlede driftsunderskud blev adskillige millioner kroner mindre end budgetteret.

Driftsresultaterne for året 1987 er præget af de stigende udgifter til lønninger - en følge af overenskomsten i april 1987. Det samlede antal rejsende på de 13 privatbaner er svagt stigende, selvom et par af banerne har måttet notere en nedgang i rejsetallet.

Godstrafikken har været faldende, når lige undtages HTJ, hvor godsmængden er steget væsentligt som følge af transport af sveller, skinner m.m. til banens egen spormodernisering samt transport af trævarer.

I alt har banerne transporteret omkring 12 mill. rejsende og ca. 400.000 t gods. Den samlede drift gav et underskud på ca. 116,3 mill. kr., som dækkes med 70 % af staten og 30 % af amterne og primærkommunerne.

Gribskovbanen

Driftsresultater	1986	1987
Antal rejsende	1.256.026	1.200.484
Indtægt af personbef. kr	7.665.813	7.802.678
Vægt af bef. gods t	2.869	2.567
Indtægt af bef. gods kr	815.335	838.148
Samlet driftsindtægt kr	11.727.370	12.268.113
Samlet driftsudgift ¹⁾ kr	20.536.092	21.965.844
Driftsresultat kr	+ 8.808.722	+ 9.697.731

¹⁾ Ekskl. pensionsudgifter

Hads Ning Herreders Jernbane

Driftsresultater	1986	1987
Antal rejsende ¹⁾	2.757.473	2.789.069
Indtægt af personbef. kr	21.600.284	21.356.989
Vægt af bef. gods m/tog t	31.657	32.269
Indtægt af bef. gods kr	2.812.774	2.915.988
Samlet driftsindtægt kr	28.357.796	28.872.608
Samlet driftsudgift ²⁾ kr	36.524.355	38.997.748
Driftsresultat kr	+ 8.166.559	+ 10.125.140

¹⁾ Heraf 962.101 rejsende med banens tog i 1986 og 1.007.707 i 1987

²⁾ Ekskl. pensionsudgifter på 1.960.935 i 1987.

Arbejdet med forlængning af banen over en ny bro ved Beder station går planmæssigt. Dæmningen til det nye spor var færdig i begyndelsen af august måned, og herefter påbegyndtes bygningen af det nye 45 kg langskinnespor på betonsveller. Det nye spor påregnes ibrugtaget 1. oktober 1988.

Medio august kunne endnu et anlægsarbejde ved Beder station afsluttes, idet der er bygget en tunnel under banen til brug for Beder gartnerskole.

Ved trinbrættet ved Øllegårdsvej er der etableret en ny 84 m lang perron i foråret 1988.

Helsingør-Hornbæk-Gilleleje Banen

Driftsresultater	1986	1987
Antal rejsende	945.912	886.115
Indtægt af personbef. kr	4.391.525	4.507.872
Vægt af bef. gods t	550	475
Indtægt af bef. gods kr	166.400	173.883
Samlet driftsindtægt kr	5.892.900	6.178.093
Samlet driftsudgift ¹⁾ kr	14.857.257	15.446.031
Driftsresultat kr	+ 8.964.357	+ 9.267.938

¹⁾ Ekskl. pensionsudgifter

Den 1. oktober 1988 fik Hornbækbanen ny direktør. Ole Dennis Johanson, DSB, tiltrådte stillingen efter kon-torchef Niels Ingvar Nielsen, der har været konstitueret direktør siden juli 1987.

Planerne om at føre banen helt op til Helsingør station kan tidligst ventes iværksat i 1990 - fordelingen af omkostningerne ved forlængelsen af banen er stadig ikke gunstig for HHGB.

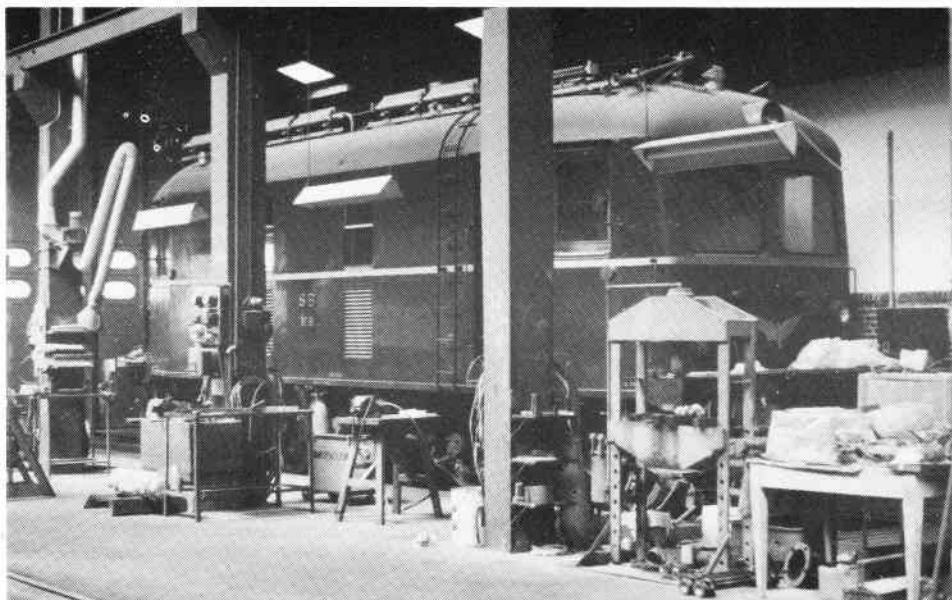
Ym 51 og Ym 52 har fået et omfattende hovedeftersyn på banens værksted, og Ym 54 er sendt til samme langvarige foryngelseskur her i sommer. Undrende måtte værkstedet konstatere, at lynetterne ruster uforholdsmæssigt meget i vandsiden til Kattegat (havgus o.l.). I gamle dage vendte man af samme grund vognene med års mellemrum - med lynetterne er det lidt sværere..

Ved sommerkøreplanens ikrafttræden er et nyt standsningssted, Stæremosen, oprettet mellem Østerport og Søborg.

Hillerød-Frederiksværk-Hundested Jernbane

Driftsresultater	1986	1987
Antal rejsende	1.731.108	1.676.278
Indtægt af personbef. kr	12.652.162	13.053.867
Vægt af bef. gods t	133.576	106.655
Indtægt af bef. gods kr	4.332.545	3.755.435
Samlet driftsindtægt kr	20.862.727	20.596.542
Samlet driftsudgift ¹⁾ kr	30.776.831	32.484.193
Driftsresultat kr	+ 9.914.104	+ 11.877.651

¹⁾ Ekskl. pensionsudgifter.



Skagensbanens M 6 - den lidt »grimme ælling« blandt privatbanernes »marcipanbrød« er her under renovering på værkstedet i Skagen den 25. juni 1988. Foto: Jan Forslund. I det hele taget har Skagensbanen mange unikke køretøjer gemt i det store remisekompleks - f.eks. M 2 (triangelvogn fra 1928).

Skagensbanen

Driftsresultater	1986	1987
Antal rejsende ¹⁾	606.977	607.213
Indtægt af personbef. kr	6.377.988	6.909.788
Vægt af bef. gods t	10.751	8.320
Indtægt af bef. gods kr	786.765	724.970
Samlet driftsindtægt kr	8.747.145	9.381.320
Samlet driftsudgift ²⁾ kr	12.319.480	13.162.398
Driftsresultat	÷ 3.572.335	÷ 3.781.078

¹⁾ Heraf 363.338 rejsende med banens tog i 1986 og 369.904 i 1987

²⁾ Ekskl. pensionsudgifter.

På stationen i Skagen foretages der i 1988 en sporombygning i forbindelse med ombygningen/udbygningen af banens værksted. Mod syd anlægges et nyt sidespor vest for hovedsporet, og herfra skabes forbindelse til remise- og værkstedsområdet.

I forbindelse med ombygningen af værkstedet etableres en vaskahal, der kan benyttes af både banens tog og rutebiler. Samtidig udbygges et spor i værkstedet, så et tovogns Y-tog kan være på værkstedet på en gang.

SB M 4 og M6 er under revision på værkstedet i Ska-

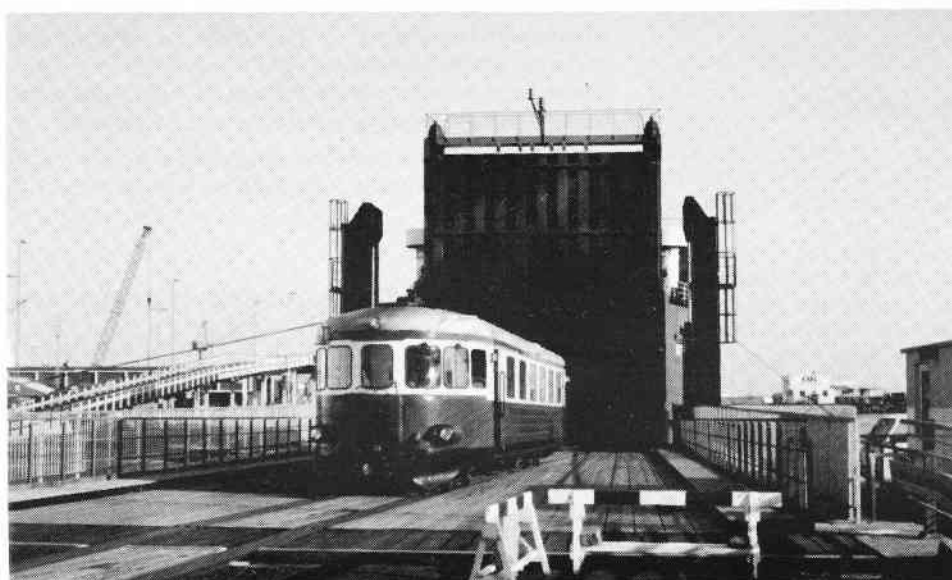
gen. SB M 5 klarer indtil videre godstrafikken sammen med Y-togene.

SB F 4 er i august 1987 udlånt til veteranbanen på HHJ under KLK, og kunne ved Jernbanemuseets genåbning i april ses i nymalet stand.

Til erstatning for SB Ym 2 (Uerdingen 1968), der blev totalskadet i 1985 ved en påkørsel, har Skagensbanen i foråret 1988 modtaget en ny motorvogn, der er litreret SB Ym 6. Det må forventes, at dette er den absolut sidste Y-togs vogn, der er bygget til de danske privatbaner, da typen nu endeligt er udgået af Duewags produktionsprogram.

Vemb-Lemvig-Thyborøn Jernbane

Skinnebusserne VLTJ YBM 12 og 15, ex SJ Y6 761 og 777 (1953-1973), er udrangeret i 1987 og ophugget i Lemvig i 1988. Af svensk skinnebusmateriel har VLTJ herefter kun YBM D 16 og YBM 17, ex SJ Y7 1252 (1959-79) og SJ Y6 1103 (1956-77), tilbage i driftklar stand.



En gruppe på ca. 20 personer fra Svenska Motorvagnsklubben fik i påskedagene en køretur på skinnerne i det nørrejske, så det må formodes, at hatten har passet. Først deltog gruppen i DJKs Løgsterudflugt. Derefter var man i Lemvig for at overtage en af VLTJs svenske skinnebusser, nemlig YBM 13. Den 4. april blev den velholdte vogn (nu omnummereret til nr. 773) kørt ombord på »Stena Scanrail« med Göteborg og Herrljunga som mål.

Tekst og foto: Preben Bech

Østbanen

Driftsresultater	1986	1987
Antal rejsende ¹⁾	1.916.132	1.943.200
Indtægt af personbef. kr	15.344.183	16.084.297
Vægt af bef. gods t	40.330	29.176
Indtægt af bef. gods kr	3.120.056	3.050.279
Samlet driftsindtægt kr	21.935.548	22.840.480
Samlet driftsudgift ²⁾ kr	33.502.799	36.243.291
Driftsresultat ²⁾ kr	+ 11.567.251	+ 13.402.811

¹⁾ Heraf 710.328 med banens tog i 1986 og 770.960 i 1987. Endvidere er for 1986 medregnet 86.293 rejsende med Østbanens tog mellem Køge og Roskilde, og for 1987 91.982 rejsende.

²⁾ Ekskl. pensionsudgifter, der i 1987 udgjorde 1.681.627 kr.

Spormoderniseringen på Østbanen kunne afsluttes i 1987.

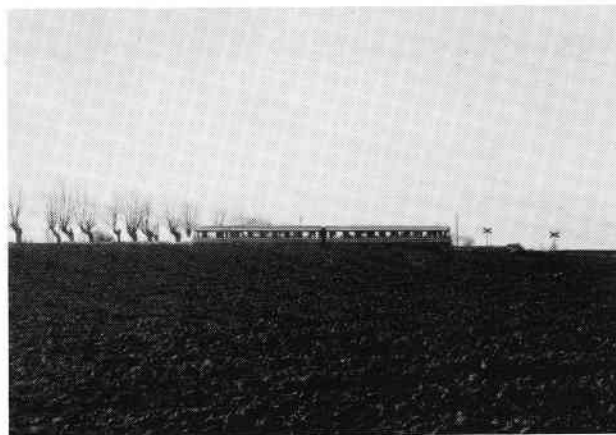
I forbindelse med de løbende justeringer af driften er ekspeditionen på Rødvig, Klippinge og Karise overdraget til P & T i 1987.

Til rutebildriften er i 1987 anskaffet syv Leyland/DAB rutebiler. Busparkens gennemsnitsalder blev derved sænket betragteligt, idet der ikke var anskaffet nyt materiel siden 1980! Til stykgodstrafikken blev ligeledes i 1987 anskaffet en Volvo FL 7 lastbil med fragtmandskasse opbygget som veksellad.

Ved driftsårets udgang rådede banen over 20 rutebiler samt 11 lastbiler og påhængsvogne.

Endelig anskaffedes til administration og trafikledelse en Opel Ascona tjenestebil, forsynet med radio til såvel tog- som busfrekvens.

Den 20. april 1988 tiltrådte den 42-årige Niels Munch Christensen som direktør for Østbanen. Niels Munch



Østbanens Ym 8 mellem Hårlev og Himlingeje 23. december 1987.
Foto: Jan Forslund

Christensen kom til Østbanen som kontorchef i 1981. I dagens anledning var der flag på alle Østbanens tog og busser.

Faxe Kalk A/S har søgt Storstrøms amt om tilladelse til at øge produktionen af kridt fra kridtbruddet på Stevnns fra 150.000 t til 900.000 t pr. år. Det betyder naturligvis visse miljømæssige konsekvenser, og herunder er der også gener ved de omfattende transporter af kridt fra Stevnns, som det vil betyde. Det har derfor været foreslået, at der anlægges et seks km langt sidespor til Østbanen, men umiddelbart er Faxe Kalk A/S vist mest stemt for skibstransport.

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

Veteranbanerne

Museumsbanen

I skrivende stund er driftsæsonen netop overstået. Den blev afsluttet i strålende sol til glæde for de mange deltagere i sildefesten på Bandholm havn. Denne fest er uløseligt forbundet med den sidste plantogsdag i sæsonen. Men passagertallet var desværre ikke nogen solstrålehistorie denne sommer, forsigtigt anslået mangler der rundt regnet 2000 passagerer i forhold til 1987. Det skal nu undersøges, om det er et generelt forhold på sydhavsøerne eller, om Museumsbanens markedsføring skal op til revision. Driftsudvalget ønsker i 1989 at øge kørslen på hverdage ved at indsætte diesellok LJ M 9. Der er næppe tvivl om, markedet er størst på hverdage, men personalemæssigt er det næsten umuligt.

Det nyrestaurerede damplokomotiv LJ 20 har på tilfredsstillende vis deltaget i Museumsbanens drift, lok'ets ringe vandbeholdning har dog aktualiseret en tilslutning af den i 1987 opstillede vandkran ved varehuset i Bandholm. Der påtænkes etableret en cisterne i varehuset på ca. 1,5 kubikmeter.

En enkelt afsporing af en vogn i et plantog har der desværre også været, men takket være årvågenhed og resolut handling fra lokopersonalet blev skaden ret begrænset, ingen personer kom til skade, og vognen NPMB c 31

er blevet repareret og genindsat i driften.

LJ M 9 Museumsbanens »nye« diesellok har kørt et par særtog, heriblandt et tog til Rødby Færges Lok'et virker fint og er i god stand!

Når disse linier læses har biograffilmen »Ved Vejen« været på plakaten et par måneder, og herfra Museumsbanen vil vi varmt anbefale alle jernbanevenner at se den. Filmen er fyldt med jernbanemiljø, Museumsbanens OHJ 5 og vogne medvirker, det var i øvrigt nr. 5's sidste store opgave, maskinen er nu udløbet af kedelrevision og henstillet for stor revision.

Efterårets arbejdsopgaver byder på mindre reparationer og vedligeholdelse af driftmateriellet. Hertil kommer store restaureringsopgaver på KSB c 20 NFJ A7 samt damploko LJ 19. En del af restaureringsarbejdet på A7 foregår som beskæftigelsesprojekt hos træværkstedet i Maribo, Collstorp fonden har støttet dette projekt med 20.000 kr.

Rundremisens tag skal istandsættes, også dette arbejde vil ske som beskæftigelsesarbejde med økonomisk støtte fra en række lollandske kommuner, arbejdet vil formentlig starte i løbet af et par måneder. I november afholdes det årlige personalemøde, mød op og gør din indflydelse gældende, det er din ret som Museumsbane m/k! Der vil blive afholdt filmaften i efteråret, ligeledes skal der afholdes efteruddannelse i sikkerhed. Jeg skal afslutningsvis gøre opmærksom på Museumsbanens juletog og den tilhørende klargøring af materiel. Kom ned til Mariibo og vær med til at holde Museumsbanen kørende!!!

Aage Lund



Indeværende sæson har på næsten alle felter været den absolut mest hektiske for MHVJ.

Gennem de seneste år har vi igennem en omfattende reklameindsats arbejdet målbevidst på at forøge passagertallet på hjemmebanestrækningen mellem Mariager og Handest. Sidste efterår kunne vi konstatere, at dette mål til dels var nået, og derfor tog vi initiativet til at etablere plantogskørsel mellem Randers og Mariager torsdage og søndage i sommerperioden, samtidig med at vi også på hjemmebanen udvidede kørslen til at omfatte såvel tirsdage, torsdage, fredage og søndage.

I forbindelse med Randerskørslerne afholdtes der planlægningsmøder med turistcheferne i såvel Randers som Mariager, og de praktiske forhold på havnen blev aftalt med Randers kommune, således at MHVJs baneafdeling kunne lave en ny 60 meter lang perron på Randers Havn ved Randersbro, der ligger centralt placeret ved rutebilstationen.

Der blev også udført en omfattende reklameindsats med brochurer og plakater, og det var meget glædeligt at erfare, at der var så stor tilstrømning af rejsende, at vi kontinuerligt sæsonen igennem måtte forstærke toget med yderligere vognmateriel. Vi havde forventet omkring 150 rejsende pr. togafgang, men der var ofte 350 forventningsfulde passagerer, så vi måtte hastigt klargøre LJ Ca 16, der ellers var under restaurering i Mariager, og indsætte denne vogn på hjemmebanen, således at vi kunne få et par vogne yderligere til Randers. Vor køreplan forudsætter tre vognstammer i alt, idet vi normalt har behov for to vognstammer i drift på samme tid mellem Mariager og Handest, hvor togene krydser på True station, og den tredje vognstamme til Randerstoget var på grund af den store tilstrømning ved at dræne hjemmebanetogene for vognmateriel. Det gav mange planlægnings- og kørselsmæssige udfordringer, og det var specielt imponerende at iagttage tog 16 om søndagen, der var oprangeret af ML 5203, damplok HV 3 + 11 C-vogne + Do 5604, idet Randerstoget befordredes i samme plan som vort eget plantog over strækningen Mariager-Handest. Netop her fik vi stor glæde af vore rangerradioer, som vi anskaffede for et års tid siden efter nogle positive forhandlinger med DSB. Radioerne har både kontroltone og opkaldtone til DSBs kommandoposter, og MHVJ har fået tildelt i alt otte kanaler, hvoraf én er fast hjemmebanekanal til vor nyetablerede strækningradio. Disse radioer har været en betydelig sikkerhedsmæssig styrkelse og har lettet trafikafviklingen i væsentlig grad i forbindelse med Randerstogene.

Julenummeret

Du skulle vel ikke ligge inde med det perfekte forsidebillede til nr. 6/88 - et billede der har lidt med jul at gøre? - gerne farve eller dias.

Nr. 6 bringer dig i øvrigt viden om. Der er artikler om Inlandsbanen, historiske køreplaner, Damp i DDR, veteranbaner i England, S-banen igennem på rekordtid... og andet juleguf.

Der har også været hektisk aktivitet på særtogsfronten, hvor vi har kørt 72 særtog på hjemmebane og udover Randersplantogene har MHVJ afviklet 39 særtogsarrangementer alene på DSB-strækninger i indeværende sæson. Det har medført en formidabel kørselsaktivitet, hvor vi ofte har kørt tog tre forskellige steder i landet samme dag. Vor næststørste transportopgave afvikledes ved et særtogsarrangement for Dansk Metal den 5. juni, hvor 1000 passagerer skulle transporteres fra henholdsvis Mariager og Hobro til Ryomgård og retur. Dette arrangement forløb uden problemer, men der var hektisk natteaktivitet forinden, idet MHVJ havde udlånt vogne til Limfjordsbanen til et arrangement lørdag den 4. juni, mod at MHVJ kunne låne tre vogne af LFB den 5. juni. Vi havde lånt en MH ifølge aftale med DSB til at afhente vognene i Aalborg lørdag den 4. om aftenen, men da vor MH ankom til Aalborg, var Limfjordsbanens tog ikke at se, og kort efter fik man melding om, at LFB var meldt nedbrudt i Sindal, hvorfor MH'en straks hyredes som hjælpemaskine. Det var nogle taknemmelige LFB-medlemmer, der stod på perronen i Sindal og længtes efter at komme hjem til Aalborg. Det medførte en del ekstratog på hjemmebanen, idet vi måtte sende vort diesellokomotiv til Fårup kl. 02.00 for at afhente de vogne, der skulle være ankommet fire timer tidligere. Vognene blev hastigt gjort rene i løbet af natten, således at de var klar ved afgang kl. 07.30 mod Ryomgård. Det kan i øvrigt nævnes, at vort hidtil største arrangement med 1.425 rejsende også blev kørt for Dansk Metal i 1986 med destination Århus.

I forbindelse med de faste anlæg har der hersket stor travlhed med en omfattende sporrenovering, der blev iværksat af MHVJ med det formål at bedre komforten for vore passagerer og få strækningshastigheden hævet til 45 km/t. Strækningssporet blev løftet og siderettet i januar måned, og i løbet af februar blev der udkørt 3000 kubikmeter stabilgrus, som senere er blevet jævnet og rettet af. Sporet ligger nu væsentligt bedre end på privatbanens tid, og vi har derfor søgt Tilsynet med Privatbanerne om en forhøjelse af strækningshastigheden. I den forbindelse har vi haft et møde med de implicerede banemestre og baneingeniører, der har foranlediget inspektionskørsel over hele strækningen. Resultatet heraf blev en godkendelse af den ønskede forøgelse af strækningens maksimalhastighed. MHVJ har selv fastholdt nogle begrænsninger, der alene skyldes korte tændafstande ved vore overkørsler ved True station samt et par steder med dårlige oversigtsforhold.

Da MHVJ i foråret 1987 i lighed med de danske privatbaner gik over til at anvende DSBs SR samt SIN-PRB som sikkerhedsreglement, indledtes meget positive forhandlinger med såvel Danske Privatbaners Fællesrepræsentation som Vestbanen, og vi fik i alt 41 medlemmer til skriftlig prøve i lighed med privatbanernes lokomotivførere og FC-personale, og MHVJ råder i dag over en betydelig stab af sikkerhedsuddannede medlemmer. Som en konsekvens af de nye reglementer har vi udarbejdet og fået godkendt ny TIB og ny SIN-MHVJ, således at de oprindelige »Særlige reglementsbestemmelser for MHVJ« nu helt er bortfaldet. Vi har endvidere udarbejdet forslag til ny SIN-DSB, idet Mariagerbanen er optaget i DSB-SIN Vest, og i den forbindelse har vi haft et yderst konstruktivt møde i Mariager med Driftsrådet Randers, hvor SIN-DSB blev vedtaget, således at der nu er skabt helt nye forhold omkring alle sikkerhedsbestemmelser på Mariagerbanen.



Rigtigt Mariagerbanetog med ML 5203 forrest. Sommeren 1987.
Foto: Christian Mikkelsen

Vi har også i dette forår haft møde med Mariager Kommune vedrørende forlængelse af vor koncession med en ny tiårs periode, og koncessionsansøgningen er videregivet til Ministeriet for Offentlige Arbejder med anbefaling.

MHVJs baneafdeling, der sædvanligvis varetager træbeskæringen langs strækningen har i år fået assistance af en Unimog med påmonteret grenhøvl, der har lavet et fantastisk effektivt stykke arbejde. Til efteråret vil samtlige grøfter blive rensede op af en Unimog som afslutning på den omfattende sporrenovering, og strækningen vil herefter fremtræde i meget fin stand.

Maskinafdelingen har haft overordentligt travlt med at klargøre og vedligeholde vort materiel, og desuden har man taget DJKs K-maskine under sine vinger i en tremåneders periode for at afhjælpe de værste skavanker. MHVJ købte i efteråret 1987 Vestbanens motortrolje MT 1, og i den forløbne vinter er motoren blevet hovedrenoveret med nye stempler og lejer. Desuden har vi påmonteret en hydraulisk Hiab-kran samt indbygget strækingsradio, og der refterer blot lidt pladearbejde, før troljen kan afgives til driften. Endvidere skrider restaureringen af motorvognen RHJ M4 fortsat fremad, og køretøjet forventes sat i drift næste driftsår. I rundremisen i Viborg arbejdes der med udskiftning af kedelrør på vort tredje damplokomotiv F 653, der også forventes køreklar

næste driftsår. I år har det været damplokomotiverne HV 3 og VLTJ nr. 7 samt diesellokomotivet AHJ ML 5203, der har trukket de store tog. Vore triangelmotorvogne er uundværlige til mindre særtogsarrangementer.

Vognafdelingen har været travlt beskæftiget med at udvikle og montere en ny type børneovergangssikringer, der består af teleskopstænger langs overgangene mellem vognenes åbne endeperroner. HFHJ B 51 er under fortsat restaurering i Århus og forventes driftsklar i løbet af 1989. Endvidere har vognene gennemgået den årlige lakering og øvrige vedligeholdelse.

For et par år siden opbyggede baneafdelingen en ny sprøjtevogn på underdelen af rumpegeden AHB Sb 17. Der påmonteredes en nyindkøbt 800 liters pick-up sprøjte samt en seks meter bred indstillelig spredebom. Vi har haft fantastisk megen glæde af dette arbejdskøretøj, der hvert år anvendes til den løbende ukrudtsbekæmpelse på strækningsspor, sidespor og stationspladser.

I foråret 89 vil MHVJ etablere et helt nyt overkørselsanlæg i Vester Tørslev, hvor Kåthedevej krydser banen i niveau. Vi har udarbejdet de nødvendige tegninger og indhentet de fornødne tilladelser. MHVJ har allerede i efteråret 87 fået nedpløjet i alt 900 meter nyt tændkabel af DSBs kabelplov, der fik tilladelse til at nedpløje fire kilometer lysleder-kabel for JTAS langs sporet. Ved samme lejlighed fik MHVJ lagt fire kilometer kabel mellem Mariager og Fjeldsted, ligesom vi fik nedlagt et stort 37-koret kabel fra stationskontoret i Mariager til indkørselssignalet.

På Handest station har MHVJ købt en 1000 kvadratmeter stor parcel, der er beliggende syd for banen ud mod hovedlandevejen. Det er hensigten at opføre en ny stationsbygning på dette sted samt anvende arealet til parkering for vore mange passagerer. Vi har allerede anskaffet 56 meter helt ny perron til dette formål.

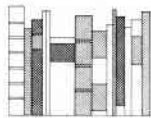
Som det fremgår har indeværende driftsår været præget af hektisk aktivitet for at udbygge MHVJs grundlag og sikre fremtidige muligheder. Det er derfor glædeligt at konstatere, at vi i forhandlingsøjemed har opnået alt, hvad vi har ønsket, til gavn for MHVJ og medlemmerne. Derudover er det meget glædeligt at iagttage, at bestræbelserne for at stable kørslerne til Randers på benene, er kronet med held og samtidig blevet en stor succes. Det lover godt for fremtiden.

Flemming Høj Petersen
Veteranbanerne redigeres af Jan Forslund

MHVJs sprøjtefog ved Vester Tørslev oprangeret af FFJ M 1210 og den nye sprøjtefog, som er opbygget på understellet af den tidligere skinebusvogn AHB Sb 17. Foto den 10. marts 1988 af Flemming Høj Petersen.



Boganmeldelser



Steen Ousager: Politik på Skinner.

Odense Universitetsforlag 1988. Bogladepris 188,- kr.

Arkivar Steen Ousager har skrevet en på mange måder anderledes bog om jernbanedrift. Ousagers bog bærer som undertitel: »Lokalbanespørgsmålet og Nordfyns privatbaner i dansk trafikpolitik ca. 1920-1970«. Derved kommer bogen navnlig til at handle om Nordfyns baners nedgangstid og lukning. Dette tidsskrifts læsere vil måske nok finde en sådan læsning deprimerende, og sådan vil i vore dage nok videre kredse også udenfor jernbaneentusiaster se på det, særlig fordi læsningen af bogen giver det klare indtryk, at dele af banerne kunne have levet videre i bedste velgående med tidssvarende materiel og organisatorisk udsyn, men herom nedenfor.

Betegnelsen privatbane er ikke så lidt af en tilsnigelse. Med enkelte undtagelser var det kommunerne, som tilvejebragte kapitalgrundlaget for de jernbaner, som ikke blev anlagt af staten. Kommunebaner ville være en mere nærliggende betegnelse. Således også ved de nordfynske jernbaner. Ousager redegør for, at disse altovervejende blev finansieret af sognekommunerne, købstadskommunerne og af amtsrådet. Staten bidrog alene til Bogen-sebanen. Dette forhold medførte naturligvis, at det var kommunerne som havde den afgørende indflydelse på banernes videre skæbne, og som det fremgår af Ousagers redegørelse var det vanskeligt at opnå enighed om andet end at hæve udbytte, og når det kneb, var afgørelserne ikke just præget af visioner og fremsyn. I bogen redegøres for, hvorledes primærkommunerne støttede, og amtsrådet uddelte bevillinger til private rutebils- og fragtmandsruiter i konkurrence med kommunernes egne baner og derved bidrog direkte til banernes ruin. Endvidere for det snæversyn, som gjorde sig gældende under forhandlingerne om modernisering af materiel og faste anlæg.

I 1964 besluttede kommunerne, at driften skulle indstilles, og den 31. marts 1966 kørte de sidste jernbanetog. Ousager tager ikke stilling til, hvad man kunne have gjort, hvis... o.s.v.; bogen er en fuldstændig objektiv redegørelse for kendsgerninger og forhandlinger på statsligt og kommunalt plan, men det kan måske nok læses mellem linierne, at også Ousager finder, at beslutningen om total nedlæggelse var forhastet. Alene et blik udover rutebilholdepladsen i Odense og Lindøværftets funktionærparkeringsplads viser, at jernbanedriften på nærbaner fra Odense stadig kunne have været rimelig rentabel. Der er heller næppe nogen, som påtænker at nedlægge DSBs Odense-Svendborg linie, som netop kører med moderne tog (gennemsnitshastigheden er nu ikke imponerende) og med hyppige afgange.

Indvendingerne er få og små. Bogens disposition medfører f.eks. lidt for mange gentagelser. Endvidere nævner forfatteren talrige steder det, han kalder »tvingeparagrafen«, nemlig en bestemmelse, hvorefter Ministeriet for Offentlige Arbejder kunne tvinge en modvillig kommune, som var aktionær til at bidrage til dækning af underskuddet. Det havde været en god idé at citere bestemmelsen ordret, evt. blot i en note. Bogen citerer i det hele ikke de love, som der henvises til med dato og nummer i Lovtidende, hvilket må betegnes som en mangel; men savnet er måske blot en erhvervs sygdom hos anmelderen!

For en ordens skyld bør bemærkes, at bogens lidt tørre (vil nogen måske kalde den) tekst er piftet op med talrige gode og interessante fotografier.

Jul. Paulsen

Filmanmeldelse

Efter Herman Bangs roman, instruktion: Max von Sydow, Nordisk Film.

Filmatisering af en bog er svær - Hermans Bangs: »Ved Vejen« er ingen undtagelse. Det er en lille sørgmodig historie om den brovtende stationsforstander Bay (Ole Ernst) og hans noget yngre kone, Katinka (Tammi Øst), der ser livet passere forbi sit vindue i stationsbygningen i den lille landsby, samtidig med at hun sygner hen på grund af tuberkulose. Et frisk pust fra den store verden, en kort opblomstring og en fornemmelse af ægte kærlighed, får hun ved ankomsten af proprietærens nye forvalter Huus i Kurt Ravns skikkelse. Hans stille væsen og intellekt passer bedre til hende end stationsforstanderens primitive karakter. Historien er i sig selv næsten en film, optaget med Bangs kameraøje, der skildrer alt, både godt og ondt, i det lille lukkede landsbysamfund, hvor jernbanen er porten til den store verden. Det gør ikke en filmatisering lettere.

Sydow overlader intet til tilfældighederne. Handlingen er af tekniske grunde lagt lidt efter århundredskiftet (bogen udkom i 1886). Detaljerne er korrekte, næsten ned til de mindste. Toget - det er Museumsbanens - spiller naturligvis en ganske betydelig rolle. Ved optagelserne så jeg, at alle nymodens påfund, såsom dagslyssignaler o.a. enten blev camoufleret som træer eller også blev kamera-vinklerne valgt så intet uhistorisk kom med. Man kan godt se, at Dancker Jensen har været historisk konsulent vedr. det jernbanetekniske. En enkelt pudsighed skal dog nævnes: Næsten hver gang toget kører ind til perron sker det med masser af damp og kraftig bremsning - noget urealistisk, men meget effektivt både lyd- og billedmæssigt.

Joh - de mange tons kul, som undertegnede og mange andre smed i fyret, har ikke været forgæves.

Filmen er pragtfuldt fotograferet, så selvom man ikke mener, at Herman Bang har noget at sige en, er alene natur- og jernbaneoptagelserne en biografbillet værd. Så vil man opdage, at fortællingen har gyldighed - også i 1988.

Finn Beyer Paulsen



Sådan lavede man grøveoptagelser i strålende solskin.
Foto den 25. oktober 1987: Finn Beyer Paulsen

Foreningsnyt



Mogens Bruun Har valgt at nedlægge sit hverv som suppleant i bestyrelsen

Birger Wilcke

Udflugtsafdelingen

Juleturen

Oplysninger om juleudflugten den 4. december 1988 kan fås ved at aflytte telefonsvareren på 01 93 20 02. Se endvidere »jernbanen« nr. 4.

Salgsafdelingen

Gaveideer

Julen nærmer sig atter med hastige skridt, og erfaringer har belært os om, at det betyder indkøb af gaver til venner og bekendte, heldigvis også gennem DJKs Salgsafdeling.

Nedenfor bringes en liste over nye og gamle bøger, der måske kunne komme under det grønne træ den 24. december. I så fald må bestilling/indbetaling ske til DJKs Salgsafdeling **senest mandag den 5. december 1988.**

I øvrigt henvises der til de senest udsendte numre af

Girokortet

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

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

Kontingentet udgør kr. 190,00 for ordinære medlemmer. For medlemmer under 18 år henholdsvis over 67 år den 1. januar 1989 dog kun kr. 115,00. **Husk at udfylde bagsiden af girokortet.**

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

Medlemsregisteret/Finn Beyer Paulsen

Hvervekampagnen

- Vil du have jernbaneårbogen »På sporet af 1988« gratis?

Se side 129

»jernbanen« m.h.t. udgivelser og tilbud fra 1987 og 1988.

Bøger udgivet af Dansk Jernbane-Klubs forlag

Dansk Jernbane-Klubs bogserie om danske privatbaner. Priser i parentes er egentlig pris ellers medlemspris + porto.

- DJK 30: Altona-Kiel Jernbane af E.L. Parbøl, 68 s., 18 ill. Pris: (25,00); 21,00 + 6,60 kr.
- DJK 31: Horsens-Tørring Jernbane af P. Thomassen og B. Wilcke. 80 s., 39 fot., 29 ill. Pris: (40,00); 35,00 + 6,60 kr.
- DJK 36: Lollandsbanen 1874-1974 af P. Thomassen og B. Wilcke. 272 s., 138 fot., 19 ill. + kort. Pris: (145,00); 140,00 + 14,00 kr.
- DJK 37: Næstved-Præstø-Mern Banen, 2. udg., af B. Wilcke. 119 s., 74 fot., 4 ill. + kort. Pris: (70,00); 60,00 + 10,00 kr.
- DJK 38: Nærumbanen 1900-1975 af Ole-Chr. M. Plum og B. Wilcke. 191s., 144 fot., 12 ill. Pris: (80,00); 70,00 + 14,00 kr.
- DJK 39: Hornbækbanen 1906-1916-1976 af Sv. Jørgensen, Ole-Chr. M. Plum og B. Wilcke. 133 s., 90 fot. og 25 il. Pris: (72,00); 64,00 + 10,00 kr.
- DJK 40: Høng-Tølløse Jernbane 1901-1976 af Ole-Chr. M. Plum. 154 s., 122 fot. og 6 ill. Pris: (84,00); 75,00 + 14,00 kr.
- DJK 41: Vestbanen 1903-1978 af Ole-Chr. M. Plum og B. Wilcke. 166 s., 112 fot. og 19 ill. Pris: (90,00); 80,00 + 14,00 kr.
- DJK 42: Østbanen 1879-1979 af B. Wilcke. 268 s., 172 fot., 18 ill. Pris: (156,00); 140,00 + 14,00 kr.
- DJK 43: Gribskovbanen 1880-1980 af B. Wilcke. 236 s., 180 fot., 45 ill. Pris: (156,00); 140,00 + 14,00 kr.
- DJK 44: Æ Kringelbahn, Aabenraa Amts Jernbaner af B. Wilcke. 324 s., ca. 160 fot. og ill. Pris: (165,00); 156,00 + 14,00 kr.

Øvrige DJK-udgivelser

Danske veteranog redigeret af Ole-Chr. M. Plum. Udgivet af DJK, FDSB, HgJK, KLK og ØSJS i forbindelse med togkavalkaden i anledning af Jernbanemuseets genåbning den 17. april 1988. 44. s., 24 fot. og 23 tegn. Pris: 20,00 + 7,00 kr.

DSB, Løgstørbane af Ole-Chr. M. Plum og Jakob Stilling. 28 s., 19 fot., 1 kort, 2 sporplaner samt aftryk af 3 køreplaner fra banen. Pris: (20,00); 15,00 + 6,60 kr.

Fra skinne til skinne af P. W. Skadhauge. 28 s. A4, ca. 30 ill., kort og fot. En emneoversigt om sporvidder i virkelighed og model. Udgivet sammen med Signalpostens Forlag. Pris: (35,00); 28,00 + 6,60 kr.

Historien bag Storstrømsbroen. Hæfte på 24 s. i format A5, der i tekst og billeder fortæller om Storstrømsbroens tilblivelse, 20 ill. Pris: (20,00); 15,00 + 6,60 kr.

Jernbanefærger på Øresund og Strelasund af T. Nellemann. 84 s., 116 fot. og ill. Pris: (73,00); 65,00 + 10,00 kr.

Jernbanen, register 1961-1981 af Jens Toft Inge-mann Larsen, 64 s. Pris: (30,00); 20,00 + 6,60 kr.

Kolding-Egtved Jernbane, 2. udg. af B. Wilcke og P.

Thomassen. 64 s., 43 ill. Pris: (45,00); 38,00 + 6,60 kr.

Mariager-Handest Veteranjernbane i 10 år. En fotokalkade. Pris: (15,00); 12,00 + 6,00 kr.

Motormateriel, bind 1, Triangelvognene af Hans G. Alkjær, L. Jensen, J. Poulsen og H.H. Rasmussen. 136 s., 125 fot. og ill. pris: (175,00); 150,00 + 14,00 kr.

Museumsbanen, lokomotiver og vogne af C. Buhl og J. Krouel. 64 s., 45 fot., kort og ill. Pris: (25,00); 20,00 + 6,60 kr.

Museumsbanen Maribo-Bandholm, Plan 88, af C. Buhl, B. Jacobsen og J. Krouel. 60 s. Pris: (10,00); 5,00 + 4,00 kr.

Slangerupbanen og dens materiel af B. Wilcke og Ole-Chr. M. Plum. 124 s. rigt ill. Pris: (60,00); 50,00 + 10,00 kr.

Nyheder

På sporet af 1988, årbog om Danmarks jernbaner redigeret af Mogens Duus og Jan Forslund. I slutningen af november måned udsender forlaget »banebøger« 2. årgang af denne aktuelle årbog, hvis 1987-udgave blev vel modtaget blandt jernbaneentusiasterne. På 48 sider og med ca. 115 ill. skildres store og små jernbanebegivenheder i perioden 1. oktober 1987 - 30. september 1988. Alt sammen skildret gennem en række fotos fra en lang række kendte og ukendte fotografer og udførlige billedtekster. Pris: 99,00 + 10,00 kr. i forsendelse. Ved bestilling af bogen gennem DJKs Salgsafdeling inden 1. december 1988 kan bogen erhverves uden tillæg for forsendelse, altså 99,00. kr.!

Svenska Motorvagnsfordon i Danmark af Erik Forss. Svenska Motorvagnsklubben har taget initiativet til udgivelsen af ovennævnte bog, der indeholder et væld af billeder, oplysninger m.m. om svenskbygget motorvagnsmateriel i Danmark. Bogen gennemgår materiellet efter tilhørsforhold ved de danske baner, og den kan anbefales til alle jernbaneentusiaster. 80 s. med 115 fot. og 6 farvefot. på omslaget. Pris: 110,00 kr. inkl. forsendelse.

DBJ nr. 1 og 2. Jydsk Model Jernbane Klubs forlag har i sommeren 1988 nærmest overgået sig selv med udgivelsen af hele to tegningshæfter om De bornholmske Jernbaner, AGJ, RAJ og RNJ. De to hæfter rummer tilsammen ca. 200 sider hovedsagelig med tegninger af såvel fast som rullende materiel. På ca. 11 s. med 18 fot. ridser banens historie op i korte træk. For jernbaneentusiasten, der interesserer sig for mere end lige billeder af rullende materiel samt for modeljernbanebyggeren er der virkelig kommet materiale på bordet om DBJ. Som ved tidligere tegningshæfter fra JMJK har Niels J. Hansen stået for produktionen, men udover mange andre skal nævnes, at Jesper Reinfeldt, FDSB, har været den egentlige mand bag indsamlingen af det materiale, der nu gives mulighed for at studere. Pris: 125,00 kr. (for begge hæfter) + 14,00 kr. i forsendelse.

Dansk Model-jernbanehobby for alle. »Lokomotivet« har i anledning af femårs fødselsdag udgivet dette hæfte på 116 s. i format A5. Hæftet er fyldt med tegninger og fotos af rullende materiel fra DSB og privatbanerne suppleret med jernbanehistorie og modelbyggebeskrivelser. Bogen, der er trykt i begrænset oplag koster 125,00 kr., inkl. forsendelse.

Særkuverter

I anledning af damptogskørslerne på OHJ og HTJ i forbindelse med Røde Kors' 125 års jubilæum har DJK og Røde Kors udsendt nedenstående særkuverter med særligt motiv og stempel for hver bane:

1988-6: Kuvert med motiv, forsynet med OHJ-banemærke, 50 øre brun og afstemplet med særligt jernbanestempel på OHJ, den 27. august 1988.

1988-7: Samme, men med OHJ-banemærke, 125 øre grøn.

1988-8: Kuvert med motiv, forsynet med HTJ-banemærke, 80 øre rød og afstemplet med særligt jernbanestempel på HTJ, den 3. september 1988.

1988-9: Samme, men med HTJ-banemærke, 250 øre grøn.

Pris pr. kuvert 10,00 + 3,80 kr. pr. forsendelse. Ved samlet køb af de fire kuverter er prisen 35,00 kr.

Pr. 1. oktober 1988 sætter Salgsafdelingen prisen på postkort op til 2,50 kr. pr. stk., idet man dog kan erhverve 10 postkort for 20,00 kr. Ved bestilling pr. post skal der tillægges 4,00 kr. pr. forsendelse.

Ultimo oktober udsendes et helt nyt salgskatalog fra Salgsafdelingen med omtale af hele vort varesortiment. Kataloget vil blive medsendt alle bestillinger, når det foreligger, men det kan også erhverves ved indsendelse af 4,00 kr. i **frimærker** til Salgsafdelingen.

Ovennævnte varer kan bestilles ved indsættelse af beløbet for ønskede varer på **postgirokonto 3 17 91 76, Dansk Jernbane Klub, Salgsafdelingen, Kalvebod Brygge 40, 1560 København V.** Husk at anføre bestillingen på talon til modtageren. Ved samtidig bestilling af flere varer er portogebytet højst 24,00 kr.

HCH og OCMP

Gaveideer fra Salgsafdelingen

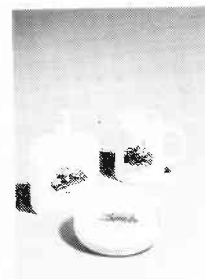
Snapsedunke, 0,5 ltr., med DSB E 978 som motiv. Pris: 130,00 + 24,00 kr. i porto.

Krus, 05 ltr., med DSB K 564 som motiv. Pris: 115,00 + 24,00 kr. i porto.

Askebæger, 15 cm i diameter, med DSB H 798 som motiv. Pris: 65,00 + 14,00 kr. i porto.

Askebæger, 11,5 cm i diameter, med DSB D 826 som motiv. Pris: 40,00 + 12 kr. i porto.

Bestilles ved forudbetaling til:
Dansk Jernbane-Klub, Salgsafdelingen
Kalvebod Brygge 40, 1560 København V.
Postgirokonto 3 17 91 76





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 1989

Ordinære medlemmer kr. 190,00
Juniormedlemmer (under 18 år 1.1.1989) kr. 115,00
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
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

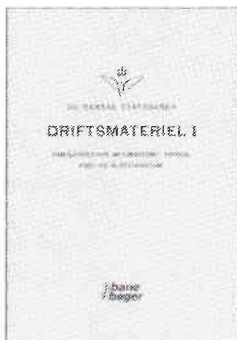
bane bøger

DRIFTSMATERIELLET 1941

REPRINT

Red. Jens Bruun-Petersen
360 sider, 17x25 cm, ca. 500
tegninger
Kr. 249,-
UDKOMMER november 1988

Her er "nøglen" til DSBs personførende tog i årene 1941- ca. 1960! Samtlige lokomotiv-, motorvogns-, person-, post- og rejsegodsvogntyper er gengivet i tegninger med alle mål og data. REPRINTET er i 10% reduceret format og gengiver alle oprindelige sider samt alle væsentlige tillæg - herunder privatbanevognene fra KSB og SFJ. Ved alle vogntyper er tilføjet evt. tidligere ombygning, anvendelse og udrangering. En "bibel" for materiel-interesserede!



PÅ SPORET AF 1988

- En årbog om Danmarks jernbaner
Red. Mogens Duus, Jan Forslund

48 sider, 17x25 cm, 115 ill.
Kr. 99,-
UDKOMMER 28. november 1988

2. bind af den top-aktuelle årbog om jernbane-begivenheder dækker 1. okt. 1987 - 1. okt. 1988: Jubilæer, nyt og forsvundet materiel, trafikpolitik, IC/3-tog, ny køreplan, privatbaner, veteranbaner og museer, færger og meget mere. I år med trækraftoversigt for privatbanerne samt generel samfærdselsstatistik. Bogen indledes med en tekst om årets trafikale hovedtræk, som efterfølges af godt 100 fotos med udførlige billedtekster.

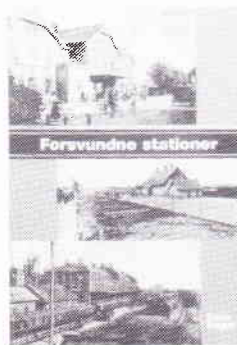


FORSVUNDNE STATIONER

af Peer Thomassen,
80 sider, 17x25 cm, 215 ill.
Kr. 149,-

Af de danske jernbaners stationsbygninger er over 300 forsvundet. Bogen fortæller bogen i alfabetisk orden om 200 stationsbygninger, som i dag er væk. Fra stats- og privatbaner, fra store banegårde til undselige små trinbrædtliggende bygninger. Deres historie skildres i korte træk og bygningerne illustreres gennem talrige fine fotos.

Bogen er af døde jernbanehistoriker Peer Thomassens sidste værk og rummer derfor et mindeord.



BESTILLING: Indsæt beløbet på giro 1 52 56 62 og anfør bestillingen på kupon til modtageren.

OBS! = NU INTET EKSPEDITIONSGEBYR = OBS!

NYT KATALOG 1988-89 ER UDKOMMET!

**bane
bøger**

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

På sporet af SVENDBORG NYBORGBANEN

Denne bane blev Danmarks dyreste privatbane at anlægge pr. kilometer.

Bogen beskriver også en stor del af Sydfyenske Jernbaners trækraft.

MORGENPOSTEN:

Alsidigheden gør på én gang bogen til en jernbanebiografi og et stykke interessant egshistorie.

FYNS AMTS AVIS:

Arnold Andersens bog kan læses af jernbaneentusiaster - og af folk, som er interesseret i historie. De første får tekniske beskrivelser af det materiel, som gennem tiderne blev brugt på banen. De sidste får nostalgiske glimt af livet på stationerne på strækningen.

VENDSYSSEL TIDENDE:

Bogen om Svendborg-Nyborgbanen rummer mange minder og uforglemmelige billeder.

LOKOMOTIVET:

Jeg kan kun anbefale bogen som et velskrevet tilbageblik - til en tid hvor privatbanedrift og sidebanedrift var dagligdag for blandt andre forfatteren.

JERNBANEN:

En overordentlig charmerende bog, som alle elskere af gamle jernbaner vil falde over.

SIGNALPOSTEN:

Man får et bredt indtryk af banens historie - helt fra planlægningen i 1882 og til lukningen i 1964.

Denne interessante jernbanebog med mange smukke billeder kan købes hos din boghandler - eller hos:

Dansk Jernbaneklub, salgsafdelingen.

Nyboders Boghandel, St. Kongensgade 114, København.

Teknisk Boghandel, Odense.

Jernbanemuseet, Odense.

Trinbrættet, Rugmarken 93, Lystrup.

Lützens Boghandel, Svendborg, m. fl.

S.A.L. FORLAGET - Strandby

Bogen distribueres gennem

Tegna Bogdistribution

Hobrogade 11-13

9900 Frederikshavn

Tlf. 08 43 13 33

Bogen koster **KUN**
kr. 109,50
Format: 21x21 cm