



jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

6

December 1988



28. ÅRGANG

LØSSALG KR. 35,00



Sne og damp har altid klædt hinanden, og indgangen til dette nummers »jernbanen« har vi forsøgt at gøre så klædelig, vi kan her op mod julen. Redaktionen takker af for i år, som bragte endnu mere læseropbakning til bladet i form af tilsendte ideer, artikler, fotos m.m., og det er redaktøren taknemmelig for. Redaktionen ønsker alle læsere en god jul og et 1989 med fut i. Men tilbage til billedet øverst. Jakob Stilling har stået på lur i Saalfeld i DDR den 29. januar 1980 - og det er forhåbentlig appetitvækker nok til, at du går i clinch med DDR artiklen inde i bladet.

Forsiden

Jul i Vrads, med alt hvad dertil hører ...damp, juletræer, frostknasende sne, glade mennesker og høj himmel. Billedet er fra den 13. december 1981, og optaget af Peter Smedegård.

Her i 1988 har Veteranbanen mellem Bryrup og Vrads atter haft en fin sæson, med mange særtog og fin søgning til plantogene - trods den meget lange kørselssæson. Triangelmotorvognen TFJ M 2 er taget ind på værksted for opmaling og istandsættelse, men der arbejdes også på HOJ M 2 og skinnebussen HBS Sm 212.

Distribution

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

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

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

Indsendelse af stof

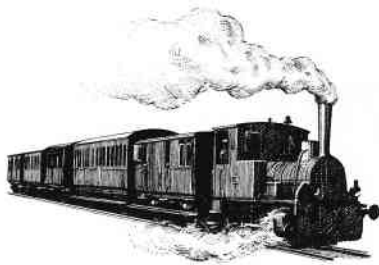
Manuskripter til artikler, læserbreve o.a. bør såvidt muligt være maskinskrivne. Illustrationer returneres kun såfremt indsenderen anmoder herom. I modsat fald indgår billederne i DJKs arkiv.

Nr. 1 ventes udsendt ca. 20. februar Indhold: DSB nyt, Inlandsbanen 2. del, Danske skinnebuser, Historiske køreplaner og meget mere.

Tidsfrister

Sidste frist for stof til nr. 1/1989: 1. jan. 1989.
Sidste frist for stof til nr. 2/1989: 1. marts 1989.

Dette nummer af »jernbanen« er afleveret til Avispostkontoret den 7. december 1988.



jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

28. årgang nr. 6, december 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

En vinterdag på MFVJ	156
S-banen igennem på rekordtid	157
Sporhunden	158
På dampetur hos Deutsche Reichsbahn	159
»Yngre mand med blød hat«	164
En billig sneplov	167
Inlandsbanen 1. del	168
H-H kavalkade	171
Jernbanenyt - kort fortalt:	
- Privatbanerne	174
- Veteranbanerne	178
Bog anmeldelser	179
Læserne skriver	180
Fotokonkurrence og foreningsnyt	181

Udflugter

Siden DJKs start har en af klubbens faste aktiviteter været særtogsudflugter. Op gennem 60'erne var temaet »afsked«, efterhånden som både stats- og privatbanestrækninger forsvandt. Fra begyndelsen af 70'erne blev det nostalgiske præg måske tydeligere. Der var en årrække, hvor man aldrig kunne vide, om den sidste repræsentant for en lokomotivtype nåede at udløbe endegyldigt af revision inden næste gang.

Siden midten af 70'erne er mange ting ændret. Nye køreplaner med timedrift har gjort det sværere at få plads til arbejdstog, men samtidig er hyppigheden af damptogskørsler overalt i landet steget, hvilket har gjort klubudflugter med damptog mindre attraktive i sig selv. Den løbende modernisering har dog givet os mulighed for at lave ture med motormateriel, som endnu for et par år siden var moderne: - Svenske skinnebusser, Mo (og som sidste skud på stammen My) - og som for nye generationer, der aldrig har set damp i daglig drift, er mindst lige så interessante som P, R og E maskiner.

Turpriserne er ikke fulgt med de øvrige priser. Lokomotivkul er i dag så dyre, at der skal sælges mange billetter, før bare kullene er betalt. Hertil kommer afgifter til DSB, transport af materiel og alle de andre turomkostninger. På trods heraf har flere ture kunnet afvikles til under den almindelige billetpris. Hvis udflugterne også skal give et beskedent bidrag til klubben i form af overskud, som f.eks. kan komme bladet til gode, må billetpriserne hæves fremover. Men en turpris lidt over den almindelige billetpris er vel heller ikke urimelig, når man får oplevelsen af særtog og usædvanligt materiel med i købet.

Som modydelse for betalingen skal deltagerne have **kvalitet**. Ordet kan dække over mange ting. Udflugtsafdelingen har i de sidste par år forsøgt at opprioritere lædige fotomuligheder og lange dagsprogrammer for at give deltagerne mest muligt for pengene. Dette er kombineret med tilbud om bestilling af mad, fælles overnatning og grupperejse, sådan at der udbydes et totalarrangement.

Udflugtsafdelingens bud på kvalitetsture er bl.a. også at prøve at skabe en illusion; - en rejse tilbage til en tid for måske ikke så mange år siden, hvor miljøerne, det rullende materiel, slutsignalerne o.s.v. så anderledes ud end i dag. Miljøerne findes stadig rundt omkring, og resten kan iscenesættes. Kvalitet er også en social oplevelse, et hyggeligt samvær om vor fælles interesse, måske også om aftenen på to-dagesturene.

I deres nuværende form appellerer udflugterne - ligesom mange andre klubaktiviteter - øjensynligt kun til et fåtal. Over 75% af DJKs medlemmer har ikke deltaget i en tur i de sidste tre år. Hvorfor? Det er turdeltagerne, der afgør, hvilke typer ture DJK skal lave. Skal der køres flere ture, skal de køres på andre tider af året, og hvad må de koste? Har **du** et brændende ønske om netop den tur, som aldrig er lavet? Kom frem med dine forslag og ønsker og med kritik af tidligere ture. Din grund til ikke at deltage kan også give inspiration til kommende ture. Et udpluk af reaktionerne vil blive trykt i kommende numre af »jernbanen« - deltag i debatten og vær med til at præge de kommende ture!

Jakob Stilling

En vinterdag på MFVJ

En dokumentarisk fortælling fra det midtjyske - til lidt stillelæsning i juleferien

Af Anders Riis

Fra tid til anden sker det, at sneen volder banerne problemer. Her på tærsklen til endnu en kold sæson har vi bladet i scrapbogen og fundet et lille stemningsbillede af, hvordan den slags problemer blev ordnet på en dansk tertiærbane for godt et halvt århundrede siden. Det er Berlingske Aftenavis, der 28. februar 1933 bringer en reportage om begivenhederne under en nys overstået sne-storm. Især i det midt- og nordjyske var det galt, og forholdene på Mariager-Faarup-Viborg-banen havde inspireret til følgende overskrifter i Berlingen:

»Passagererne spillede Kort hos Stationsforstanderen og sov i Kupéerne.«

»Naar Togene kamperer i Snenatten.«

»Opvaagnen til Kaffe og Fastelavnsboller.«

Som den sidste overskrift antyder, var de kolde døgn mellem Mariager og Viborg ikke ganske blottet for hygge. Flere af banens stationsforstandere - og sikkert i særdeleshed deres koner - fik ved den lejlighed opgaven som hotelværter udover de øvrige vanskeligheder, vinteren skabte for banen. Men det var en opgave, de tilsyneladende mestrede til de flestes tilfredshed.

Strandet i Hammershøj

I Hammershøj mellem Viborg og Faarup var aftentoget med afgang fra Viborg 20.00 strandet. Det var en søndag aften, og derfor var der usædvanligt mange passagerer med - 30 stykker. De, der boede i nærheden og kunne komme hjem med en bil, blev sendt hjem først. Siden fyldte man den stedlige kro op med overnattende, men

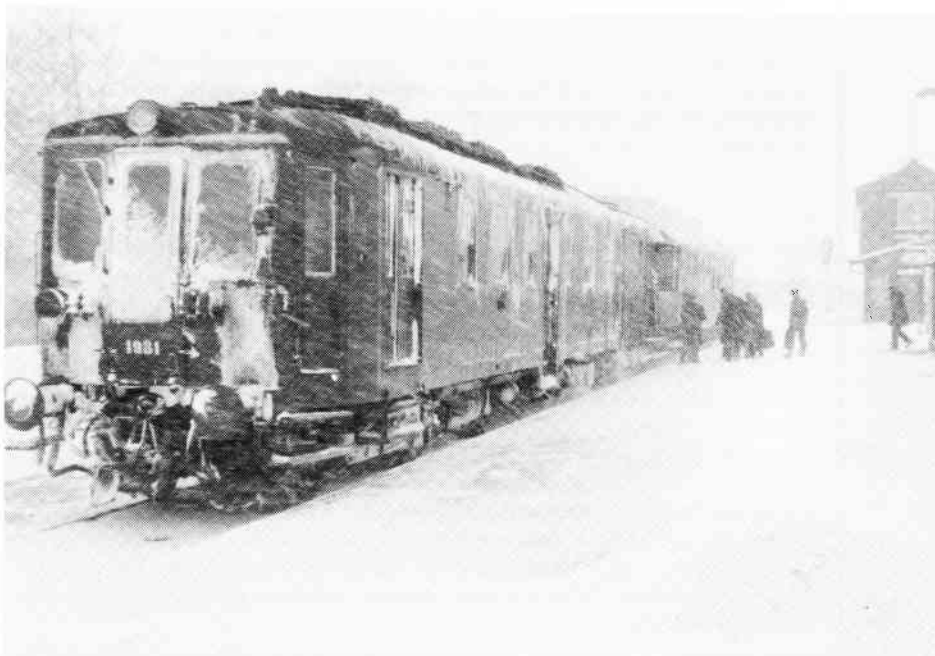
det rakte ikke, og resten af passagererne måtte finde natlogi i togets to kupévogne, fortæller beretningen: - De ældste fik de bløde hynder i 2. klasses kupeerne, mens de yngre fandt sammen i 3. klasses kupeerne, som de var venner og familie til. -

Tidligt om morgenen blev passagererne så vækket med varm kaffe og friske fastelavsboller - det var fastelavnsmandag, der gryede - fra »standers« køkken. Senere på dagen kunne toget videreføres til Mariager. Her havde stationsforstander Andersen hele natten haft travlt med at organisere overnatninger: Toget fra Viborg 23.30 var blevet aflyst, og de strandede passagerer sov her og der i ventesalen.

Et slag poker på True station

Hyggen kulminerede dog nok på True station - mellem Mariager og Faarup, i dag krydsningsstation på MHVJ: »Paa True Station parkerede et Motortog med en halv Snes Passagerer fra Klokken tre til Klokken syv i Morges. Folkene blev inviteret ind hos Stationsforstanderen, hvor Herrerne samledes om et Slag Poker, medens Damerne spillede Bob i Ventesalen og Børnene blev puttet til at sove i de varme Kontorer.«

Dagen efter løstes sneens greb om MFVJ, og efter at omkring 50 biler havde været i færd med at køre ubesørgede passagerer hjem ad de fremkommelige veje, kørte man ud med banens sneplov og befriede de indespærrede tog... □



Godt nok er dette billede fra Herning, og fra 20. marts 1978. Men det giver måske alligevel en billedmæssig pendant til fortællingens drama. Foto: Poul Jørgensen.

S-banen igennem på rekordtid

Hvad får to fyre til at kaste sig ud i et projekt, der går ud på at køre det københavnske S-togsnet igennem, således at samtlige stationer og strækninger berøres? og på hurtigst mulige tid?

Af Stig Nielsen og Svend Andersen

Det hele startede engang i vinter, da vi kom til at snakke om, at nogen havde kørt hele Londons undergrundsbane igennem, og nysgerrigheden opstod da, om nogen havde prøvet noget tilsvarende på Københavns S-bane. En op-ringning til DSBs S-togstjeneste viste, at det ikke var tilfældet. Det gav os blod på tanden, og vi begyndte så småt at studere køreplanen for at få en ide om, hvor lang tid det ville tage at gennemføre turen. Vi var dog selv noget skeptiske overfor projektet, og hvis vi forsigtigt kom til at antyde overfor nogen, hvad vi gik og tænkte på, blev vi kun bestyrket i den mening, at vi ikke var rigtig kloge.

Vi var med det samme klar over, at det bedste tidspunkt for turen ville være midt på sommeren, dels på grund af vejret, dels fordi der ikke er så mange med togene i den periode. Så da sommeren nærmede sig, tog vi planen frem igen, og vi blev enige om, at nu skulle det være!

Vi ringede igen til DSB, idet vi håbede, at man ville lade os køre gratis, men i øvrigt regnede vi ikke med nogen større opmærksomhed. Imidlertid syntes man hos DSB, at planen var interessant, og at man kunne tænke sig at lave lidt publicity, hvilket, vi selvfølgelig syntes, gjorde det hele mere spændende. Vi arbejdede nu videre med køreplanen og fandt frem til den, vi mente, var den hurtigste. På det punkt fik vi ingen hjælp, og det ville også have været snyd. Som udgangsstation valgte vi Høje Taastrup, lidt af bekvemmelighedshensyn, idet vi begge

bor i Københavns vestegn, og da Køge jo har 700 års jubilæum i år, syntes vi, det kunne være passende at slutte der. Desuden mente vi, at vi så vidt muligt skulle undgå at komme igennem »røret« mere end højst nødvendigt.

Togskifte i eksprestogsfart

Tidligt (meget) om morgenen den 13. juli mødtes vi så og kørte (i bil) til Høje Taastrup, hvorfra vi tog H-toget 04.51. Første togskift var på Dybbølsbro, hvorfra vi tog til Ballerup. Herfra over Vanløse til Frederiksberg, tilbage over Vanløse til Ryparken og derfra til Farum. Fra Farum tilbage til Svanemøllen, hvor det første togskifte med stram tidsplan foregik. Der var fire minutter fra Farumtogets ankomst til afgang mod Klampenborg fra den anden perron; men Farumtoget var helt rettidigt, og vi nåede at skifte uden besvær til C-toget mod Klampenborg. Klokkeren var nu blevet 07.55, og vi nærmede os næste kritiske omstigningssted: Klampenborg, hvor vi havde to minutter fra C-togets ankomst til F-togets afgang 08.09. Her måtte vi nu tilbage til Ryparken for også at få kørt på strækningen Hellerup-Ryparken, og Ryparken var sidste sted, hvor det nemt kunne gå galt, idet vi skulle tilbage mod Hellerup med ét minuts overgangstid. Da det var et modgående tog, vi skulle med, kunne vi ikke regne med, at man ville vente. Men heldigvis var togene stadig helt rettidige, og vi kunne nu slappe lidt af, indtil vi over Hellerup og Holte ankom til Hillerød kl. 09.02. I Hillerød var der 16 minutters ventetid, til toget gik tilbage mod Køge,

Der var fest og glæde og papir- »graffiti«, da rekordforsøget afsluttedes på Køge station. Her holder S-togschefen Jørgen Hansen en kort tale om det lykkelige udfald af den lange rejse. Det bekom sikkert både Jørgen Hansen og DSB som helhed, at alt klappede undervejs - ikke én forsinkelse spændte ben for Stig Nielsen og Svend Andersen. Rekordforsøget fandt nemlig sted samtidig med, at der i visse københavnske dagblade førtes en næsten hetzagtig kampagne mod DSB og »tog til tiden«. Fotoarkiv: Stig Nielsen og Svend Andersen.



hvertil vi ankom kl. 10.40. I alt 5 t og 41 minutter med S-tog!

Fra DSB havde vi fået to flotte T-shirts med S-togslogo, og det gav anledning til nogle kommentarer fra vores medpassagerer, og vi fik nogle sjove samtaler undervejs. Efterhånden som vi nærmede os Køge, kunne vi ikke sige os helt fri for lidt sommerfugle i maven, for vi var ikke rigtig klar over, hvad der egentlig ville ske. På forhånd havde nogle aviser skrevet om projektet, og det var blevet mere end antydnet, dels at man skulle være godt tosset for at gøre sådan noget, dels at »S-togene jo altid er forsinkede«, så det ville være helt umuligt at gennemføre turen på den tid, vi havde beregnet.

Allerede på Hovedbanegården steg en journalist fra Københavns Radio på toget, og det blev til en god snak på vej mod Køge, samtidig med at vi blev lidt beroligede inden ankomsten. På Køge station blev vi modtaget af fungerende S-togschef Jørgen Hansen, der overrakte os en bog om S-banens historie fra 1934 til 1984 samt en bluse med S-togsnettet afbildet. Det var tydeligt, at S-togschefen var meget glad for, at turen var gennemført uden forsinkelser - en god reklame for DSB. Desuden var der mødt fotografer og journalister fra flere aviser og blade op, og det hele fik et meget festligt præg, da en børnehave også tog imod og kastede konfetti over os. □

Sporhunden



Sporthunden var i sidste nummer selvfølgelig på Fredericia banegård, og det havde adskillige gættet. Også tidspunktet fik mange ord med på vejen. MR toget, MY 1104 i brunt antræk, DSB uniformen, manglende sneplov og blomster på perronen vejledte de fleste svar hen mod perioden 1978-1980. Det nøjagtige tidspunkt er 19. juli 1979, og toget er »Englænderen« mod København. Poul Henning Hansen, Rødovre, blev den heldige vinder denne gang.



Julenummerets sporthund er varen tro gavmild og giver to vinderchancer. På det øverste billede er vi havnet på en station, som ved første øjekast virker uanseelig. Men skindet bedrager. Godt nok er stationen ubetjent og gold for faciliteter, men rejsedetaillet er stort, da oplandet er vidtstrakt og nær stor købstad. Tilmed er stationen to-delt, men pas på, trækraften kan jo snyde. Foto den 31. juli 1988 af Jan Forsslund.

Afstanden i tid til det nederste billede er stor, i kilometer dog mindre (ca. 35 km). Billedet stammer selvsagt fra en ulykke, og én af de store, men billedet har ikke været offentliggjort før, men der er nok en del afslørende historie i billedet, der gør en bestemmelse mulig. Billedet er taget af Niels Peter Thomsen, og er i arkiv hos Hans og Bente Fruergaard. Årstallet afsløres ikke - så vil det være for let.

Indsend navnet på mindst én af stationerne til redaktionen i Holte inden den 15. januar 1989.



På dampetur hos Deutsche Reichsbahn

Dagbogsblade fra en rejse til DDR, efteråret 1978

Tekst og foto: Jakob Stilling

For 10 år siden var der stadig regulær dampdrift i flere europæiske lande. Hos vor nærmeste østeuropæiske nabo, DDR, var der fem typer ekspreslokomotiver, et par typer persontogslokomotiver og en række typer godstogslokomotiver i daglig drift. Det var disse lokomotiver, måske i særdeleshed ekspreslokomotiverne, der lige til dampdriftens ophør i foråret 1988 udøvede en næsten magisk tiltrækningskraft på en række - ja næsten en hel generation - danske jernbanefotografer.

I anledning af 10-året for min første DDR-tur har jeg gennemgået mine rejsenotater fra dengang. I bearbejdet form følger fire dagbogsblade fra DDR, oktober 1978.

Turen dengang foregik som individuel rejse. Min rejsefælle, Simon Boertmann, havde i sommerferien besøgt DDR for første gang, sammen med et par ældre DJK'ere, og inspireret af hans oplevelser drog vi sammen sydpå i efterårsferien. Turen startede - næsten klassisk - med Østersø Express til Berlin over Gedser-Warnemünde. Efter en formiddags sightseeing i Berlin, Hauptstadt der DDR, fortsatte rejsen sydpå med dieseltrukket ekspres-tog til Leipzig. Det første dagbogsblad begynder ved ankomsten til Leipzig.

Første dagbogsblad:

»Hvilken maskine«

Fra Leipzig skulle vores tog normalt have været fremført af en af de oliefyrede O1.5. fra depotet i Saalfeld. Disse maskiner -35 i alt - blev i årene efter 1961 ombygget fra gamle O1'ere og fik et helt andet og moderne udseende. Størstedelen af O1.5'erne var oliefyrede, heraf i 1978 samtlige i Saalfeld, som var et af DDR's største og mest afvekslingsrige depoter. Da vi efter ankomsten til Leipzig havde vandret fra bunden af den meget store og dybe hal og kom til togets forende, var det imidlertid et diesellokomotiv, en 118, der blev spændt for. Bag denne afgik vi, mens vi overvejede nedbrud, pludselig dieslificering og andre tragiske og pludselige årsager til dampens fravær, ud af Leipzig Hbf, og fandt efterhånden, via ringbanen, som på mange måder minder om vore hjemlige S-togslinie F, strækningen mod Gera. Toget var pænt fyldt op af weekend rejsende, og vi var lidt foran planen ved ankomsten til Zeitz, første standsningssted. Her rejste alle øvrige passagerer sig op og forsvandt ud på forpladsen. Da det efterhånden gik op for os, at heller ikke vi skulle videre med dette tog, hankede vi op i vores kufferter og fototasker og fulgte efter. På forpladsen stod en række Ikarus-busser klar, alle beskiltet »Schienenersatzverkehr«. Rækken var jævnt fordelt over modellerne fra de nyeste ledbusser til den klassiske og som oftest astmatiske Ikarus, med hækmotor, linier som en Greyhoundbus fra de tidligere halvtredsere, og dobbeltbagrude, mellem hvis glas udstødningsrøret - eller skulle man kalde det

skorstenen? - løber på sin lange vej mod den frie luft et sted oppe på taget. Efter nogen behjertet skubben blev der efterhånden plads til alle i busserne, og mens det blev skumring startede kortegen ad landevejen mod Gera, hvor vi - godt sammenrystede -blev sat af på bane-gårdspladsen.

»Paradehest« 01 529

Hovedbanegården i Gera er en stor station, hvor flere vigtige strækninger mødes. Det er en rigtig modelbane-banegård med et par perronspor i 1. sals højde nærmest stationsbygningen, et gennemkørselsspor i hver retning og så en imponerende, både krigsskadede og rusten perronhal, der dækker over to spor og betjener i alt fire perronspor. Fra forhallen gik vi gennem den lange, flisebeklædte perrontunnel, hvor der var ophængt udstillings-skabe, hvori der var omtale og billeder af de medlemmer af de enkelte produktionskollektiver ved DR, som havde klaret sig bedst i den forløbne periodes socialistiske kappestrid. Enden af tunnelen, nærmest perronhallen, var næsten skjult af bunden af et omfangsrigt træstillads, som også blokerede det ene af sporene under hallens tag. Ude i det fri, i det yderste spors sydligste ende, holdt fire Doppelstockwagen, og længst ude i mørket lød bulderet fra et oliefyr, der blev tændt et minuts tid for at holde trykket oppe på en O1. Vi gik selvfølgelig frem til den forreste skydedør i den forreste vogn, op ad trinene til 1. sal og okkuperede de to små halvanden mands sæder lige ved trappen. Med bagagen vel anbragt var det tid til for første gang at se nærmere på en O1. Glinsende og vel-pudset og i fin stand stod Saalfelds »Paradehest« 01 529 og dirrede.



Højt oppe over vore hoveder kunne vi følge opbygningen på kedelryggen fra førerpladsen helt frem til røgkammerdøren, og derude, under røgfanen, der steg lodret op, de moderne højtsiddende røgskærme, der fortsatte helt fri af kedlen. Ud for os stod den store, dobbelte luftpumpe helt stille og sydede, og de røde hjul forsvandt i mørket under perronkanten. Fyrbøderen - en ganske ung fyr, måske på vores egen alder - pudsede flittigt på tendersiden, og fortsatte senere ud af barrierepladen. Førerpladsen syntes også glinsende ren med rød maling og stramt-pudset, blanke håndhjul til blæser, luftpumpe, fødevandspumpe, dynamo o.s.v.

Det var virkelig en maskine, der var holdt i perfekt teknisk stand. Den særlige lugt af oliefyret lokomotiv - lutter varm olie - gjorde med det samme et særligt indtryk. Det her var et lokomotiv, der kunne noget. At det også skulle være min første tur bag et ekspreslokomotiv gjorde sit til, at ventetiden til afgang syntes lang. I minutterne op til afgang kl. 17.30 var oliefyret tændt, det lyste op med et lille brag, når olien antændtes og fik så lov til at buldre videre lige til afgangstid. Endelig raslede armsignalet foran maskinen op på »kør«, og Aufsichten viste sig på perronen for at give afgang. Lige til det sidste var fyrbøderen beskæftiget med pudsekluden ude på barrieren. Det var først samtidig med selve afgangssignalet, at føreren kaldte ham ind, samtidig med at han skiftede til sin egen side af maskinen, gav et kort fløjt og lod O1-eren accelerere ud gennem de mange skifter på vej til Gera Süd og strækningen mod sydvest til Saalfeld. Lyden, der kom fra fløjten, var ikke et fløjt, det var en dyb, rungende tone, det englænderne kalder en chime whistle - som for evigt reducerede alle danske lokomotivfløjter uanset toneleje, til grisehyl.

Vi tordner derudad

Med E 805 tordnede vi så ned ad strækning 530 mod Saalfeld. Under kørslen lukkede vi ved hjælp af de håndsving, der er placeret i ubelejlig knæhøjde, den nederste og lodrette del af vinduerne ned, så vi bedre kunne følge lyden af dampslagene oppe fra O1 529. I mørket gik det planmæssigt dernedad - Weida, Triptis, Neustadt (Orla). Hver gang ret korte stationsophold, kraftig igangsætning og god kørsel mellem stationerne. Sidste stop før Saalfeld, Pössneck (ob.Bf). En sidste kraftig igangsætning, hurtigt ned gennem Krölpa-Ranis og Könitz, så gennem Unterwellenborn med det ildevarsende og ildsprudende stålværk, og derfra for afspærring ned ad bakken, gennem en tre-fire bløde kurver langs kanten af bakkerne, mens dalen forsvinder ned i mørket til venstre for toget. Så ud mod højre i et langt lige stykke med fortsat fald, og så selve rampen i en lang venstrekrurve ned mod dalens bund. Først halvvejs rundt begynder føreren at bremse let, kranfabrikken farer forbi på venstre side, samtidig kommer Saaletal-banen og strækningen fra Arnstadt på højre side så bryggeriet, broen, depotet på venstre side, så bremses der for alvor, og mens vognene trods deres vægt danser gennem skifterne, glider vi forbi posten ind til perron og standser præcist under perrontaget. Udenfor vinduet står let afskallet med sort på skiltets hvide baggrund Saalfeld (Saale). Vi samler vores ting, går ud på perronen og frem til maskinen. Fyrbøderen er allerede ved at lænke af. Vi udveksler et »Gut gefahren!«, inden maskinen med et par hurtige dampslag forsvinder ud i stationens sydende for et øjeblik efter at komme tilbage ad det første spor uden perron, tage vand ved vandkra-

nen og så forsvinde på tværs af alle sporene ud i depotet. Om et øjeblik vil en oliefyret 95'er fra depotet i Probstzella overtage toget og afgå mod Sonneberg. Forude venter der den massive tendermaskine en tur på toenhalf time på 73 km med en klatretur på over 450 meter op over Rennsteig ved Ernsttal, inden det lange fald ned mod Lauscha, rebroussementet og de sidste 20 km ned til Sonneberg, hvor banen »kun« falder 224 meter. □

Andet dagbogsblad Broen i Saalfeld

Næste morgen gryede med den tætte tåge, der er karakteristisk for dalene i Thüringen og Sachsen, og som får sin let genkendelige lugt fra den tunge gullige røg af brunkulsbriketter, som langsomt bølger op fra hver en skorsten i byen.

Efter en stor morgenmad - det var dog den dag, hvor hotellet ikke havde frisk morgenbrød - drog vi i det tiltagende morgenlys ned i tågen ad Strasse der Deutsch-Sowjetischen Freundschaft mod bunden af dalen. Floden dampede og bidrog sammen med brunkulsrøgen, der gled ned ad dalens side oppe fra byen, til at tågen hang tyk på banegården. Lyset var kun til at stille sig op i nordenden af perronen ved vandkranen og betragte damplokomotiverne, når de tog vand efter at have bragt morgentogene ind fra Gera, Jenna og Sonneberg. Meget hurtigt havde vi fået set de tre typer, som dengang kørte i Saalfeld -O1, 44 og 95. Et af de første ankommende godstog kom rullende baglæns ind på et af godssporene ude i tågen, trukket af 44 O231, en ganske speciel 44. Sammen med ni søstermaskiner blev 231 bygget hos Frichs under krigen, og engang i 1944 sendt som løsele sydpå. Efter krigen befandt de delvis samlede lokomotiver sig et sted i den russiske besættelseszone, og blev som noget af den første socialistiske industriproduktion vist frem i samlet stand på en af de første Leipzigermesser efter krigen - vistnok med Frichs-byggeplade på kedlen. Numrene fulgte maskinerne lige til enden - og 44 O231 må derfor have været 44 1231, Frichs byggenummer 321! Både 231 og 233 kørte lige til udrangeringen i Saalfeld.

Efterhånden som tågen begyndte at lette i takt med, at solen kom så højt op på himlen, at den kunne nå dalens bund, bedredes oversigtsforholdene, og i det fjerne begyndte maskinerne ved depotet at kunne anes. Vi begav os derfor til Østeuropas mest legendariske bro - Broen i Saalfeld, som på det tidspunkt var den eneste garanteret »sikre« fotobro i DDR. Fra broen i Saalfeld er der frit udsyn til hele banegården, og ud af strækningerne til Gera og i bunden af Saale-dalen til Jena. Når man stod med ansigtet mod syd, var perronsporene til højre, godsbanegården i midten og maskindepotet med drejeskive og opstillingsspor til venstre, med Thüringens bjerge som majestætisk baggrund. I depotet holdt der vel en 10-15 »varme« maskiner, og der var hele tiden O1 og 44 på skiven og på vej for gods- og persontog inde på stationen. Alle rangerbevægelser betød passage af broen mindst to gange. Broens ry var ikke ufortjent - det var den dovne jernbanefotografers paradiso. Man kunne stå en hel dag på broen, få mindst fem billeder i timen af damp, og nøjes med at krydse vejbanen et par gange i timen. Alle afgående tog lavede perfekte røgeffekter - bedst for togene til Unterwellenborn, som straks efter broen skulle op ad bakken.



Alle signaler var armsignaler, og der var derfor mulighed for hele tiden at orientere sig, og stille sig det helt rigtige sted. Som førstegangsbesøgende var det overvældende - i Saalfeld kørte ikke blot damp, der kørte damp hele tiden, og man kunne få det hele ved at stå på én bro! □

Tredje dagbogsblad Møde med en 03

Et par dage senere stod vi sidst om eftermiddagen på banegården i Güsten. Vi var rejst fra Saalfeld om morgenen og var kommet med persontog over Arnstadt til Erfurt, og derfra med eksprestog. Vi var på vej til vores anden opholdsby Halberstadt, som ligger på sletten nord for

Harzen. Halberstadt var dengang et af de store dampdepoter med især kulfyrede 50.35'ere. Rejsen fra Saalfeld havde kun budt på lidt damp i form af et par 44'ere mellem Sangerhausen og Güsten.

Nu stod vi så i det sene eftermiddagssolskin og ventede på et persontog mod vest. Folk på vej hjem fra arbejde nød solen, der kom ind under perrontaget og kastede lange skygger, selv mellem de små brosten på perronen. Kort før vores tog skulle komme, sluttede et par banefolk i arbejdstøj sig til de ventende. Det var tydeligt, at det var en lokomotivfører og fyrbøder på vej til tjeneste. Vores forventninger til trækraften steg - det var måske damp?

Bommene i stationens nordende gik ned, og i det fjerne hørte vi en lyd, der ikke var til at tage fejl af - en dampfløjte, der kvitterede for en indkørsel. Kameraerne kom frem i en fart. Rundt i kurven fra Bernburg kom vores tog trukket af et af de sidste eksemplarer af den kulfyrede 03'er: 03 2154, som, efter at dampen var blevet fortrængt fra Leipzigområdet, kørte sin revisionsperiode ud i Harzforlandet. Majestætisk gled den store maskine ind under perrontaget og holdt stille.

Uanset trækraften var materiellet ikke beregnet til eksprestog. Vognene var to- og treakslede stålvoerne, som efter krigen blev bygget på ældre undervogne, ligesom DSB gjorde det med bl.a. Cp-vognene. Vognene har kun én dør i hver vognside og er storrumsvoerne. Selvom de ikke længere ser ud som de traditionelle »Donnerbüchsen« - (toakslede DR-vogne, oprindeligt med åbne endeperroner, gjort berømte af bl.a. Märklin) fortjener de afgjort stadig deres øgenavn. Larmen fra hjulene var inde i vognene så gennemtrængende, at de formåede fuldstændigt at overdøve lyden af en 03'ers igangsætning.

Efter personaleskift på maskinen afgik vi fra Güsten og drejede fra mod vest til Ascherleben. Som mørket faldt på rullede vi i et imponerende tempo vestpå og fik et langt ophold i Wegeleben for at afvente krydsning p.g.a. sporarbejde. Den kvindelige togfører fik dagens oplevelse med at prøve at tyde DSB's håndskrevne hæftebilletter, som ikke plejede at optræde i sidebanepersontog på Deutsche Reichbahn! Da vi ankom til Halberstadt var det



»Majestætisk gled den store maskine ind under perrontaget og holdt stille«

helt mørkt. Byen blev næsten udbombet under krigen, og en stor del af den gamle by blev ødelagt. Også banegården fik en omgang, og bl.a. stationsbygningen er genopført i noget der minder om blå og gråt bølgeblik. Halberstadt er stadig en sporvejsby, men da vi ikke havde megen anelse om, hvor i byen Hotel Weises Ross befandt sig, valgte vi at stille op i taxakøen på forpladsen. Da det blev vores tur, var det en Moskvitsch, som kørte os til hotellet i en stille sidegade et par kilometer fra banegården. Hotellets betjening er glimrende beskrevet af Hans Gerner Christiansen i »Små tog på spinkle skinner«. Standarden havde ikke ændret sig mellem påsken 1970 og efteråret 1978 - det kunne selvsamme herre ved nabobordet garantere!

Møde med transportpolitiet

Næste morgen startede med besøg på politistationen for at få opholdstilladelse, og efter en sporvognstur gik vi tværs gennem byen ud forbi kolonihaverne bag maskindepotet og derfra et par kilometer ad en totalt opkørt markvej parallelt med banen til Wegeleben, som vi var kommet ad aftenen før. Et stykke ude fandt vi en vej over banen, hvorfra vi kunne se et par kilometer i hver retning. At vi også kunne ses fandt vi hurtigt ud af - for en Wartburg Stationcar fra transportpolitiet nærmede sig snart ad markvejen fra den anden side. Besøget af de to venlige herrer i de blå uniformer var dog ganske udramatisk (efter det første anfald af nerver) og efter at have lovet, at vi kun ville tage et par billeder til og så gå tilbage til banegården, lod de os mærkværdigvis i fred. Da lyset så småt var ved at forsvinde bag skydækket, gjorde afbrydelsen ikke så meget, og vi vendte tilbage til byen med flere billeder af 50'ere med både gods- og persontog. □

Fjerde dagbogsblad

Hjemrejse fra Halberstadt

Vi vidste, at Halberstadt også var hjemdepot for de to sidste uombyggede 01'ere udenfor Berlin, 01.2114 og

01.2137. Maskinerne kørte i et dagligt omløb til Magdeburg med et eksprestog ud om morgenen og et persontog hjem om eftermiddagen. Selv om det for længst var mørkt, da P 8436 kort før klokken 17 ankom godt tyve minutter forsinket, var blot synet og lyden af 01.2114 rigeligt ventetiden i kulde og regn værd.

01.20'erne var uombyggede 01'ere med store røgskærme, med næsten samme udseende som da typen blev konstrueret under ledelse af Richard F.P. Wagner i midten af tyverne. 01.20'erne var »den ægte«, originale, kulfyrede 01.

Efter det alt for korte syn om aftenen var det ikke uden forventninger, at vi næste morgen - nu igen med bagage - vendte tilbage til stationen for at begynde hjemrejsen til København bag 01.2114. Vejret var klaret op, og det var klart, lavt oktobersolskin. Der var stadig blade på træerne, og de cremegule sporvogne, der raslede afsted midt i de brolagte gader flankeret af vejtræer i alle toner af gul, gav et tidløst indtryk, som ikke blev dårligere, da 01.2114 rangerede ind gennem spor 2 og trykkede ned på stammen, som holdt i den østlige ende af den meget lange perron 1. Der er sækperroner på hver side af Halberstadt stationsbygning, og en kilometerlang perron, hvorfra der kan afsendes tog i begge retninger gennem et par sporskifter ud for stationsbygningen.

01.2114 blev lænket til, der blev samlet luft og dampvarme, og så startede den karakteristiske lyd af den dobbelte Knorr-pumpe, da trykket i hovedluftbeholderen faldt. Toget var hurtigt pumpet op, rangerpersonalet lavede bremseprøve, og togføreren med det røde skråbånd overleverede bremsesedlen til lokomotivføreren, mens fyrbøderen roligt og metodisk arbejdede med skovlen for at forberede fyret til turen til Magdeburg. I tiden inden togafgang havde der været eftersyn på det armsignal, der skulle give os udkørsel. Et par minutter før afgang var semaforen tilbage på plads, og olielampen fyldt op. Klokken 9.58 raslede signalet med en lyd ikke ulig tomme blikdåser på »kør«. Fra det forreste vindue i toget var der



Frem bag stammen kom 01 2114 rullende i det lave morgenlys, standsede ud for stationsbygningen og trykkede ned på toget i spor 1. 20. oktober 1978. Foto: Jakob Stilling

god mulighed for at nyde den dybe tone fra O1'erens fløjte og dampslagene ved accelerationerne fra Halberstadt, Oscherbeben (Bode) og Blumenberg på vejen til Magdeburg.

Herfra kunne vi være taget direkte til Berlin, men valgte en omvej nordpå til Stendal, en stor forgretningsstation, hvor strækningerne Berlin-Oebisfelde og Magdeburg-Wittenberge mødes. Stendal var endnu i 1978 reparationsværksted (RAW) for bl.a. 52'erne, ligesom der på stationen var mulighed for at se 41'ere fra depotet i Oebisfelde med godstog til Berlin og persontog på strækningen ud til den vesttyske grænse ved Oebisfelde. Vi var heldige at se en 52.80 på prøvetur fra værkstedet, og et par 41 med gennemgående godstog til Vestberlin, inden efterårsvejret sænkede sig over Stendal med trøstesløse byger. Det kneb lidt at slå eftermiddagstimerne ihjel, inden vort tog til Berlin kørte, men heldigvis kunne Mitroparestauranten på banegården give både lys og varme over et par øl.

Vort tog til Berlin endte ikke på en af de centrale banegårde, men på Berlin Scöneweide, der ikke er meget andet end et par perroner ved en rangerbanegård et sted ude på S-banestrækningen til Schönefeld. Vi måtte derfor skifte til S-toget i regn og blæst, som ville have været Høje Taastrup værdigt!

Efter en god middag på den senere nedlagte Mitroparestaurant på Friedrichstrasse tog vi S-toget tilbage til Ostbahnhof for at slå de sidste par timer ihjel, inden »Østersøens« ankomst fra Zoo.

Velanbragt i sovevognen til København nød vi så vores sidste sjat gin med synet af 03.0048 fra Bw Stralsund, som på den modsatte side af perronen holdt for sit tog til Stralsund. Østersø-Express måtte nøjes med hvinet fra en 132'er, da vi afgik mod Rostock efter en uges jernbaneoplevelser i særklasse.

Efterskrift - 10 år efter

Efterårsferien i 1978 blev ikke den sidste tur til DDR. Vi havde dog været heldige i mere end én forstand. 61 forskellige damplokomotiver af ni forskellige typer og undertyper havde vi fået set i daglig drift i et omfang, som man ikke dengang - og så meget mindre i 1988 - kunne se mange andre steder. Der var masser af oplevelser forude i de næste seks-syv år, indtil også Deutsche Reichbahn fik overflødiggjort størstedelen af sine damplokomotiver. I foråret 1988 var plandriften skrumpet ind til syv omleds dage i hele DDR, og ved overgangen til sommerkøreplanen forsvandt den daglige dampdrift. Der er endnu nogle maskiner i reserve på normalsporet rundt omkring - så længe det varer.

Der er dog stadig dampdrift på en række smalsporsbaner, herunder strækningerne Bad Doberan-Kühlungsborn og Putbus-Göhren, henholdsvis vest for Rostock og på Rügen, samt på smalsporsstrækningerne i Harzen og Sachsen. På normalsporede strækninger finder der efterhånden mange særtogskørsler med damp sted. Men eksprestogene med damp er væk for altid...

»jernbanen« i 1989

Der er allerede mange planer for bladet næste år. En lang række artikler er i støbeskeen, men redaktionen kan sandelig bruge nye ideer og artikler - krybben bliver hurtigt tom.

Af planlagte artikler i det nye år kan nævnes: De gamle Falsterbaner..., Tog i Kina..., Undergrundsbaner i Danmark?..., Historiske køreplaner..., Inlandsbanan 2. og 3. del..., Skinnebusser..., Baner i England (og London)..., Skive banegård..., Hareskovbanen..., Nordbanens jubilæum..., Gåture på nedlagte baner..., Trinbrætter på MHVJ..., Frichs og tyske maskiner..., Jernbaner i Tunesien...

Men der kan bruges endnu mere stof til bladet, specielt dansk - artikler og udkast modtages med glæde, ligesom gode aktuelle fotos altid har interesse. Fotos »bindes« oftest et halvt til et helt år, medmindre hurtig returnering ønskes.

Med disse ord siger jeg tak til alle, der i år har bidraget til at gøre bladet endnu bedre og mere alsidigt, i håb om ligeså stor læseropbakning i 1989. Alle læsere ønskes hermed en rigtig god jul og et godt nytår.

Jan Forslund



bane bøger

PÅ SPORET AF 1988

- En årbog om Danmarks jernbaner
Red. Mogens Duus og Jan Forslund
48 sider, 17x25 cm, 115 ill.

Kr. 99,-

Den top-aktuelle årbog om jernbane-begivenheder 1. okt. 1987 - 1. okt. 1988: Jubilæer, nyt og forsvundet materiel, trafikpolitik, IC/3-tog, ny køreplan, privatbaner, veteran-baner og museer, færger mv. Desuden trækraftoversigt for privat-banerne samt generel samfærdsels-statistik.

Husk også at sikre dig 1. bind (87-udgaven). Pris kr 98,-

DRIFTSMATERIELLET 1941

REPRINT - red. Jens Bruun-Petersen, 360 sider,
17x25 cm, ca. 500 tegninger, Kr. 249,-

Her er "nøglen" til DSBs personførende tog i årene 1941-ca. 1960! REPRINTET er i 10% reduceret format.

BESTILLING: Indbetal på giro 1 52 56 62 og skriv bestillingen på kupon til modtager. OBS: Intet eksp. gebyr!

NYT KATALOG 1988-89 ER UDKOMMET!

bane
bogklubben

Spar 20 % på jernbanebøger. Send en frank.(4,10) svarkuvert (stør. A5) og få tilsendt information om klubben.

bane
bøger

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



På sporet af
1988



» Yngre mand med blød hat« P. Thomassen. 1920-1988

Muntre alvorsord i en mindestund - afrundet med Thomassens omfangsrige bibliografi

Af Jeppe Hansen

»Det er en god ide, Jernbane-Bladet har fået med at optage artikler om nedlagte og snart forsvundne baner. Men det er et stort felt, for efterhånden er det ikke så få hundrede kilometer baner, der er nedlagt. Jeg skal dog ikke vove at konkurrere med ideens ophavsmand om de længste fodture; jeg lader de næsten 400 km nedlagte sønderjyske baner i fred og nøjes med den korteste: Nærum-Vedbæk« (-den var 4,2 km).

På denne særdeles karakteristiske manér introducerede en om end ikke ung så dog yngre mand sig i 1958 i en tidsskriftartikel - nej, ikke i »jernbanen« (for dette eksisterede ikke før 1962), men i Jernbane-Bladet. Man aner straks det selvironiske: Trods en anelse magelighed (som han elskede at kokettere med!), kom han dog siden i de 30 efterfølgende år, der skulle forundes ham, rundt i hele Danmark. - Godt nok var banerne i Nordsjælland hans hjertebørn, men i de 52 bogtitler og 65 artikler (hvilken mængde!) fik han bredt sig over det ganske land.

Hvem var da denne P. Thomassen: En selvironiker, et arbejdsjern eller hvad? Hør bare, hvad hans mangeårige medkæmper B. Wilcke havde at sige om ham, da DJKs datidige bestyrelse i 1965 skulle præsentere sig selv. Wilckes ord (der må have glædet PT) lyder som følger:

- Vor sekretær Peer Olav Thomassen -

Hobby: Ældre mesopotamiske frimærker fra før 1860, som han tillige sælger til liebhavere (de ældste mærker, man kender hos det mesopotamiske postvæsen, er for øvrigt fra 1886). Rekordindehaver i knuste cykler. Så kendt af toldvæsenet, at han nu ikke længere passerer anerkendte toldsteder. Militært opdraget på Rosenborg kaserne, hvad der også mærkes i hans behandling af medlemmer eller andre, der henvender sig til ham i tiden fra fredag aften til torsdag morgen. Huskes endnu på diverse skoler, som han efter aftale forlod, når han ikke mente, de kunne lære ham mere. Fortsatte i forsikringsbranchen, som han forlod, da selskabet ikke kunne opnå reassurance mod hans virksomhed. Senere selvstændig bl.a. som indehaver af en brevkasse i et dameblad, hvor han under navnet »Tante Christine« opnåede den færdighed i at besvare intelligente spørgsmål, der er kommet ham så rigt til gode i hans virksomhed som sekretær for DJK. Særlig kendt på forskellige gæstgiverier, hvor fiskefileter, rejer, ål og laks straks fjernes fra det store kolde bord, så snart man ser hans skygge udenfor. Tillige på en række privatbanekontorer, hvor det er direktøren, der går samme vej. Indenfor foreningen særlig skattet for den håndfasthed, hvormed han ordner kværvulanter eller andre, der mener at kunne give gode råd til foreningens bestyrelse.



Samtidig optog Hakon Nielsen det særdeles rørende »tandem-dræsine« billede, der er gengivet her. - Denne tandemkørsel skulle blive ret så karakteristisk for de to forfattere i en ca. 15-20 årig periode, hvor de i forbløffende hast (og med et særdeles læseværdigt resultat til følge) udspyede en lang række skrifter.

Da størstedelen af læserne har fulgt denne serie fra dens oprindeligt små 25-50 siders hefter op til de seneste mastodonter på ca. 300 sider, skal jeg ikke udpensle enkelte bøger hver for sig, men et slutteligt sammendrag nu (hvor alt tyder på, at serien er slut og til dels overtaget af en del af »banebøgers« produktion) må være, at det - i de bedste dage - var et forrygende godt duet-arbejde, BW og PT udførte. Meget få gange sættes der navne på de enkelte afsnit, men man aner BWs tørt morsomme, og som modsætning PTs mere buldrende og helt afgjort særdeles fornøjelige pen.

Det ville være synd at sige, at PT var andet end strengt royal og samfundsbevarende - alligevel var der en drillepind i ham, der gjorde, at hvis der f.eks. under indvielsen af en jernbane skulle foregå de to obligate ting: Pigekor, der afsang en til lejligheden forfattet sang og en lige så obligat skoleinspektørtale - ja, så elskede PT at konstatere, at pigekoret sang falsk, skoleinspektøren gik i stå i sin tale - og for at afrunde det hele væltede regnen naturligvis ned ved samme lejlighed!

Man kommer næppe udenom, at PT behøvede den støtte og finafpudsning, samarbejdet med BW ydede ham; PT var stærkest i detaljen og den morsomme historie (som også var morsom), og da samarbejdet ophørte i begyndelsen af 1970'erne, betød det ikke, at PTs bøger blev dårligere rent indholdsmæssigt set - til gengæld kunne bøgernes komposition nu ofte halte en smule.

Dette skal dog ikke skjule, at PT som sagt i en 30-årig periode ydede dansk jernbanehistorielitteratur en kæmpemæssig indsats. Foruden hans meget store egenlitterære produktion er der to steder, man særdeles hyppigt træffer på ham. Til den følgende bibliografi har jeg end ikke turdet nærme mig hans indsats på postkortområdet (et sandt utal af bøger har: »Arkiv PT«) eller det mindst ligeså omfattende antal bøger, hvor vedkommende forfatter i sit forord afslutter med at sige lidt i retning af: »Desuden takker jeg jernbanehistorikeren PT, uden hvis inspirerende hjælp---«.

Én ting er i hvert fald helt sikkert: Efter PTs død er det blevet en lille smule mindre morsomt at læse dansk jernbanelitteratur. □

P. Thomassens bibliografi:

Forkortelser:

BW = B. Wilcke

PT = P. Thomassen

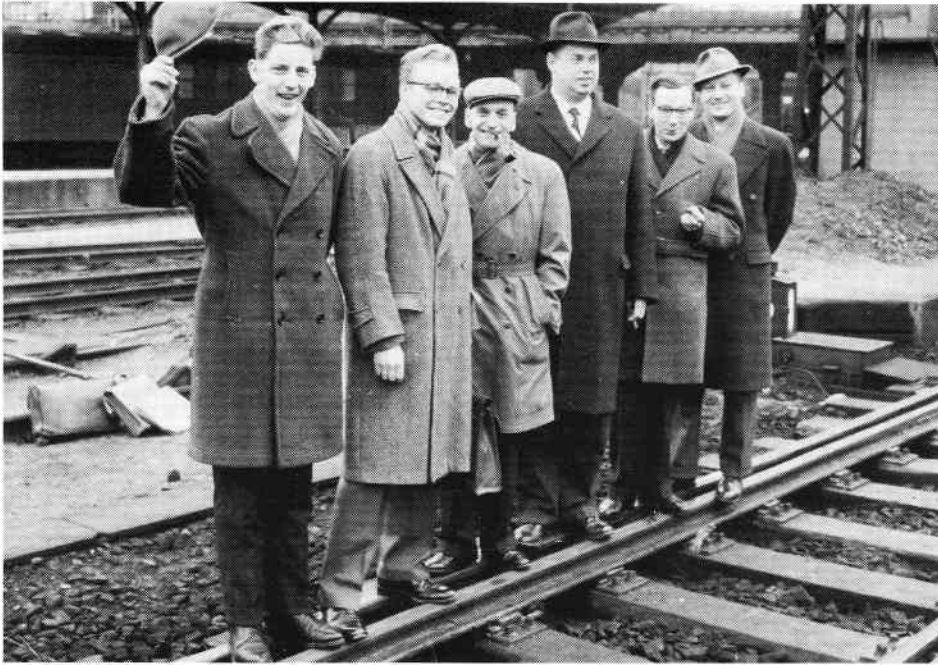
DJK = Dansk Jernbane-Klub (såvel forlag som bogserien).

JB = »Meddelelser fra Dansk-Jernbane-Klub« 1961-1965/»jernbanen« 1966-(specielt for 1961-65 kun afrundede artikler over en side).

JBl. = Jernbanebladet

1. Bøger:

- BW og PT: Næstved-Præstø-Mern Banen. DJK, 1962, 48 s, ill. 8,50 (DJK, 1).
- BW og PT: Maribo-Bandholm Jernbane. DJK, 1962, 12 s, ill. 2,00 (DJK, 2).
- BW og PT: Hørve-Værsløv Jernbane. DJK, 1964, 35 s, ill. 8,50 (DJK, 3). - Ny udg. DJK, 1968, 68 s, ill. 30,00 (DJK, 21).
- PT og BW: Fortegnelse over danske jernbaners motormateriel. DJK, 1964-65. Bd. 1-2 (24 + 45), ill. 25,00 (DJK, 4-5). - Ny udg. Danske jernbaners motormateriel. Af PT, E. B. Jonsen og BW. DJK 1968. 47 s, ill. 20,00 (DJK, 22).
- BW og PT: Nakskov-Rødby Jernbane. DJK, 1964. 47 ill. 12,00 (DJK, 6).
- BW og PT: Langelandsbanen. DJK 1964. 57 ill. 16,00 (DJK, 8).
- PT og BW: Vejle-Give Jernbane 1894-1914. DJK, 1965. 53 s, ill. 12,00 (DJK, 9).
- BW og PT: Kolding-Egtved Jernbane. DJK, 1965. 64 s, ill. 15,00 (DJK, 10). - 2. udg. DJK, 1982. 63 s, ill. 38,00.
- BW og PT: Nakskov-Kragensås Jernbane. 1915-5. marts-1965. DJK, 1965. 61 s, ill. 12,00 (DJK, 11).
- PT og BW: Skagensbanen 1890-24. juli-1965. DJK, 1965. 86 s, ill. 12,00 (DJK, 13).
- PT og BW: Hjørring-Ålbæk og Hirtshalsbanen 1925-18. december-1965. DJK 1965. 68 s, ill. 12,00 (DJK, 14).
- BW, Poul Skebye Rasmussen og PT: Stubbekøbing-Nykøbing-Nysted Banen. DJK 1966. 102 s, ill. 20,00 (DJK, 15).
- BW og PT: Helsingør-Hornbæk-Gilleleje Banen. HHB 1906-22. maj-1966. HHGB 1916-11. juli-1966. DJK, 1966. 101 s, ill. 19,00 (DJK, 16).
- Jensen, Reinhold og PT: Katalog over Danmarks jernbanefrimærker 1865-1965. Reinhold Jensen, 1966. 165 s, ill.
- BW og PT: Lyngby-Vedbæk Jernbane. DJK, 1967. 99 s, ill. 25,00 (DJK, 17).
- BW og PT: Maribo-Torrig Jernbane. DJK, 1967. 59 s, ill. 15,00 (DJK, 18).
- PT og BW: Køge-Ringsted Jernbane. DJK, 1968. 115 s, ill. 32,00 (DJK, 20).
- BW og PT: Hjørring-Hørby Banen. DJK, 1969. 79 s, ill. 20,00 (DJK, 23).
- PT og BW: Maribo-Bandholm Jernbane. 1869-2. november 1969. DJK, 1969. 92 s, ill. 20,00.
- BW og PT: Horsens-Juelsminde Jernbane. DJK, 1970. 96 s, ill. 25,00 (DJK, 25).
- PT: Gribskovbanen 1880-1924. 1970. 154 s, ill. 48,00.
- Kystbanen 1897-1972. Søllerød Kommune, 1972. 312 s, ill. 59,50.
- PT: Trafikken på søerne 1893-1969 og samarbejdet med jernbanerne samt den ny båd fart fra 1970. (Frederichsen, Frederik: Bådarten på Furesøen og tilstødende vande. 1973, s. 55-97). (Org.: Søllerødbogen, 1972, s. 55-97).
- PT: Hillerød-Frederiksværk-Hundested Jernbane 1897-1972. DJK, 1972-73. Bd. 2-3, ill. (DJK, 33-34). Bd. 2: 1947-1972. 1972. 67 s, 20,50. Bd. 3: Rullende materiel. Materieltegninger. Sporplaner. Det Danske Staalværk A/S. 1973. 55 s, 25,00.
- BW og PT: Horsens Tørring Banen. DJK, 1973. 80 s, ill. 30,00 (DJK, 31).
- PT: Søllerød Kommune - på postkort. Historisk-Topografisk Selskab for Søllerød Kommune, 1974. 13 s, ill. 10,50 (org.: Søllerødbogen, 1973, s. 143-155).
- Plum, Ole-Chr. M., PT og BW: Odsherreds Jernbane 1899-1974. DJK, 1974. 135 s, ill. 53,00 (DJK, 35).
- BW og PY: Lollandsbanen 1874-1. juli-1974. DJK, 1974. 271 s, ill. 85,00 (DJK, 36).
- Plum, Ole-Chr. M. og PT: Nordvest-Ekspressen. Nordvestbanen 100 år 1874-1974. DJK, 1974. 28 s, ill. 7,00.
- PT: Tisvildebanen 1924-18. juli-1974. Eget forlag, 1974. 39 s, ill. 19,00.
- Plum, Ole-Chr. M. og PT: Slagelse-Næstved Banen 1892-1971. DJK, 1974. 20 s, ill. 4,00.
- PT: Lundtoftebanen. Historisk Topografisk Selskab for Søllerød Kommune, 1975, 28 s, ill. 11,50 (org.: Søllerødbogen, 1974, s. 93-113).
- PT: Hirtshalsbanen gennem 50 år. 1925-19. december-1975. Hirtshalsbanen, 1975. 109 s, ill. 45,00.
- PT: Nærumbanen gennem 75 år. 1900-25. august. 1975. Historisk-Topografisk Selskab for Søllerød Kommune, 1975. 231 s, ill. 79,50.
- PT: Sorø-Vedde Banen. Eget forlag, 1976. 80 s, ill. 42,75.
- PT: Midtbanen. Eget forlag, 1977. 143 s, ill. 79,00.
- PT: Tørsbøl-Padborg Banen. Eget forlag, 1977. 55 s, ill. 32,00.
- PT: Broager Banen. Eget forlag, 1977. 56 s, ill. 32,00.
- Rambusch, H.H.A.: En gammel jernbanemands erindringer 1854-1882. Ved Jens Koefoed og PT. Herluf Andersen (Lademann), 1977. 214 + 29 s. 88,00.
- PT: Dampvogne og landevejslokomotiver. Eget forlag, 1978. 117 s, ill. 89,00.
- PT: Med Lemvigbanen gennem 100 år. 1879-20. juli-1979. (Haase), 1979. 258 s, ill. 160,00.
- PT: Vemb-Lemvig-Thyborøn Jernbanes rullende materiel gennem 100 år. 1879-20. juli-1979. (Haase), 1979. 110 s, ill. 95,00. Omkring tertiærdriftens tidligste år. Skitser fra Vemb-Lemvig Jernbane 1879-1882. C.P. Aubeck og A. Falkmans optegnelser. Udgivet af Jens Koefoed og PT. Apud Apum. (Haase), 1979. 78 s, ill. 48,50.
- PT: Gribskovbanen på postkort. (Haase), 1980. 29 s, ill. 25,00.
- PT: Hornbækbanen på postkort. (Haase), 1980. 37 s, ill. 38,00.
- PT: KSB - Kjøbenhavn-Slangerup Banen. (Haase), 1980. 203 s, ill. 165,00.
- PT: KSB-DSB: Slagerupbanen-Hareskovbanen. (Haase), 1981. 182 s, ill. 199,00.
- PT: Klosterbanen (Rødekor-Løgumkloster-Bredbro) og Rømøbanen (hestebanen Kongsmark-Lakolk). ptBøger (Rosenkilde og Bagger), 1982. 68 s, ill. 88,00.
- PT: Pladsbilletter, takster og pladsbestilling. (Poulsen, John: Lyntog. 1985, s. 76-79).
- PT: Nørrebro stationer gennem 100 år. 1. juli 1886-1986. »banebøger«, 1986. 48 s, ill. 69,00.
- PT: Forsvundne jernbanestationer. »banebøger«, 1988. 80 s, ill. 149,00.



DJKs første bestyrelse 1961. Fra venstre Svend Jørgensen, Mogens Bruun, Chorfitzen, Peer Thomassen (med blød hat), Wilcke og Erik B. Jonsen

2. Årbogs-/Tidsskrifts-/Avisartikler:

- JBI, 1958: 12, s. 274-275: PT: På opdagelse efter nedlagte jernbaner. Nærum-Vedbæk strækningen.
- JB, 1961: 3, s. 2: PT: Lyngby-Nærum Jernbane - kort fortalt.
- JB, 1961: 4, s. 2-3: PT: Stubbekøbing-Nykøbing-Nysted (SNNB) kort fortalt.
- JBI, 1961: 7, s. 186-188: PT: På afskedstur med Ringkøbing-Ørnhøj-Holstebro Jernbane.
- JB, 1962: 5, s. 3-4: PT: Langelandsbanen.
- JB, 1962: 7, s. 3: PT: Lidt om Køge-Ringsted Banen.
- JB, 1963: 1, s. 5-6: PT: Danske baners forkortelser (ejendomsmærker på rullende materiel).
- JB, 1963: 2, s. 3-4 + 3, s. 3-5: PT: Statsbanernes forkortelser for stationsnavne.
- JB, 1963: 6, s. 6: PT: Hvad De får at se på turen. (= FFJ, HA, HLA, HP/a).
- JB, 1963: 6, s. 8: PT: Lidt om Hjørring Privatbaner i almindelighed og om HLA i særdeleshed.
- JBI, 1963: 3, s. 60-62: PT og SAG: Farvel til Køge-Ringsted Jb.
- JB, 1964: 7, s. 17-19: PT: Lidt »andet« om HHGB.
- JB, 1965: 1, s. 13 + 15: PT: GDS C4-P 209-C4.
- JB, 1965: 1, s. 23 + 25: PT: Tak, Asea. (-for at skænke penge til køb af LJ M1).
- JB, 1965: 2, s. 29 + 31: PT: Dampsporvogne og dampmotorvogne på danske baner og sporveje.
- JB, 1965: 4, s. 15: PT: Lollandsbanen i gamle dage.
- JB, 1965: 6, s. 8: PT: Nordvestfynske Jernbane OMB.
- JB, 1966: 1, s. 27 + 29: PT: »Y-togene«.
- JB, 1966: 2, s. 5 + 7: PT: Mergelbanen - der nær var blevet personbane. (Om Eskjær-Slyng).
- JB, 1966: 3, s. 5 + 7 + 9 + 10: PT: Møgelkjær-Aalestrup Banen. (Den første interimistiske Viborg-Aalestrup Banen).
- JB, 1966: 8, s. 5 + 7 + 9 + 11 + 13 + 15: PT: Frederiksværk-Hundredest Jernbane 1911-22. december-1966.
- JB, 1967: 1, s. 7 + 9-10: PT: Brønderslev 16. august 1871-27. november 1966.
- JB, 1967: 1, s. 15 + 17: PT: Transportører.
- JB, 1967: 2, s. 9 + 11 + 13: PT: Erindringer - og andre småting om Slangerupbanen.
- JB, 1967: 4, s. 5 + 7 + 9 + 11-12: PT: Svanemøllen.
- JB, 1967: 5, s. 5 + 7 + 9: PT: Amagerbanen 1907-17. juli-1967.
- JB, 1967: 6, s. 8-9: PT: Omegnstrafik i forbindelse med DSB.
- JB, 1967: 7, s. 5 + 7 + 9: PT: Fokus på Stilling. (Station mellem Skanderborg og Århus).
- JB, 1967: 8, s. 5 + 7 + 9 + 11 + 13 + 15: PT: Kjøbenhavns Boulevardbane 1917-1. december-1967.
- JB, 1967: 8, s. 30-31: PT: Krukkevognen igen... (Vogn med 12 stenkrukker, bygget 1913).
- JB, 1968: 1, s. 5 + 7 + 9 + 11: PT: Ebeltoft-Trustrup Jernbane.
- JB, 1968: 3, s. 5 + 7 + 9 + 11: PT: En idyl forsvinder: Skødstrup.
- JB, 1968: 5, s. 9 + 11 + 17 + 19: PT: Endnu en idyl forsvandt: Springforbi.
- JB, 1968: Særrummer, sept., s. 2-4: PT: Farvel til smalsporet. (d.v.s. DBJ).
- JB, 1968: 6, s. 5-7: PT: Danmarks-Expressen. (D.v.s. København Berlin 1907-09).
- JB, 1969: 1, s. 5-9 + 11: PT: En rejse Næstved-Slagelse 1908-1968.
- JB, 1969: 4, s. 5-6: PT: Atter billetter i Charlottenlund østre B.
- JB, 1969: 5, s. 5-9: PT: Fiskebæk-Furesø.
- JB, 1969: 5, s. 25: PT: Godsfrimærker. (= Supplement til Reinhold Jensens og PTs katalog).
- JB, 1969: 6, s. 9-11: PT: Maribo-Bandholm Jernbane 1869-2. november-1969.
- JB, 1969: 7-8, s. 5: PT: Hvad et postkort kan fortælle. (Ringe Station, 1906).
- Lolland-Falsters Historiske Samfunds Årbog, 1969, s. 39-46: PT: Jernbanerne på Lolland-Falster.
- Aalborg-Bogen, 1969, s. 7-68: PT: Ålborg-Randers Banen gennem 100 år.
- JB, 1970: 1, s. 9-10: PT: Fortæring undervejs. (= Frokostkurv, 1900).
- JB, 1970: Særrnr. 1 A, s. 3: PT: Godsfrimærker. (= Yderligere supplement!).
- JB, 1970: 2, s. 5-6: PT: »Ranger-hygge« ved århundredskiftet. (Fredericia, 1902).
- JB, 1970: 4, s. 11-13: PT: Noget om Vanløse.
- JB, 1970: 5, s. 8: PT: Vanløse-Jyllinge Banen.
- JB, 1970: B1, s. 6: PT: Medlemmerne i 10 år. (Af DJK).
- JB, 1970: B1, s. 7: BW og PT: Dansk Jernbane-Klub som bogudgiver.
- JB, 1971: 5, s. 5-6: PT: Lopholmen, Vokstrup, Pibemose. (Trinbrætter på GDS).
- JB, 1971: 7, s. 4-5: PT: Takstforhøjelsjubileum. (= 20. gang på 75 år i DSB).
- JB, 1972: 6, s. 5-10: PT: Lyngbyvej, Ryparken.
- 23.2.1973, Frederiksborg Amts Avis: PT: Cyklist i Nordsjælland i 1909.
- JB, 1973: 4-5, s. 5 + 7 + 9: PT: Før: Østjællandske Jernbaneselskab. Nu: Østbanen.
- JB, 1973: 4-5, s. 11 + 13: PT: Fra legeplads til veteranjernbane: FFJ nr. 34.
- JB, 1974: 2, s. 5-9: PT: Arbejdsgruppe Nærbane Århus. DSB-Århus Kommune.
- JB, 1974: 2, s. 9-11: PT: Holbæk Station 1874-1974.
- JB, 1975: 2, s. 8-9: PT: Erindringer i billetform.
- JB, 1975: 4, s. 5 + 7 + 9-11: PT: Ribebanen 100 år.
- JB, 1976z; 6, s. 105-108: PT: Omkring Emdrup Station.
- JB, 1978: 6, s. 145-149: PT: Mk. (= Mosskov Trinbræt ml. Aalborg og Hobro).
- JB, 1979: 3, s. 68-69: PT: Noget gammelt om VLTJ.
- JB, 1983: 5, s. 108-114: PT og BW: Mørmarkbanen - 50 år.
- JBI, 1984: 2, s. 10-12: PT: Nærbane Århus 1878-1949. □

En billig sneplov

En jysk driftsbestyrer konstruerede i 1878 en billig sneplov. En tilsvarende type anskaffedes senere af flere privatbaner

Af Asger Christiansen

I august 1876 åbnedes jernbanen Randers-Grenå, og året efter fulgte strækningen Århus-Ryomgård. De to baner havde fællesdrift under navnet Østjydske Jernbane (ØJJ). Allerede under banernes bygning stod det klart, at de ville få økonomiske problemer. Det fik konsekvenser bl.a. for anskaffelsen af rullende materiel. F.eks. var det i første omgang besluttet, at ØJJ skulle have et par sneplove af samme type, som benyttedes hos de jyskfynske jernbaner. Af sparehensyn blev det opgivet, og de to baner havde ved åbningen ingen sneplove.

Driftsbestyrerens ide

I vintrene 1876-77 og 1877-78 var toggangen på ØJJ flere gange standset af sne. Det betød mistede indtægter. Dertil kom løn til det ekstramandskab, der blev sendt ud for at grave strækningen fri. Noget måtte der altså gøres, men driftsbestyrer C.G. Bayer mente stadig ikke, at der var råd til indkøb af sneplove på egne hjul. I stedet foreslog han en anden løsning.

Som alternativ til de dyre sneplove foreslog driftsbestyreren, at han selv konstruerede en snenæse, der kunne spændes fast på damplokomotiverne. ØJJ's bestyrelse godkendte forslaget, og Bayer udarbejdede straks en tegning af en snenæse. Da ideen var ny og uprøvet, skulle der i første omgang kun anskaffes en enkelt snenæse. Den blev i januar 1878 bestilt hos vognfabrikken Scandia i Randers.

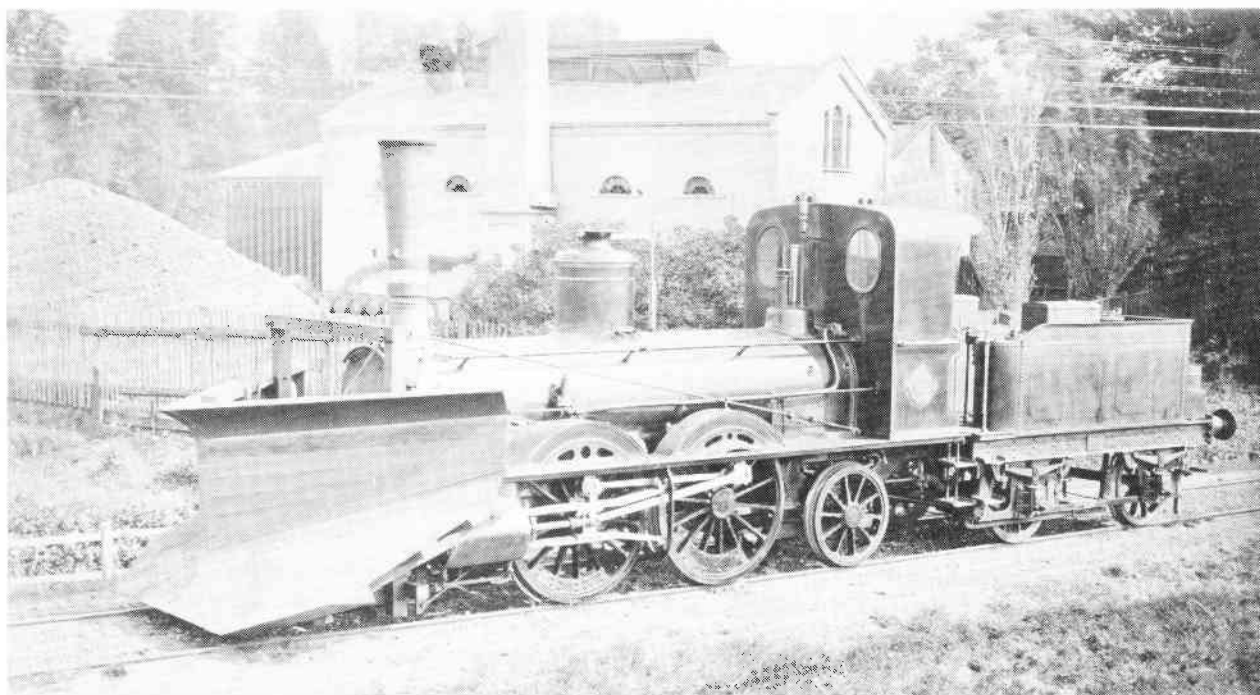
Snenæsen var af træ og bestod af en kileformet plov monteret på en lodret bæleramme. Denne ramme hvilede på lokomotivets pufferplanke, og var tillige spændt fast til maskinens fodplade ved hjælp af et skråbånd af jern. Endelig var snenæsen med et beslag fastgjort til sporrømmene. Plovens højeste punkt lå 180 cm over skinnekannten.

Allerede tre uger efter bestillingen kunne Scandia aflevere snenæsen til en pris af 320 kr. Til sammenligning kan det nævnes, at en sneplov på egne hjul kostede mere end det tidobbelte.

Allerede kort efter leveringen kom snenæsen i brug, og den viste sig hurtigt at indfri Bayers forventninger. Også ØJJ's værkstedsforstander og banemester udtrykte deres tilfredshed, efter at de begge havde kørt med på lokomotivet. Snenæsen kunne rydde sne af indtil en meters højde, og sneen blev kastet tilstrækkeligt ud til siden. Snenæsens konstruktion viste sig robust nok til at køre ind i snedriver, når hastigheden var op til 40 km/t. - ØJJ havde altså fået et både billigt og effektivt middel til snefykning, og året efter (altså 1879) anskaffedes yderligere to snenæser af samme type. Leverandøren var igen Scandia i Randers.

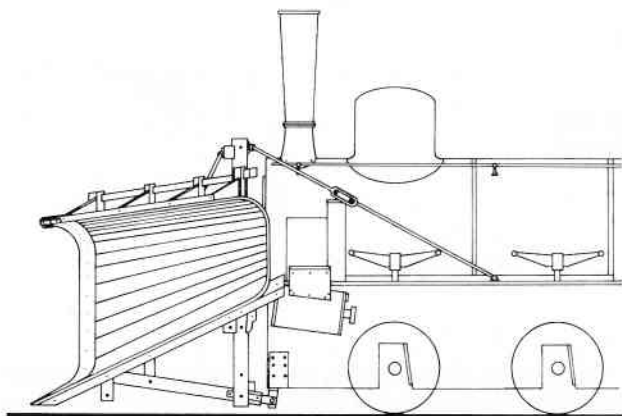
Andre baner køber snenæser

I de følgende år indviedes flere privatbaner, der blev an-



Driftsbestyrer Bayers første snenæse monteret på ØJJ nr. 5.

Foto ved Scandi i Randers, 1878 (arkiv: Asger Christiansen)



RHJ nr. 3 med den ene af de to snenæsere, som Scandia leverede ved banens åbning i 1883 (tegning: Asger Christiansen)

lagt så billigt som muligt. Derfor var der ikke råd til bl.a. sneplove på hjul. I stedet anskaffedes snenæsere med driftsbestyrer Bayers konstruktion som forbillede.

Gribskovbanen åbnedes i januar 1880, og driften besørgetes af to dampvogne. Derudover havde banen et meget lille damplokomotiv, GDS nr. III. Det var anskaffet »navnlig til Snerydning«. Til damplokomotivet bestilte

GDS en snenæse hos Scandia. Bestillingen lød på »En lille Sneplov i passende Forhold til Lokomotivet... I øvrigt nærmest den Østjydske Jernbane leverede Plov«.

Vemb-Lemvig Jernbane blev åbnet i 1879, og den var anlagt så billigt som muligt. Bl.a. derfor fandtes der ikke drejeskiver på endestationerne, og så var en sneplov jo ikke til megen hjælp. I stedet indstilledes driften, når der lå for meget sne! Efter to års drift fik VLJ dog drejeskiver i Vemb og Lemvig. Samtidig anskaffedes en snenæse fra Scandia.

Den næste privatbane, der benyttede snenæsere, var Randers-Hadsund Jernbane. Fra starten i oktober 1883 blev trafikken klaret af to dampvogne og et trekoblet damplokomotiv. På Gribskovbanen havde det vist sig, at dampvognene hurtigt måtte give op, når skinnerne var dækket af sne. Bl.a. derfor indkøbte RHJ to snenæsere til lokomotivet nr. 3. De to snenæsere blev stationeret i henholdsvis Randers og Hadsund, så man altid kunne sende rydningstog ud fra endestationerne. Snenæsere var i brug indtil 1920, hvor banen anskaffede en sneplov på hjul.

Endelig kan det nævnes, at Nordfynske Jernbane anskaffede en snenæse magen til RHJ's i 1891. Gribskovbanen fik leveret endnu en snenæse, da sidebanen Kagerup-Helsingø åbnedes i juni 1897. □

Inlandsbanan 1. del

I tre artikler giver vi et bud på næste sommers rejsemål. Første og sidste del er rejsebreve fra to »Inlandsfarere«, medens anden del er en historisk beskrivelse af den fascinerende lange bane.

Af Ole Edvard Mogensen

Inlandsbanan i Sverige er en 1300 km lang sidebane. Den går mellem Kristinehamn og Gällivare. Banen blev færdig i 1937. Nogle af delstrækningerne er dog ældre. Strækningen Lesjöfors-Mora blev nedlagt i 1960'erne. Resten af banen har siden været truet af nedlæggelse. I 1985 ophørte trafikken mellem Kristinehamn og Lesjöfors. Mellem Kristinehamn og Filipstad blev trafikken dog genoptaget i 1986. Grunden var, at der var fremgang i antallet af passagerer, som rejste på Inlandsbanekortet.

Da banen går gennem nogle meget tyndt befolkede områder, har der i mange år været få rejsende, indtil 1984. Så vendte udviklingen. SJ, Turistforeningen i Østersund og de 20 kommuner langs banen gik sammen om at satse på banen som turistbane. Det blev en større succes, end nogen havde turdet håbe på.

Inlandsbanekortet

SJ har gennem de sidste fire år haft et særdeles godt tilbud til dem, som ønsker at opleve banen. I 1988 er i perioden 11. juni-21. august et særligt Inlandsbanekort blevet solgt. Kortet koster kun 390 svenske kroner og gælder i 14 dage. Så må man rejse ligeså meget, som man har lyst til på den 1300 km bane. I den øvrige del af året

sælges kortet til lavpris. Kun 275 svenske kroner for 14 dage. Kortet giver også følgende fordele:

- 30% rabat på tilslutningsbilletten til og fra Inlandsbanen
- særpris ved rejse på Malmbanen Gällivare-Narvik/Luleå
- 50% rabat i busser i banens opland.

Turen på banen

Inlandsbanen trafikeres kun om dagen. Hvis man tager turen i et stræk, varer det to dage med overnatning i Østersund. På strækningen Filipstad-Lesjöfors-Mora, hvor togtrafikken er indstillet, gælder kortet til bussen, som kører på denne strækning. Men der er et alternativ til bussen. Selvom denne strækning er nedlagt, ligger sporet der endnu, så det er muligt at køre en del af strækningen selv - nemlig på skinncykel. Skinncykler udlejes mellem Oforsen og Eldforsen. De skal dog bestilles forud.

På resten af strækningen kører der tog. Men der er ikke mange at vælge imellem. F.eks. kører der mellem Østersund og Storuman dagligt tre tog i hver retning. Mellem Arvidsjaur og Gällivare kører der ét!! tog om dagen!

En rejse på banen er en stor naturoplevelse. Rejsen byder på mange smukke landskaber med elve, søer og

skove. Elge og rener ses også fra toget. Nogle gange endda på selve sporet! En vigtig ting på så lang en tur er forplejningen. Det klares enkelt og effektivt, men på en - set med nutidens øjne - lidt usædvanlig måde. Med passende mellemrum kommer togpersonalet gennem toget og samler bestillinger ind på kaffe, brød, sandwich m.v. Bestillingen videregives til en senereliggende station. Her har toget så et passende ophold, og alle passagererne myldrer ud på perronen og køber de bestilte ting. Disse nydes så på den videre togrejse. Endelig er der et par gange om dagen på de større stationer et lidt længere ophold, så der er mulighed for at besøge den lokale grill eller »Gatukök«, som svenskerne kalder det.

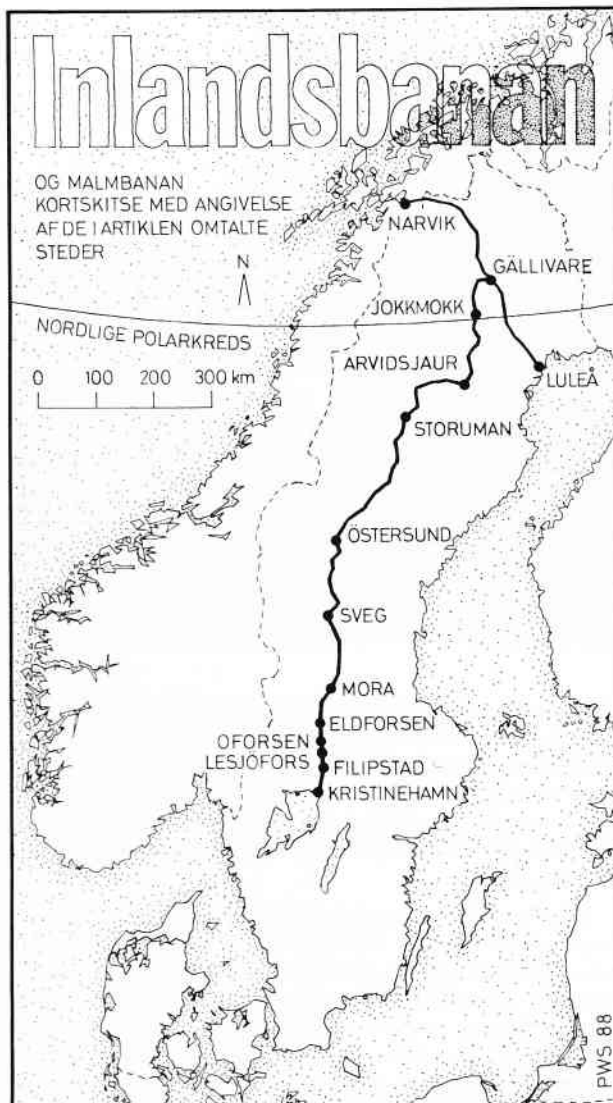
Oplevelserne undervejs

En så lang bane, og så mange timer i et tog, byder naturligvis på mange oplevelser.

Ved afgangen fra Kristinehamn bestod toget af en enkelt motorvogn. Men folk myldrede frem. Der var slet ikke plads til alle i den ene vogn. Folk så rådvilde ud, især de, som der ikke var siddeplads til. Men det gjorde togets personale noget ved. Vi blev over højtaleranlægget i toget orienteret om, at vi nok ville blive lidt forsinket, fordi lokomotivføreren skulle ud til remisen og hente en motorvogn mere. God information. Lokomotivføreren nærmest spurtede afsted til remisen, klargjorde en motorvogn mere, og rangerede ind på stationen. Sammenkobling og bremseprøve. Så vi blev kun et par minutter forsinket - og der var siddeplads til alle. Fin service.

På mange af de mindre stationer er der ingen centralisering. Sikring af sporskifterne sker ved hjælp af en hængelås, og sporskifterne er stedbetjente. Krydsning sker så ved, at »stinsen« (stationsbestyreren), når begge tog er ankommet og ekspederet færdig ved perronen, kører med det ene tog ud til sporskiftet, låser det op, lægger det om, og giver afgang derfra.

Banens højeste punkt er mellem Mora og Sveg. Her er der en kraftig stigning. Da jeg besøgte banen, var det høj-sommer. Masser af sol og varme. Det brød motorvognene sig imidlertid ikke om. Så det gik langsommere og langsommere. Til sidst gik toget helt i stå. Der holdt vi så midt i skoven. Det tog de rejsende med sindsro. Ikke mindst fordi vi via højtaleren på en underholdende måde blev holdt løbende orienteret om slagets gang. Heldigvis



fik toget vejret igen, og vi fortsatte. Men ikke ret langt. Så gentog historien sig. Almindelig moro i toget. I højtaleren lød trøstende ord om, at nu skulle vi bare lige op over den næste bakke, så fladede det ud igen. Højtalerin-



En helt speciel slags spisevogn, eller hvad man nu skal kalde det. I toget er maden bestilt, og her en time senere kan maden afhentes ved perronkanten i Ulriksfors. Foto af Ole Edvard Mogens den 6. juli 1988.



Der er ikke mange togpar om dagen på Inlandsbanan - højst to-tre, til gengæld kan toget være langt. Både nord og syd for Östersund ses ikke sjældent tremotorvogne sammenkoblet. Her har Ole Edvard Mogenssen fanget menneskemylderet ved togkrydsningen i Sveg den 5. juli 1988.

formationen var i det hele taget god. På grund af problemerne med at forcere bakken, var vi blevet ca. en halv time forsinket. Det medførte, at en krydsning med et godstog var blevet forlagt. På krydsningsstationen gav det lidt ventetid. Men vi blev orienteret om det hele. Det gør det lidt lettere at acceptere, at Inlandsbanan ikke altid kører tog-til-tiden.

Ved Polarcirklen syd for Jokkmokk standser toget normalt ved et trinbræt. Her er der så mulighed for at komme ud og nyde udsigten. Men desværre lykkedes det ikke at få toget standset ved perronen. Vi røg forbi med alle fire vogne. Det var jo ikke så godt. Nu var vi lige blevet orienteret om, at der ville være et kort ophold ved Polarcirklen. Bedre blev det ikke, da det efter megen »børsten tænder« ikke var muligt at rykke tilbage. Men vi skulle naturligvis ikke snydes for opholdet. Så vi blev hjulpet ud i ballasten og gik tilbage - midt i sporet! Mens vi nød udsigten, lykkedes det at få bugt med det genstridige vendegear. Toget rykkede tilbage og samlede os op ved perron.

Der var altså et par smuttere undervejs. Men jeg må indrømme, at når jeg nu, mens dette skrives, tænker tilbage på dem, så har de ikke givet mig noget negativt indtryk. Nok ser man anderledes på tingene, når man er på ferie. Men alligevel synes jeg, at det var helt befriende ind-

imellem at opleve lidt uorden. At alt ikke var forudsigeligt og gik som planlagt. Det, som jeg husker, og som har efterladt et positivt helhedsindtryk, er det hjælpsomme personale og deres charmerende måde at løse uforudsete problemer på.

Toget

Togene på Inlandsbanan består af motorvogne litra Y1 og YF1, (YF1 har pakrum). De oprindelige er bygget af Fiat, senere udgaver er bygget i Sverige. Y1 er et motorregionaltog af nogenlunde samme årgang som de hjemlige MR-tog. Det er derfor naturligt at sammenligne de to tog. Ved første øjekast ser Y1'eren indre ikke ud af noget særligt. Sæderne er anbragt to og to på hver sin side af midtergangen i to storrums, (ryger og ikke-ryger), og sæderne vender samme vej. Det giver umiddelbart et indtryk af sammenklemthed. Her virker MR-togene mere rummelige. Men på trods af det, så vinder Y1'eren ved nærmere bekendtskab. Af fordele kan nævnes følgende: Bagagehylden har plads nok til en rygsæk. Det betyder meget på denne bane. Der er mange fjeldvandrere med stor oppakning på de kanter. Ryglænet er højt og har indstillelig nakkepude. Det kommer man til at sætte stor pris på efter to dage i sædet. Flere af vinduerne kan trækkes ned, så man kan få hovedet ud og følge med i, hvad der sker. Det er simpelthen en **nødvendighed** for at få den fulde rejseoplevelse, specielt på en bane som Inlandsbanan. Endelig har togene lukkede toiletsystemer. Så hvis man skal, må man også, når toget holder på en station.

Afslutning

Kan man lide at rejse med tog, så er en tur med Inlandsbanan bare sagen. Og Inlandsbanekortet gør turen rørende billig. Man får en storslået naturoplevelse og en togtur udover det sædvanlige. Rejser man i højsommeren, kan man også opleve midnatssolen. □

Yderligere oplysninger hos: Turismutveckling, Kyrkgatan 56, Östersund, samt på visse større DSB stationer.

I kommende numre giver Knud Jensen en historisk baggrund for Inlandsbanan, og som afslutning på denne lille serie en fyndig rejsekildring af samme forfatter.



H-H kavalkade

Kalejdoskopiske glimt af en ældgammel overfart med kig ind i den nære fremtid, som varsler store omvæltninger

Af Jan Forslund

I år kunne DSB fejre 100 året for overtagelsen af Helsingør-Helsingborg overfarten fra DFDS, som i et par årtier havde haft koncession på person- og poststruten mellem Danmark og Sverige. »Jubilæet« blev markeret på overtagelsesdagen den 1. juni med musik og dans på færgerne, der var fristende tilbud i kiosker og restauranter, og i dagens andledning var billetprisen nedsat til 1888 niveau: 1 kr. tur/retur. En festlig dag - de to sundbyer var flagklædt, som gjaldt det et kongeligt besøg. Om fire år, helt nøjagtigt den 10. marts 1992, finder et mere ægte jubilæum sted, idet det da er 100 år siden, at den første jernbanefærgе blev indsat på ruten, i øvrigt Danmarks første jernbanefærgerute til udlandet. Når dette jubilæum skal fejres, vil dén H-H. overfart, vi kender i dag, sandsynligvis være ændret radikalt med nye terminaler og større færgе, men herom senere.

Historisk tilbageblik

Man skal formentlig tilbage til stenalderen for at finde de første spæde tegn på bådtrafik over det 4,4 km smalle Øresund. Organiseret trafik, egentlig rutetrafik, spores dog først i midten af 1800-tallet, hvor passager- og post-ruter skød op. Da DSB overtog koncessionen i 1888, var det da også med en efter datidens forhold stor færgе D/S Masnedssund, som med en kapacitet på 350 passagerer alligevel hurtigt blev for lille. Ved overgangen til jernbaneoverfart i 1992, som mange regner for den egentlige start for H-H sejladsen, blev en betydelig længere færgе, »Kronprinsesse Louise« indsat. Færgen var en hjulfærgе, som efter forlængelse til 62 m kunne rumme tre af datidens bogievogne. Årene efter jernbaneoverfartens indvielse kom der skred i samfærdselen mellem de to broderlande. De svenske statsbaner SJ købte sig ind på Helsingborg station i 1896, og i Helsingør tilkom Kystbanen i



Postkort fra overfarten. Nederst et herligt halvtredserkort med »Kronborg« og vistnok »Dan« ved kaj. Hvem klarer navnet på færgen øverst? Arkiv: Jørgen Halvorsen

En af pionererne på H-H overfarten: »Kronprinsesse Louise«. H.P.K. Christensen har fotograferet prinsessen lige før indsejlingen til Helsingør omkring 1920. Arkiv: M. Krøjer.



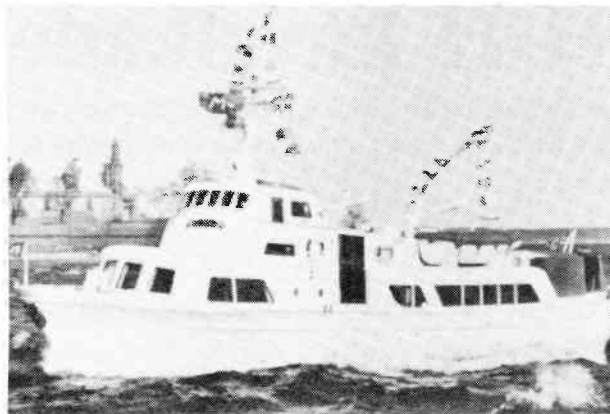
1897. Trafikken steg hurtigt, men de første 40 år sejlede dog kun med én fast færge, og en enkelt i reserve. Oftest med fem-syv daglige dobbeltture afhængig af antallet af internationale tog. Færger som »Helsingborg«, »Thyra«, »Kronprins Frederik« var de bærende kræfter indtil midten af 1930'erne, hvor »Dan«, »Svea« og den første bilfærge »Kronborg« blev indsat. Den stadigt stigende trafik, ikke mindst den bilende gjorde en mere intensiv fartplan nødvendig, og to nye færgelejer i Helsingør (1944) og Helsingborg (1954) kom til. Senere er et tredje færgeleje bygget i begge havne, flere og større færger blev indsat: »Kärnan« i 1946 (den sidste dampfærge) og de to første dieselfærger »Helsingør« og »Helsingborg« (1955 og 1960).

Nye tider for DSB

I midten af halvtredserne, hvor biltrafikken nærmest steg eksplosivt, så andre rederier chancen for at mase sig ind på den givtige overfart. Godt nok sejlede DSB flåden (rettere DSB/SJ) hyppigt, men tidssvarende og komfortabel var den ikke. Passagerapteringen var på alle færgerne under dæk (kælderbåde), jeg husker selv som dreng, hvordan en ordentlig gyngetur i de overbefolkede saloner kunne få en til at frygte næste års obligate juletur på jagt efter kaffe, mandler, nødder, sukker m.m. Om det var derfor, at de to nystartede færgerier fik så fin en start er svært at sige. LB færgerne, som gjorde deres entre på Øresund i 1955, var heller ikke alt for passagervenlige, hvem husker ikke »Betula«, men passagerfaciliteterne



LB færgernes første skib: »Betula«, her fotograferet i 1955 af rederiet. Arkiv: Jan Forslund



Sundbussernes første båd: »Henrik« fra 1958. Foto: Rederiet, arkiv: Jan Forslund

var over bildækket. I 1958 kom Sundbusserne til. Det norskejede rederi indsatte hurtige, små passagerbåde, som blev meget populære. Begge rederier fik hurtigt rod-fæste, og da DSB færgerne samtidig skulle klare den stigende overførsel af jernbanevogne - ikke mindst gods - fik DSB et lidt gumpetungt image blandt de vejfarende (tilkørselsforholdene var da også elendige).

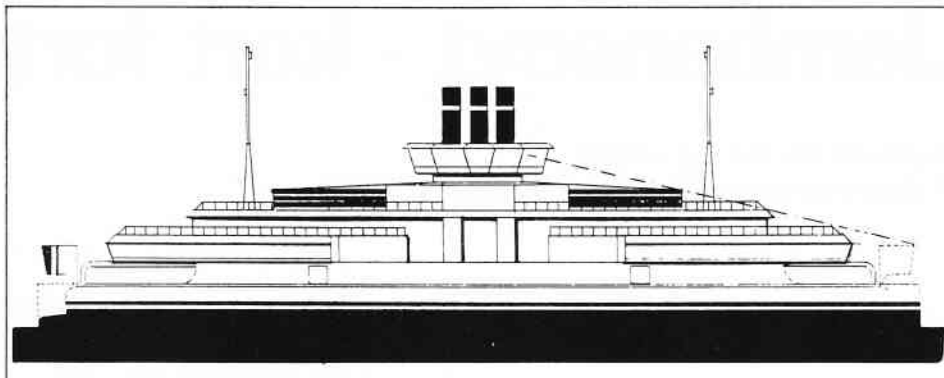
I slutningen af tresserne fik DSB dog vendt bøtten. I hastig rækkefølge blev »Najaden«, »Kärnan«, »Kronborg« og »Holger Danske« indsat. Nye passagervenlige færger, som sagtens kunne hamle op med de svenske færger - nu overtaget af den svenske stat - og kaldet SFL. Samtidig blev tilkørselsforholdene gjort betydeligt bedre for bilisterne - og de ældste færger udrangeret. Tilmed blev selve færgeterminalen kraftigt ombygget til glæde for de mange togpassagerer og daglige pendlere. Her trives stadig i bedste velgående dansk/svensk folkelighed på godt og ondt.

I 1986-1987 kom så endnu en nødvendig kapacitetsforøgelse til. Overførsel af godsvogne blev flyttet til den af DSB/SJ nyoprettede DanLink overfart i slutningen af 1986, og fra ferietiden 1987 blev de to gamle Kalundborg-Århus både, »Prinsesse Anne Marie« og »Prinsesse Benedikte« indsat. På en tilfældig valgt dag i ferietiden 1988 kunne det dog konstateres, at der stadig er kapacitetsproblemer. Lange bilkøer, trætte bilister, op mod tre timers ventetid... Og det til trods for, at der nu er mere end 200 dobbeltture af de tre rederier. For 100 år siden var der fem dobbeltture.



Tre generationer H-H. færger i Helsingør. Til venstre den oplagte »Helsingør«, i midten »Prinsesse Anne Marie« og til højre »Najaden«, som nu gør god fyldest i Alssund. Foto dagen efter prinsessefærgernes indsættelse 6. juni 1987 af Jan Forslund.

Skitse af den kommende færge-
type til H-H overfarten, unægte-
ligt meget afvigende fra de hidtil
kendte smalle færgetyper, som
har været så karakteristiske i en
næsten hundredårig periode.
Når de påtænkte to nye færger
indsættes i 1991 er det forvent-
teligt, at »Kronborg«, »Kärnan«
og »Holger Danske« forflyttes,
medens Prinsessefærgerne for-
bliver, indtil flere af de nye stør-
færger er bygget. Tegning:
DSB.



Fremtiden

Hvor mange år skal H-H overfarten bestå i sin nuværende form? - Næppe i mere end tre år, hvis det står til planlæggerne inde hos DSB. Som et af resultaterne af »Plan 2000« er der allerede i år truffet radikale beslutninger om H-H overfarten, som ved det næste runde jubilæum i 1992, vil være svær at kende fra den overfart, vi kender i dag. Det statsejede svenske rederi SFL og DSB/SJ er nået til enighed om en langtidsplan, som opererer med nye fællesterminaler og kaj anlæg, og bygning af to meget store færger. Kun to af de nuværende DSB færger bevarer. Der bliver færre, men større ture, og fortsat afgang hvert 20. minut.

Længere ude i fremtiden spøger en eventuel fast forbindelse. Men man kan næsten ikke forestille sig de to sundbyer uden færger... selvom broen skulle komme. □

MY-stisk MY-bemaling

MY 1126 har fået nyt design. Med sølv og lyseblå som gennemgående farver tager maskinen sig unægteligt ud. Det er bl.a. hensigten at bruge MY 1126 som hoteltog i forbindelse med et arbejdsløshedsprojekt, der starter næste år. MX 1021 kan vente en lignende overhaling. Steen H. Nielsen fotograferede den på Centralværkstedet i København den 28. oktober 1988.



På sporet af SVENDBORG NYBORGBANEN

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

Bogen beskriver også en stor del af Sydfynske Jernbaners trækraft.

MORGENPOSTEN:

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

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

Jernbanenyt - kort fortalt

Nyheder fra ind- og udland

I dette nummer: Privatbaner og Veteranbaner

Redaktøren håber sammen med redaktionen af »DSB-nyt« at kunne bringe en oversigt over de tre første kvartaler af 1988 i næste nummer af »jernbanen«. Forsinkelsen skyldes, at linierne til DSB er besværliggjort grundet visse omlægninger indenfor etaten.



Hjørring Privatbaner

Driftsresultater	1986	1987
Antal rejsende ¹⁾	500.832	489.219
Indtægt af personbef. ¹⁾ kr	3.196.514	3.237.373
Vægt af bef. gods i tog ¹⁾ t	47.423	35.602
Indtægt af bef. gods ¹⁾ kr	3.163.498	2.818.819
Samlet driftsindtægt ²⁾ kr	26.064.036	26.489.304
Samlet driftsudgift ³⁾ kr	30.011.202	30.978.738
Driftsresultat ³⁾ og ⁴⁾ kr	÷ 3.947.166	÷ 4.489.434

¹⁾ Tallene gælder kun for jernbanedriften

²⁾ Tallene omfatter Hirtshalsbanen, Hjørring Privatbaners Rutebiler og Hjørring Bybusser

³⁾ Tallene omfatter Hirtshalsbanen, Hjørring Privatbaners Rutebiler og Hjørring Bybusser og er ekskl. pensionsudgifter.

⁴⁾ Efter udbetaling af Hjørring Bybussers overskud på 75.852 kr. til Hjørring kommune fremkommer der for året 1987 et egentligt resultat på ÷ 4.565.286 kr.



Lille godstog på Hirtshals station. Foto den 18. september 1985 af Hans Henrik Frost.

Ved udgangen af driftsåret 1987 rådede Hjørring Privatbaner over følgende rullende materiel:

Trækraft:

- HP T 11 : Frichs 1934, ex HLA M 10 (1934-45), ex HP 40 (1946-1987)
- HP T 12 : Frichs 1959, ex DSB 146 (1959-1986)
- HP 13 : MaK 1958
- HP 14 : Frichs, 1953, ex HV DL 100 (1953-52), ex TFJ ML 4 (1962-68)
- HP 16 : Henschel, 1976
- HP Ym 32 : Uerdingen 1968
- HP Ym 33 : Uerdingen 1968
- HP Ym 34 : Uerdingen 1974
- HP Ym 35 : Duewag, Scandia 1983

Personvogne:

- HP Yp 55 : Uerdingen 1970
- HP Ys 66 : Uerdingen 1968
- HP Ys 67 : Uerdingen 1968
- HP Ys 68 : Uerdingen 1974
- HP Ys 69 : Duewag/Scandia 1983

I 1987 købtes to nye Leyland/DAB rutebiler, en brugt Leyland/DAB rutebil samt en brugt Iveco lastbil til rutebilværkstedet. Ligeledes købtes i 1987 en ny Isuzu varevogn til jernbaneværkstedet. To ældre rutebiler, en lastbil, en varebil og en stationcar er samtidig afhændet.

I 1988 er indkøbt tre nye Leyland/DAB rutebiler (nr. 95, 96, 98) samt to brugte Leyland/DAB rutebiler (nr. 94 og 97).

I Aalborg Stiftstidende kunne man medio august læse, at det norske rederi, Fred. Olsen Lines, vil indsætte en ny storfærge på ruten Hirtshals-Kristiansand i sommeren 1989. Den ny superfærge er et søsterskib til de Stena-færger, som sejler Göteborg-Kiel, og den er bygget i Polen. Færgen er dog ikke færdigbygget, hvilket skal ske på et vesteuropæisk værft. Rederiet vil ikke love, at den ny færge får jernbanespor på dækket, da overførslerne af godsvogne siden 1982 er faldet fra ca. 8000 vognladninger til ca. 3200 i 1987. Fred. Olsen Lines har kun færgen »Borgen«, der endnu sejler Hirtshals-Kristiansand, med jernbanespor. Hjørring Privatbaner vil miste transporterne af de mange godsvogne (med ca. 30.000 t gods i 1987), hvis Fred. Olsen Lines ophører med at overføre godsvogne.

Sidste nyt!!!

Den 17. november fik Hillerød Privatbaner endelig sine Mx maskiner - tre i alt - Mx 1003, 1006 og 1007. De tre lokomotiver er lejet med forkøbsret, og ønsket er en ombytning til Mx 1017, 1018 og 1019 ved køreplansskiftet til sommer inden endeligt køb. Prøvekørslerne startede den 5. december.

I en ikke fjern tidshorisont vil også HFHJ M 9 blive overflødig (M 11 er opgivet).

red.

Høng-Tølløse Jernbane

Driftsresultater	1986	1987
Antal rejsende ¹⁾	480.328	468.587
Indtægt af personbef. kr	3.638.172	3.697.579
Vægt af bef. gods ²⁾ t	11.247	14.078
Indtægt af bef. gods kr	1.552.648	1.947.020
Samlet driftsindtægt kr	9.923.422	10.643.338
Samlet driftsudgift ³⁾ kr	17.169.222	19.227.559
Driftsresultat kr	+ 7.845.800	+ 8.584.221

¹⁾ med banens tog.

²⁾ Vægt af bef. gods med banens tog var i 1986 4.027 t og i 1987 6.591 t.

³⁾ Ekskl. pensionsudgifter.

Det relativt gode sommervejr har bevirket, at spormoderniseringen på HTJ er gået godt, og den har indtil nu omfattet nyt spor St. Merløse-Udstrup samt fra Oustrup forbi Nystrup mod St. Merløse, hvortil man regner med at nå inden vinteren.

Som følge af mangel på skinner har baneafdelingen i august 1988 foretaget udskiftning af sporene på Stenlille station, hvor der samtidig laves ny perron ved både spor 1 og spor 2 (ø-perron).

I september måned 1988 vil spornettet på Skellebjerg krydsningsstation blive totalt udskiftet, og mens arbejdet står på er de faste togkrydsninger i Skellebjerg forlagt til Dianalund.

I august måned er stationsbygningen i Kr. Eskilstrup blevet istandsat udvendigt med en hvid cementbelægning, der skulle kunne holde i ti år.

Ved overgangen til sommerkøreplanen 29. maj 1988 ophørte kørslen med blandetog på HTJ. Herefter transporteres godsvogne i godssærtog, der tillyses efter behov.

HTJ S 47, ex SJ Y6 1037 (1955-79), er i juni solgt til Tjustbygdens Järnvägs Förening i Västervik. Fredag den 10. juni kørte S 47 for egen kraft fra Holbæk til Helsingør og efter sejlturen til Helsingborg videre gennem Sverige til Västervik.

Lollandsbanen

Driftsresultater	1986	1987
Antal rejsende ¹⁾	4.726.579	4.757.056
Indtægt af personbef. kr	52.054.134	53.530.625
Vægt af bef. gods t	134.708	112.219
Indtægt af bef. gods kr	6.239.673	5.841.172
Samlet driftsindtægt kr	64.545.452	65.470.915
Samlet driftsudgift ²⁾ kr	77.337.224	80.929.133
Driftsresultat kr	+ 12.791.572	+ 15.458.218

¹⁾ Heraf 1.051.904 rejsende med banens tog i 1986 og 1.037.496 i 1987.

²⁾ Ekskl. pensionsudgifter.

I perioden 3.-28. maj 1988 fik Lollandsbanen ombygget i alt 10 km strækningsspor fra Maribo forbi Ryde og mod Søllested med nye 45 kg skinner. En sporombygningskolonne fra DSB har foretaget spormoderniseringen, mens LJs baneafdeling har foretaget en del af forarbejderne til spormoderniseringen.

Først i 1990 fortsætter moderniseringen af selve strækningssporet, men allerede i 1988 vil spornettet på Søllested station blive ombygget og moderniseret.

Den i marts måned opstillede containerkran i Nakskov har givet Lollandsbanen øgede godstransporter. Der er således indgået aftale mellem De danske Sukkerfabrikker, LJ, DSB og DFDS om transport af løst sukker i containere til Storbritannien. Engang i en ikke fjern fremtid vil



HTJ 61 i arbejde ved Oustrup den 19. maj 1988.

Foto: OCMF

sukkertransport i indlandet nok også overgå til containere, idet sukkertankvognene er ved at være forældede og må udrangeres.

De øgede godstransporter på LJ har nødvendiggjort en omlægning af godstogskøreplanen på LJ, og flere ekstra godstog har måttet ekspederes på banen som følge af for stor togvægt til banens diesellokomotiver.

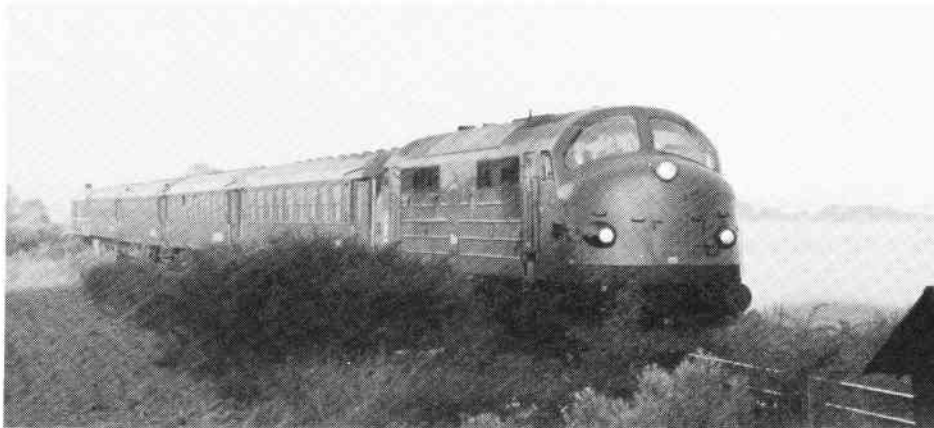
Den 28. maj blev Lollandsbanens nye værkstedsbygning i Nakskov indviet, og al vedligeholdelse af jernbanemateriellet foregår herefter i Nakskov. I det gamle værksted i Maribo indrettes værksted udelukkende for banens rutebiler. Dog indrettes malerværkstedet således, at banens tog fortsat skal males i Maribo. Malerværkstedet vil blive ombygget, moderniseret med tidssvarende ventilationsanlæg m.m.

Bla. for at kunne fremføre større godstog på banen og for bedre dieseltrækraft har Lollandsbanen i sommeren 1988 indgået en aftale med DSB om leje af diesellokomotiverne DSB Mx 1031 og 1033, bygget i 1961, idet lejeafgiften kan indgå som betaling ved evt. køb. Lokomotiverne ankom til Lollandsbanen den 20. juli 1988, og de er litreret LJ M 34 og M 35. Efter indvøning af lokomotivpersonalet forventes de to lokomotiver sat i egentlig drift ultimo september 1988.

Lollandsbanens specialvogn for banens tømmer siden 1966, ex LJ Ce 73, bygget af Scandia i Randers i 1922, er ophugget i Maribo i 1988.



LJ Ym 60 med nyt LJ logo på siden indvier den nye remise i Nakskov. Foto den 28. maj 1988: OCMF



Så kan vi præsentere Lollandsbanens MX'ere i aktion. Her er det M 35, som med fire Bgvogne og Ev 94 danner tog 1008 ved Våbensted mellem Maribo og Saksøbing. Foto den 7. september 1988 af John Hansen.

Lyngby-Nærum Jernbane

Driftsresultater	1986	1987
Antal rejsende	1.450.991	1.522.843
Indtægt af personbef. kr	3.873.964	4.116.248
Vægt af bef. gods ¹⁾ t	771	667
Indtægt af bef. gods kr	349.635	293.566
Samlet driftsindtægt kr	4.691.132	4.833.832
Samlet driftsudgift ²⁾ kr	9.923.973	10.168.750
Driftsresultat kr	+ 5.232.241	+ 5.334.918

¹⁾ Godset befordres med banens lastbiler til og fra Lyngby st. Dertil kommer 5.042 banepakker i 1987 mod 6.465 banepakker i 1986.

²⁾ Inkl. pensionsudgifter, der i 1987 udgjorde 379.368 kr.

Odsherreds Jernbane

Driftsresultater	1986	1987
Antal rejsende	1.105.369	1.159.761
Indtægt af personbef. kr	9.302.376	9.866.148
Vægt af bef. gods ¹⁾ t	17.883	16.836
Indtægt af bef. gods kr	3.224.819	3.111.200
Samlet driftsindtægt kr	35.240.096	35.376.684
Samlet driftsudgift ²⁾ kr	49.871.664	50.960.689
Driftsresultat kr	+ 14.631.568	+ 15.584.005

¹⁾ Vægt af bef. gods med banens tog var i 1986 6.808 t og i 1987 6.093 t.

²⁾ Ekskl. pensionsudgifter.

Gislinge station er i august måned 1988 istandsat uændret på samme måde som Kr. Eskilstrup på HTJ.

På OHJ forsinkes spormoderniseringen af strækningssporet også som følge af mangel på skinner, og man er derfor ultimo august 1988 kun nået lidt forbi Svinninge mod Hørve. Baneafdelingen har derfor forlagt residensen til Nykøbing, hvor man i slutningen af august er begyndt en total udskiftning og ombygning af spornettet.

På værkstedet i Holbæk er der i foråret indrettet helt nye kontorfaciliteter for værkmeesteren og kontorpersonalet. I forbindelse med overgang til EDB-styring af reserveredslageret m.v. er lageret i sommeren 1988 ombygget og udvidet, idet man i en del af værkstedet har indlagt en etage (et loft), der kan anvendes til lager. I det gamle fyrrum vil der blive indrettet specialværksted for gearkasser m.m.

Fra DB har OHJ indkøbt en brugt Køf-traktor, DB 323.597-5, bygget af Gmeinder GmbH, Mosbach/Bad i 1957. Traktoren, der er renoveret og ommalet på Regentalbahn, ankom til Holbæk den 1. juni 1988, og den er sat i drift som OHJ Køf 65.

OHJ har fra DSB indkøbt DSB Mx 1029, der er svært

beskadiget efter et rangeruheld i Korsør. OHJ Mx 101 og 103 afhentede det beskadigede lokomotiv hos DSB i København den 15. marts 1988. DSB Mx 1029 bliver sikkert genopbygget hos OHJ, idet banen har købt den ene front fra DSB Mx 1044.

Til traktorbrug for banens værksted er tidl. rettemaskine, bygget til DSB af Solinger-Hutte i 1971, til OHJ i 1985, renoveret og malet rød med nummeret OHJ 34 i efteråret 1987.

Vemb-Lemvig-Thyborøn Jernbane

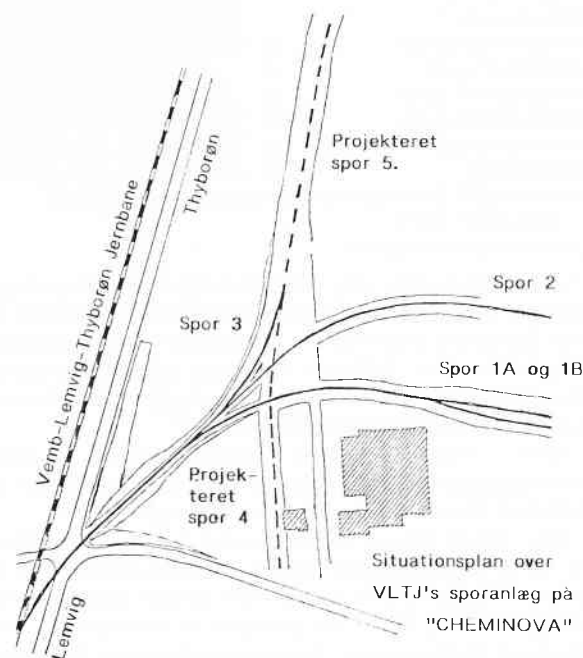
Driftsresultater	1986	1987
Antal rejsende ¹⁾	388.039	394.890
Indtægt af personbef. kr	4.030.926	4.278.892
Vægt af bef. gods t	23.887	24.010
Indtægt af bef. gods kr	1.719.776	2.188.002
Samlet driftsindtægt kr	8.014.310	8.825.699
Samlet driftsudgift ²⁾ kr	13.125.845	13.988.45
Driftsresultat ²⁾ kr	+ 5.111.535	+ 5.162.755

¹⁾ Heraf 152.883 rejsende med banens tog i 1986 og 163.340 rejsende i 1987.

²⁾ Ekskl. pensionsudgifter

Pr. 31. december 1987 rådede VLTJ over seks busser.

I »jernbanen« nr. 3/1987, p. 76, kunne det oplyses, at VLTJ havde indgået aftale med »Cheminova« om anlæg



af sidespor fra Rønland station og ind på fabriksområdet. Selve sidesporet fra VLTJ blev anlagt i foråret 1987, idet man samtidig skabte sporforbindelse til de to læssespor, spor 1A og 1B på illustrationen på fabriksområdet, hvor godsvognene hidtil var placeret i forbindelse med vognbørntransporterne. Endvidere er der anlagt et nyt læssespor, spor 2. Det er foreløbigt planlagt, at spornettet på fabrikken kan udvides med spor 3 og 4, således som det fremgår af illustrationen.

Med anlægget af det nye godsspor med tilhørende læssespor er det muligt for »Cheminova« at modtage og afsende varer på tidssvarende godsvognstyper, f.eks. bogiegodsvogne, og sådanne ses da også hyppigt på VLTJ.

Vestbanen

Driftsresultater	1986	1987
Antal rejsende ¹⁾	475.927	478.839
Indtægt af bef. gods kr	5.312.538	5.581.839
Vægt af bef. gods t	41.071	34.120
Indtægt af bef. gods kr	2.387.302	2.112.241
Samlet driftsindtægt kr	11.478.888	11.298.817
Samlet driftsudgift ²⁾ kr	15.330.062	16.418.462
Driftsresultat ²⁾ kr	+ 3.851.174	+ 5.119.645

¹⁾ Heraf 229.196 rejsende med banens tog i 1986 og 229.492 i 1987.

²⁾ Inkl. pensionsudgifter.

Der blev i 1987 anskaffet en ny lastbil, mens en ældre lastbil udrangeredes. Pr. 31. december rådedes over to lastbiler og otte busser.

Østbanen

Banens drift er i dag organiseret med en administrationsafdeling, en trafikafdeling, en godsafdeling, en maskinafdeling og en baneafdeling. Det betyder, at hele godsområdet med ledelsen af godstransporterne på såvel bane som landevej er udskilt fra stationen i Hårlev med særskilt kontor.

Spormoderniseringen på Østbanen kom til at tage et år længere end planlagt, og der afsluttedes i 1987 med bl.a. modernisering af spornettet på Rødvig og Hårlev stationer. I Hårlev er der skabt større afstand mellem sidesporene, idet det 6. spor er fjernet og pladsen udnyttet til forlægning af de øvrige spor. Spor 4 og 5 er renoveret ved genanvendelse af 41 kg/m-skiner lagt på træsveller. De blev indvundet ved strækningsmoderniseringen mellem Hårlev og Karise.

I såvel Hårlev som Rødvig er der lagt perlegrus mellem sporene på hele stationsområdet. Stationsarealet i St. Heddinge får samme renovering i 1988.

Østbanen påregner også i de kommende år at have store moderniseringsprojekter i gang. Således har banen søgt om moderniseringsbevilling på ca. 30 mill. kr. i årene 1989-1991 til opførelse af et helt nyt værksted i Hår-



Spormodernisering i Hårlev - lillejuleaften 1987 - med den gamle skinnibusmotortrolje MT 102. Foto: Jan Forslund

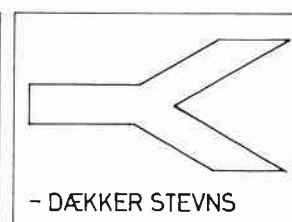
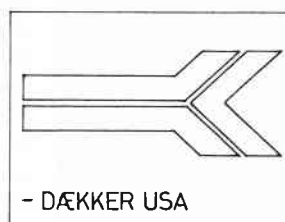
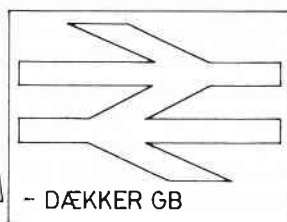


Skal dette tog også være Østbanens vigtigste redskab i kampen mod sneen de kommende år? Eller vil det lykkes banen at skaffe et »nyt« diesellokomotiv, f.eks. MX? Niels Munch Christensen har foreviget sneberedskabet med et af de gamle lokomotiver i januar 1987.

lev. Det nye værksted, der er projekteret til at skulle ligge omtrent, hvor den nuværende rundremise ligger, vil få tre spor, og det vil blive af omtrent samme dimensioner som det værkstedsbyggeri, der allerede er udført ved Hjørring privatbaner og Lollandsbanen.

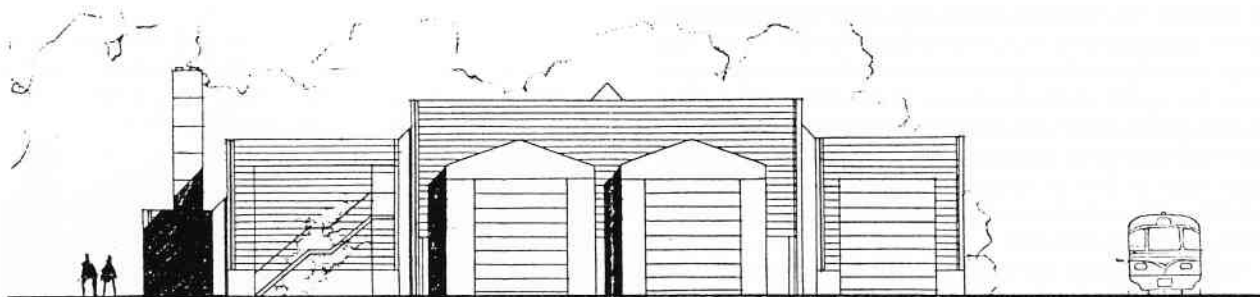
Desuden regner banen med at udskifte det eksisterende sikringsanlæg med et nyt DSI sikringsanlæg, type E 80 i årene 1989-92, og det vil bl.a. betyde, at man kan indføre linjeblok mellem stationerne uden strækningsisolering, og dermed vil stationerne kunne udstyres med ud kørselssignaler.

Det rullende materiel, der anvendes i den daglige drift, består af otte Y-tog, diesellokomotiverne M 8 og 9 fra 1953 samt M 10, der indkøbtes brugt i Tyskland i 1979. Y-togene er i 1988 blevet udstyret med klarmeldingsblink på vognsiderne, og der er kommet ding-dong-forvarsling på højtalermeddelelserne i togene.



COPYRIGHT: BRITISH RAIL/AMTRAK, ØSTBANEN OG PWS

I årevis har jernbanens læsere måttet nøjes med aviser og ugeblade til dækning af behovet for tegneserier. Nu rådes der bod på dette - med en lille comic strip ganske vist, men på internationalt plan:



Østbanens projekterede værksted - facaden mod nord. Ændringer kan dog forekomme.

Tegning: Østbanen

Pr. 1. december 1987 indførtes totalt rygeforbud i Østbanens tog, bl.a. fordi pakrummene nu er indrettet til også at kunne fungere som togførerkøpe. Disse pakrums få pladser udgjorde tidligere rygerafsnittet i Østbanens tog.

Planerne om at anskaffe et større diesellokomotiv som erstatning for de små Frichs-lokomotiver er ikke droppet. Ved Østbanen har man således undersøgt mulighederne for evt. at købe et brugt lokomotiv i enten Sverige eller Tyskland. Udbuddet er ikke særlig stort, når man ønsker et lokomotiv med 800-1100 HK som desuden kan køre med en rimelig strækningshastighed, 60 km/t. Dertil kommer, at priserne (inkl. reservedele) for et brugt, renoveret diesellokomotiv let kan blive ca. to mill. kr. Disse tilbud fra udlandet skal nu analyseres nøje og vurderes i relation til en evt. anskaffelse af et brugt Mx-lokomotiv fra DSB, og så får vi at se, om Østbanen i denne omgang får held til at udskifte M 8 og M 9.

Østbanen har solgt personvognene ØSJS B 52 og 53. Førstnævnte er i maj 1988 solgt tilbage til DSB, hvor

DSB museumstog har fået rådighed over vognen, mens B 53 allerede i efteråret 1987 overgik til Østsjællandsske Jernbaneklub, der nu restaurerer vognen samtidig med, at den benyttes i diverse tog.

I juni 1988 er de to gamle DSB Th-vogne solgt til Foreningen Dalmose-Skælskør Banen, og de blev den 3. juni afleveret i Køge.

De privatejede tankvogne DSB 20-86-070-1 801-5 og 804-9, der benyttes af Texaco til levering af dieselolie til Østbanen, vil blive overført til Østbanen som privatejede vogne under denne. De vil herefter blive vedligeholdt af Østbanen, og fremover kun anvendt mellem Køge havn og ØSJS.

Den 15. april 1988 brændte varehuset i Karise som følge af børns letsindige omgang med åben ild.

Der er i februar 1988 anskaffet to nye 10,24 m busser fra Leyland, DAB, der desuden har leveret yderligere en 12 m bus i august 1988.

»Privatbanerne« redigeres af Ole-Chr. M. Plum

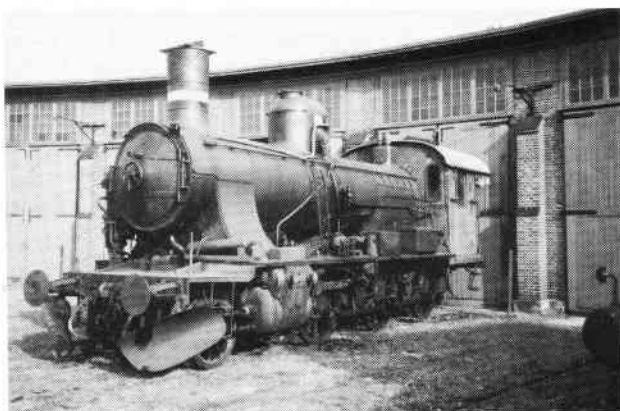
Veteranbanerne

Limfjordsbanen



Sæsonen 1988 gav nogenlunde samme omsætning i plantogene som sæsonen 1987. Vore kaffesælgende koner bidrager igen med en væsentlig del af vort overskud.

Særtog har der også været en del af både på fremmede spor og på hjemmebane, fordelt nogenlunde ligeligt mel-



Limfjordsbanens dejlige remise, som nu er under aktiv renovering. Foran poserer klubbens kommende trumfkort, D 825 uden tender. Foto i oktober 1987 af Martin Jacobsen.

lem damp og skinebustog. Materiellet har kørt uden nævneværdige problemer, men lidt er der jo altid.

Spritvogn

Apropos materiel, vognparken er blevet forøget med en ny vogn. Vognen, DDSF tankvogn nr. 700 1617-0, har vi fået foræret. Der er dog knyttet følgende bemærkninger til gaven i et følgebrev - citat: idet vi regner med, at klubben vil sørge for, at tankvognens udseende fremover vil blive holdt i samme høje standard, som karakteriserer de produkter, den tidligere har transporteret! - citat slut. En stor tak til Lüttger og Mygind hos DDSF for deres indsats.

Inden vi bliver overrendt af læsere af dette blad, må jeg skynde mig at tilføje, at vognen blev leveret tom. Spritvognen vil indgå i vore plantog fra næste sæson.

TFJ-C8 er stadig under restaurering, der går fremad, men der er stadig et stykke vej til målet.

Remisen

Vi har indledt et samarbejde med Aalborg Kommunes beskæftigelsessekretariat, »Job Aalborg«, om restaurering af remisen. Vi har selv udskiftet en del dårligt træværk i taget samt lagt nyt tagpap på over de udskiftede partier. Herefter har folk fra »Job Aalborg« smurt binder og tjære på taget samt udlagt skiftersten for at mindske solens nedbrydning af taget. Vi har fået udskiftet dårlige partier af tagrenderne, og derefter har »Job Aalborg« begyndt en tiltrængt renovering af alt murværk i remisen. Vi ser frem til den dag, hvor vi står med en friskrenoveret remise, og vi håber, at kronen på værket kan blive en yderst

tiltrængt fornyelse af vore porte. For at slutte remise-snakken af med maner må jeg hellere fortælle, at vi lørdag den 22. oktober modtog og aflæssede en 20 m drejeskive. Drejeskiven stammer fra Hobro.

Tilbage er kun at fortælle, at vi som sædvanligt (efterhånden) sluttede sæsonen af med det store kolde bord, med små lune retter og levende musik, til langt over midnat i weekenden 29.-30. oktober.

Ove Thomsen

Museumsbanen



Museumsbanens afslutningstur for sæsonen gik til Eskildstrup den 10. september. Med gaven fra Lollandsbanen - M 9 - gik turen planmæssigt indtil kort før Nykøbing, hvor olie-pumpen sagde stop. Med assistance fra en MH'er blev Eskildstrup dog nået, og her blev Museumsbanens nyeste klenodie repareret, så hjemturen kunne foregå for egen kraft. Foto i Eskildstrup af John Hansen.

Helsingør Jernbaneklub

Klubben har haft en fin sæson med planmæssig afvikling af sommertogene på Hornbækbanen og med mange særtog, hvor der til de store tog har været trækraftsamarbejde med D-maskinegruppen og DSB museumstog.

Netop trækraften er et problem for HGJK netop nu. Nr. 7 har fortsat problemer med de hjullejer, som gav genvordigheder ved Odensearrangementet, og nr. 14 har gennem længere tid været »ej driftklar«. Nu er kedlen dog vendt hovedrepareret hjem fra Aalborg Boilers, og vi er

Helsingør Jernbaneklubs kommende strækningslokomotiv S 1280 er her fanget i remisens dunkle skær på Lersøen den 30. oktober 1988 af Jan Forslund. Et af klubbens yngste medlemmer har lavet lidt »ønskegraffiti«.



vist mange, der spændt venter på om »operationen lykkes«. Genvordighederne med de små maskiner har intensiveret anstrengelserne for at få de to store maskiner driftklare. K 582 kan dog tidligst ventes på sporet i 1990, og det ny erhvervede svenske damplokomotiv S 1280 må vente yderligere nogle år. Pladearbejdet på sidstnævnte lokomotiv laves som et arbejdsløshedsprojekt.

På vognsiden er klubben gået i krig med restaureringen af en ganske unik statsbanevogn - eneste tilbageværende. Det drejer sig om specialvogn 272 - tidligere Be 10404 (også litereret Cv). Vognen fra 1921 vil blive ført tilbage til datidens standard - to 2. klasser og tre 3. klasser kupeer med toilet.

Foreningen Dalmose Skælskør Banen

Klubben har indset nødvendigheden af at reducere vognparken. De lange triangelvogne fra Lemvigbanen M 4-6 er nu lejet til Syd Fyenske Veteranjernbane (SFvJ), men henstår dog stadig i Skælskør. Ligeledes søges afhændet de store norske personvogne.

Til brug for baneafdelingen er Østbanens to »under-vandsbåde« ex DSB Th 9015 og 9102 erhvervet.

I øvrigt er sæsonen gået planmæssigt og tilfredsstillende, og økonomien i klubben har udviklet sig i positiv retning. Særtogene, som er den største indtægtskilde, har kørt fint i 1988.

Kolding Lokomotivklub (KLK)

Klubben har haft en fin sæson med plantogene mellem Vejle og Jelling, medens efterårsturene på Haderslevbanen måtte aflyses på grund af dårlige passagertal. Noget tyder altså på, at veteranbanestatus på omtalte bane har lidt et grundskud. Derimod går det fint på Odderbanen, hvor KLK også har involveret sig i veteranbanedrift. Fra »Berggreens Privatbanemuseum« er der jo, som tidligere nævnt, kommet en del historisk og velbevaret materiel for dagen, og damplokomotivet SB 1 har været på HHJs værksted i Odder for en nærmere undersøgelse. En reparation af omtalte lokomotiv påregnes igangsat.

Post- og rejsegodsvognen HTJ D 44 er solgt til den nye forening Syd Fyenske Veteranjernbane.

Veteranbanerne redigeres af Jan Forslund

Boganmeldelser

Peer Thomassen: Forsvundne stationer

Forlaget banebøger 1988. Pris 149,- kr. kan købes gennem Salgsafdelingen.

En klar fornemmelse af, at jernbanen af i dag ikke er, hvad den har været, får man ved gennemlæsning af Peer Thomassens sidste værk. Jernbaner af i dag skal heller ikke være som før, men det er alligevel beskæmmende at se, hvor mange miljøer der er gået tabt som følge af nedlæggelser, moderniseringer eller nybygninger.

Billedvalget er meget alsidigt. Ganske vist er enkelte billeder fra 1970'erne, men samlet er der alligevel tale om et nostalgitrip med mange billeder fra perioden omkring århundredskiftet, samt mange fra 1950'erne og 1960'erne. På trods af at billederne i stor udstrækning viser forskellige stationer, får man en god fornemmelse af stationens udvikling gennem tiden. Hvert billede er tilføjet en god, kort og informativ tekst om stationens livsløb - fra opførelse og indvielse til nedrivning og eventuel nedlæggelse.

Bogen behandler ca. 200 stationsbygninger landet over, af de mere end 300, der i dag er forsvundet. Det er tanken at udsende et bind 2 med de resterende - hvor det blot er at håbe, at læserne ikke som så ofte før skal vente i årevis på fortsættelsen!

Bogen kan afgjort anbefales, og husk at dit køb er med til at danne økonomisk basis for udgivelse af bind 2!

Mogens Duus

Rolf Lottgers: Die Triebwagen der Deutschen Werke Kiel, Uhle & Kleimann.

248 sider 21 × 23 cm, 220 fotos (4 fotos + omslag) i farve). Pris 48 DM.

Denne bog minder mig om den gamle vits: til en international konference om elefanter skulle hver nation møde med en bog. Franskmandene kom med en mindre bog »Elefanter tilberedt på 100 måder«, russerne med »Lenin-citater om elefanter«, danskerne med en lille tynd bog »Elefanternes sexliv« o.s.v. Og tyskerne med en murbrok af en bog med titlen »Alt om elefanter«.

Og her er så bogen »Alt om Kielervognene...«

Dr. Lottgers beklagede for en del år siden i en anmeldelse, at der i Forbundsrepublikken kom meget lidt litteratur om motorvogne, »fordi de beklageligvis ikke udsendte damp«. Lige siden har han selv rådet bod derpå med talrige bøger om motormateriel - senest værket om Kielervognene. Med denne bog bliver en af pionererne blandt de tyske motorvognsproducenter beskrevet i alle detaljer. En pioner, der dels var dristigt ukonventionel i sine tekniske løsninger, og dels var forud for sin tid med bl.a. samlebåndproduktion. Over 200 motorvogne og talrige maskinanlæg blev det til i årene 1921-1939, hvorefter ikke så få gik til de to hovedaftagere - Holland og Danmark.

I forhold til Motor Materiel 2 er der om de danske Kielervogne, som får tildelt 13 sider i bogen, ikke meget nyt at hente, men de indsættes her i en større industrihistorisk sammenhæng. Illustrationerne er valgt og gengivet med omhu og litteraturhenvisningerne forbilledlige. Bogen er absolut anbefalelsesværdig for alle, som vil fordybe sig i jernbanemotorvognenes barndom.

John Poulsen

Læserne skriver

At artikler i »jernbanen« står for de pågældende forfatters holdning og ikke nødvendigvis for foreningens, er vel almindelig kendt, ligeså at bladets leder udtrykker foreningens generelle holdning! Det kan så diskuteres, om foreningen overhovedet skal beskæftige sig med tra-

fikpolitik i almindelighed. Er det tilfældet, er det i hvert fald så på tide, at man kommer op af den »nostalgiske suppeterrin« og skuer noget mere positivt og sagligt ud i fremtiden, og ikke henfalder til samme flæberi om jernbanens fremtid i Danmark (kontra i andre lande) som visse læserbreve i den sidste tid har givet udtryk for. Det står knapt så sløjt til, som mange gerne vil have det til at gøre, indenfor de sidste 10-15 år er der da sket mange forbedringer og udvidelser. Husk dog f.eks. indførelsen af IC-trafikken og regionaltrafikken både i øst og vest med hyppige afgang; der er ikke mange andre lande af Danmarks struktur, der kan opvise nærmest mindst timedrift. Tværtimod er der mange kedelige nedadtrækkende tendenser i vore nabolande (Norge, Sverige og V. Tyskland), hvor nedskæringer og nedlæggelser er i fuld gang. Og der fortsættes stadig fremad herhjemme med f.eks. etablering af el-drift, IC/3, udvidelse af S-banen og fortsat udvidelse af kombi-trafik med bl.a. veksellad, hvor DSB er en af de baner i Europa, der er bedst med.

Og mulighederne i fremtiden er legio - ikke mindst når den faste forbindelse ved Storebælt er en realitet, og det uanset om der kommer en vejforbindelse eller ikke, og der skal selvfølgelig være valgfrihed. Det er i den forbindelse latterligt at forestille sig, at fordi der pludselig er en vejbro også, vil alle kun køre i bil. Alt i alt er det jo ikke et spørgsmål om enten/eller, men i høj grad om både/og - og hver ting til sin tid og sit formål.

Hvis foreningen endelig og absolut vil beskæftige sig med trafikpolitik, var det måske en ide, at man studerede (og kommenterede!) f.eks. DSBs Plan 2000 - og ikke kun »farvede« rapporter à la RUCs eller mere eller mindre følelseladede avisartikler om en eller anden tilfældig stakels lystfiskerforenings trængsler med torskefiskeriet o.s.v. Det eneste virkelig beklagelige i denne forbindelse er den mangel på fasthed i Folketinget, som er kommet til udtryk i den senere tid. Hele dette projekt er så vigtigt for landet - og det øvrige Europa. Prøv også at se projektet som den erhvervsinvestering, det vitterligt også er - har vi set samme benspænd m.v. i forbindelse med SASs køb af nye fly for et tilsvarende beløb?

Hold også op med flæberiet i forbindelse med ScanLink - ønsker man virkelig Danmark (og Norden) placeret i en sidegade i stedet for på et hovedstrøg? Det må efterhånden være sivet ind, at ScanLink også er en jernbaneforbindelse med højklassegodstog mellem Norden og det øvrige Europa. Det er så vigtigt, at der er et brugbart alternativ parat, når det bl.a. af miljøgrunde i videste omfang bliver nødvendigt at overføre trafikken fra landevej til jernbane på de lange afstande. Det er beskæmmende, at foreningen tilsyneladende er hoppet på den samme vogn, som med jævne mellemrum dukker op i forbindelse med DanLink, og stadig ikke kan se det positive i den forbindelse. Og Danmark kan nu nok også bruge nogle transitindtægter til den slunkne valutakasse.

- Tak for indlægget og tak for de i stort overtal modtagne positive reaktioner om »Storebæltsforbindelsen«.

Lederen i »jernbanen« bliver kun uhyre sjældent forelagt og godkendt af DJKs bestyrelse og kan derfor ikke siges at vise foreningens generelle holdning.

red.

Fotokonkurrence 1989

Så er det med at få gjort kameraerne startklare, for fra i dag er »jernbanens«, forhåbentlig årligt tilbagevenden- de, fotokonkurrence begyndt, startskuddet er faldet. I nr. 6/1989 vil de tre bedste billeder fra hver kategori blive offentliggjort, og en egentlig præmiering vil finde sted. Vi kan godt love andet end bogpræmier, hvis vi får mange bidrag. Præmielisten offentliggøres i næste nummer.

Men nu til det vigtigste - de kategorier - eller emner og temaer, om man vil - hvorunder billederne skal indsendes og bliver bedømt efter. De tre kategorier er:

»Det daglige slid« • »Privatbanen« • »Broer og tog«

Inden for hver kategori kan hver deltager højst indsende to bidrag. Husk på bagsiden af alle indsendte fotos at anføre navn, optagelsessted, tidspunkt samt kategori. Kun billeder fra perioden 15. dec. 88-1. nov. 89 kommer i betragtning. Sidste frist for indsendte bidrag er **1. november 1989**, men dommerkomiteen ser meget gerne, at I indsender bidrag fortløbende, så vi i »jernbanen« kan vise tilsendte fotos i løbet af 1989.

Billeder sendes til: »jernbanen«, Vasevej 19 A, 2840 Holte - mrk.: Fotokonkurrence

God fototur: Hans Henrik Frost - Jan Forslund - Alf Blume

Foreningsnyt



Ordinær generalforsamling

Søndag den 12. marts 1989 kl. 10.00 afholdes ordinær generalforsamling i Englesalen, Niels Steensens Gymnasium, Jagtvej 183 B, 2100 København Ø.

Dagsorden

1. Valg af dirigent
2. Beretning om foreningens virksomhed i det forløbne år og oplysning om planerne for det kommende år
3. Godkendelse af det reviderede regnskab, der skal være medlemmerne i hænde senest 7 dage før generalforsamlingen
4. Fastsættelse af kontingent og evt. optagelsesgebyr for 1990
- 5.a Valg af medlemmer til bestyrelsen. Følgende medlemmer fra bestyrelsen er på valg:
John Armstrong Pedersen
Ole-Chr. M. Plum
Birger Bruun
Der skal i alt vælges tre medlemmer til bestyrelsen og én suppleant
- 5.b Valg af revisor og revisorsuppleant
Finn Beyer Poulsen (revisor)
Mogens Levin (suppleant)
6. Indkomne forslag
7. Eventuelt

Forslag til optagelse under punkterne 4, 5 a,b og 6 i dagsordenen skal være formanden i hænde senest seks uger før generalforsamlingen - d.v.s. 29. januar kl. 10.00.

Gyldigt medlemskort skal forevises ved indgangen til generalforsamlingslokalet.

København i december 1988: Birger Bruun, sekretær

Kontingent

Med sidste nummer af »jernbanen« fulgte indbetalings-

kort for kontingentet i 1989. Hvis girokortet manglede, kan du endnu nå at indbetale på et almindeligt girokort (se adresse og kontonummer på sidste side).

Vi henleder opmærksomheden på, at gaver til foreningen er fradragsberettiget - gem blot talonen. DJK fremsender kvittering til at vedlægge selvangivelsen.

Udflugtsafdelingen

Præsentationsturen med IC/3-toget lader fortsat vente på sig. Vi havde håbet, at der ville være et køreklart og afleveret IC/3-togsæt klar til begyndelsen af oktober måned. Når dette skrives (1. november) er det endnu ikke muligt at sætte en dato for, hvornår præsentationsturen kan gennemføres. Et realistisk gæt er vel nu engang i foråret - så både lyset og landskabets farver kan reflektere sig i togets sider. Alle deltagere, der har betalt for turen, vil mindst tre uger før den endelige dato modtage brev eller telefonopringning med det endelige afgangstidspunkt fra København H. og turdatoen, samt program for turen.

Der er stadig ledige pladser til turen. Billet bestilles ved at indbetale kr. 150,- til Udflugtsafdelingens girokonto. Hvis deltagere er forhindret i at komme med, når turen gennemføres, tilbagebetales billetprisen, hvis der er meldt skriftligt afbud senest fem dage før turen (af hensyn til gensalg af pladsen). Se i øvrigt »jernbanen« nr. 3

Kommende udflugter

Udflugtsafdelingen håber i nr. 1/1989 at kunne give et foreløbigt turprogram for første halvår. Der arbejdes med flere kortere ture, værkstedsbesøg og en tur (muligvis til udlandet) i pinsen. Reserver derfor allerede pinsen nu til en stor DJK-tur!

Jakob Stilling

Udflugter!

Læs lederen på side 155
og deltag i debatten

Kommende møder i Københavnsområdet

Onsdag den 18. januar 1989 kl. 19.30: Englesalen, Niels Steensens Gymnasium, Jagtvej 183 B. »Fremtidens sikringsanlæg«.

Ingeniør Ole Faurhøj, DSB, fortæller om den nyeste udvikling af DSBs sikringsanlæg og om de krav til udbygning af sikringsanlæggene, som ønsket om højere hastighed stiller.

Onsdag den 1. februar 1989 kl. 19.30: Englesalen, Niels Steensens Gymnasium, Jagtvej 183 B. »DSB i dag og år 2000«.

Generaldirektør Peter Langager, DSB, vil indlede aftenens møde om dette tema.

BJ

Møder i Vogn-ex

DJKs hus på Kalvebod Brygge 40, har åbent den fjerde onsdag i hver måned. De to første gange i det nye år er der således åbent hus:

onsdag den 25. januar 1989 og onsdag den 22. februar 1989 fra kl. 19.00 til kl. 22.00.

Her er der bibliotek med en stor samling af jernbanelitteratur til at studere på stedet (hjemlån er desværre ikke muligt). Tidsskrifter fra ind- og udland er fremlagt. Salgsafdelingen har åbent for salg af bøger m.m. Øl, vand og kaffe kan købes.

Vogn-ex, stedet hvor jernbaneinteresserede mødes. Kun 10 minutters gang fra Dybbølsbro S-station - og Hovedbanegården!

Nyt fra lokalafdelingerne

Fynsk afdeling

Onsdag den 25. januar 1989 kl. 19.30: Ordinær generalforsamling i DSBs mødelokaler, Østre Stationsvej 43, Odense. Gyldigt medlemsbevis skal vises på forlangende.

Niels A. Nielsen

Lolland Falster afdeling

Den 12. oktober afholdt lokalafdelingen generalforsamling i Nykøbing F. Der skete ingen sindsoprivende ting. Bestyrelsen blev genvalgt, og det vil sige: Ole Jensen (formand), Per Topp Nielsen (næstformand) og Johan Jørgensen (kasserer).

Fast mødedag er den anden onsdag i hver måned, og stedet er mødelokalet på Nykøbing F station. Ændres der i dette, bliver meddelelse udsendt til medlemmerne.

Kontingent til lokalafdelingen for denne sæson er 20 kr. Beløbet bedes betalt inden 31. december 1988 på girokontor nr. 6 59 11 67, DJK, afdeling på Lolland Falster, Kanalvej 6, 4891 Toreby L.

Kommende møder:

Onsdag den 11. januar 1989 kl. 19.15 møde i Nykøbing F.

Onsdag den 8. februar 1989 kl. 19.15 i Nykøbing F. Modelbanaften. Tag med, hvad du selv har bygget eller ombygget, så andre kan se det. Vi sørger for spor i HO at køre på. Per medbringer modelbanefilm.

Onsdag den 8. marts 1989 kl. 19.15 møde i Nykøbing F.

Onsdag den 12. april 1989 kl. 19.15 møde i Nykøbing F.

For alle møder gælder, at venner og veninder er velkomne, og der vil altid kunne købes øl, vand, kaffe og ostemad.

Ole Jensen

Salgsafdelingen

Nyheder

På sporet af 1988, årbog om Danmarks jernbaner redigeret af Mogens Duus og Jan Forslund. I slutningen af november måned udsendte forlaget banebøger 2. årgang af denne aktuelle årbog, hvis 1987-udgave blev vel modtaget blandt jernbaneentusiasterne. På 48 sider og med ca. 120 ill. skildres store og små jernbanebegivenheder i perioden 1. oktober 1987-30. september 1988. Alt sammen skildres gennem en række fotos fra en lang række kendte og ukendte fotografer og udførlige billedtekster. Pris: 99,00 kr.

Dansk Model-jernbanehobby for alle. »Lokomotivet« har i anledning af fem års fødselsdag udgivet dette hæfte på 116 sider 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).

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

Ældre årgange af tidsskriftet »jernbanen«

Er du læser af »jernbanen«, og har du opdaget, at meget af bladets indhold også har interesse mere end en gang? Er du tilmed først blevet medlem af DJK i de seneste år, så kunne det måske være rart at erhverve nogle af de ældre årgange af tidsskriftet? Salgsafdelingen kan p.t. tilbyde følgende årgange af »jernbanen«:

14. årgang, 1974	kr. 30,00
15. årgang, 1975	kr. 30,00
16. årgang, 1976	kr. 25,00
17. årgang, 1977	kr. 25,00
18. årgang, 1978	kr. 25,00
19. årgang, 1979	kr. 25,00
20. årgang, 1980	kr. 35,00
21. årgang, 1981	kr. 35,00
22. årgang, 1982	kr. 40,00
23. årgang, 1983	kr. 50,00
24. årgang, 1984	kr. 60,00
25. årgang, 1985	kr. 75,00
26. årgang, 1986	kr. 75,00
27. årgang, 1987	kr. 80,00

Ved bestilling skal der tillægges porto, der for en årgang udgør 14,00 kr. Ved samtidig bestilling af to eller flere årgange er portogebytet højest 24,00 kr.

Tilbud: Køb »jernbanen«, 14.-24. årg. (1974-1984) for kun 325,00 kr. (inkl. forsendelse), og spar mere end 60 kr.

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 højest 24,00 kr.

HCH og OCMP



DANSK JERNBANE-KLUB

Foreningens generelle adresse

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

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

Medlemskontingent for året 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
Silkeborgvej 667, 8220 Brabrand. Tlf. 06 26 33 23

Oscar Meyer (suppleant)
Holløselund 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

Troels Lenchler Poulsen
Åparken 2, 1.th., 8300 Odder. Tlf. 06 56 03 15

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

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

Foreningens baner og tog

Information, bestilling af særtog samt oplysning om arbejdshold

Museumsbanen Maribo-Bandholm

Carsten Buhl
Refshalevej 8, 4930 Maribo. Tlf. 03 88 43 54
Information i weekender: 03 88 05 49

Mariager-Handest Veteranjernbane

Ny Havnevej 2, 9550 Mariager. Tlf. 08 54 18 64
Driftsbestyrer: Flemming Høj Petersen
Hvidkløvervej 10, Øster Tørslev, 8983 Gjerlev.
Tlf. 06 47 63 72

Limfjordsbanen

Niels Julsrud
Rosenvænget 2, 9530 Støvring. Tlf. 08 37 30 71

D-maskine gruppen

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

Foreningens øvrige arbejdssteder

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



BP smøreolie - en vigtig detalje.

BP smøreolie a/s, Prøvestenen, 2300 København S. Tlf. 01 57 60 00