



jernbanen

1

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

Februar 1989



29. ÅRGANG

LØSSALG KR. 35,00



Vinter får vi åbenbart heller ikke meget af i år. I skrivende stund (13. januar) ligner vinteren 1988 sidste års vinter til forveksling ...mild og snefattig. Et par snebilleder kan alligevel fremtrylles.

Øverst passerer EA 3004 naturskønne omgivelser nord for Vedbæk. EA lokomotiverne, som i starten lovede så godt, har i efteråret 1988 vist tydelige svaghedstegn i fugtigt vejr, og det gav igen den standende debat om »tog til tiden« endnu en tand i den forkerte retning. Foto af Jan Forslund, den 10. marts 1988 inden sneen smeltede.

Forsiden

Allerede i oktober faldt den første sne i denne vinter og varslede en lang og hård kuldeperiode, men det skulle (heldigvis) gå anderledes. John Hansen var ude i sneen den 19. november 1988 og fandt dette kønne motiv fra Lollandsbanen med østgående tog umiddelbart vest for Maribo. Til venstre ses Holebybanen, som om alt går vel måske i de kommende år sporrenoveres til personkørsel - en godbid for Museumsbanen.

Distribution

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

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

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

Indsendelse af stof

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

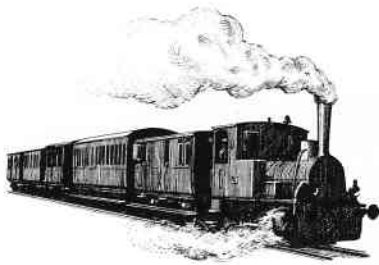
Nr. 2 ventes udsendt ca. 15. april. Indhold: Molerbanerne på Fur, Ny tunnelbane i Danmark, Gåtur på Hobro-Aalestrup banen, DSB nyt og meget mere.

Tidsfrister

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

Sidste frist for stof til nr. 3/1989: 1. maj 1989.

Dette nummer af »jernbanen« er afleveret til Avispostkontoret den 14. februar 1989.



jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

29. årgang nr. 1, februar 1989

jernbanen

Vasevej 19 A
2840 Holte
02 42 04 52

Redaktør

Jan Forslund
ansvarshavende
02 42 04 52

Medredaktion

Anders Riis
Havnegade 8 A²
9550 Mariager
08 54 23 24
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 annoncerekspedition

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

Skinnebusser til Bornholm	4
Broløs-Brødløs-Mamaku	7
Inlandsbanan 2. del	10
Historiske køreplaner	13
Sporhunden	14
Mid-Hants Railway	15
Jernbanenyt - kort fortalt	
- DSB	17
- Privatbanerne og Veteranbanerne	20
- Udland	21
Bog anmeldelser	22
Læserne skriver	23
Foreningsnyt	25

Medlemmernes forening

Vores klub har i 1988 haft en ganske flot fremgang i medlemsskaren. Vi skal mange år tilbage for at finde så fine tal, og det må glæde alle, der holder af tog: Nu er vi snart 1800 medlemmer til at gøre DJK endnu bedre.

Hvem ved, måske bliver der pladsmangel, når vi mødes til den årlige generalforsamling den 12. marts ...eller er det som sædvanlig de 70-100 trofaste Tordenskjolds soldater, som møder op? - Ikke fordi fremmødet er så dårligt endda - det er ikke mange foreninger i hobbyøjemed, der kan fremvise et fremmøde på fem-seks procent til generalforsamling. - Men fordi det er så vigtigt for en klub af vor beskaffenhed, at medlemmerne er med til at præge klubben - afstikke fremtidsvisioner - komme med kritik og spørgsmål - ideer - og på den måde vejlede og opmuntre den valgte bestyrelse, som varetager administrationen i det daglige. Vi må ikke glemme, at DJK skilter med at være Danmarks ældste og eneste landsdækkende forening. Det forpligter os alle - ikke kun bestyrelse - men også alle vi »menige og tavse« jernbaneentusiaster. Vi kan ikke have, at man skulle kunne hæfte betegnelser som: Københavnerjunta/Jydeklub/D-maskineorienteret o.s.v. på vores klub. Dansk Jernbane-Klub skal være bred og om muligt altfavnende, og en aktiv medlemskreds kan f.eks. sikre det ved et talstærkt fremmøde på generalforsamlingen - klubbens øverste, demokratiske organ.

På generalforsamlingen i år er der ekstraordinært mange, der skal indvælges til bestyrelsesarbejde - en vigtig og vægtig del af klubbens virke. Alle i foreningen kan foreslå og opstille kandidater, men tidsfristen for i år udløb den 29. januar. Det er dog altid spændende, hvilke kandidater der er på valg.... hvilke er bestyrelsens kandidater.... hvilke er fra græsrodderne. Mød selv op og se (listen står dog under Foreningsnyt på de sidste sider), og vær med til at påvirke valget. Bortset fra enkelte matte generalforsamlinger - så er de ca. to timer sjældent kedelige. Generalforsamlingen holdes som sædvanlig i København, og det kan give en skæv fordeling i fremmødet. Klubbens baner og afdelinger rundt i landet møder dog oftest talstærkt op, så du har mulighed for her at koble dig på en grupperejse.

»jernbanen«

- er klubbens og dermed medlemmernes blad, og redaktionen af bladet foregår uafhængigt af bestyrelsen, som dog ansætter og afskediger bladets ledelse. Også gennem bladet er det muligt for alle medlemmer at præge og udvikle DJK. Alle kritiske læserbreve bliver offentliggjort, og gennem en efterhånden bredere forfatterskare er det lykkedes at gøre »jernbanen« noget mere alsidigt i emnevalg og sprogbrug. Ved at kigge tilbage i gamle numre, stod og faldt bladet ofte med tre-fem trofaste forfattere. Den tid er heldigvis forbi. En bredere forfatterskare giver selvfølgelig et mere broget og flagrende blad, men det kan også opfattes som positivt, at medlemmerne på den måde er med til at præge DJKs tidsskrift - i ord og billeder. Det er næppe nogen hemmelighed, at mange medlemmer just er medlem på grund af bladet - og måske netop derfor er det vigtigt, at det afspejler medlemmernes ønsker og holdninger, og det kan godt gå hånd i hånd med et aktuelt, sagligt og informativt »jernbanen«.

- Og lad os så få en god, saglig og livlig generalforsamling. Vel mødt. -

Jan Forslund

Skinnebusser til Bornholm

Skinnebussen blev det typiske privatbanetog i næsten to årtier.

Dette er historien om de bornholmske skinnebusser - og især transporten af dem

Af John Poulsen

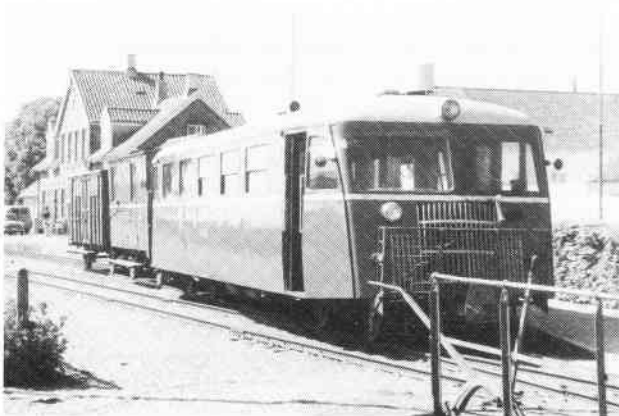
Et hårdnakket rygte fortæller, at der skal eksistere et billede af en bornholmsk skinnebus på Lillebæltsbroen, hvor de fleste skinnebusser til baner øst for Lillebælt blev fotograferet i forbindelse med leveringen. - Vrøvl vil de fleste sige, for de bornholmske vogne var da smalsporede. Billedet er det ikke lykkedes at finde, men til gengæld er historien opklaret: De Bornholmske Jernbaners skinnebusser kørte faktisk for egen kraft fra Randers til København - omend på lånte aksler!

De bornholmske Jernbaners (DBJ) skinnebusser adskilte sig fra alle øvrige bl. a. ved at være smalsporede, hvad der ikke gjorde det nemmere at få dem transporteret til Østersø-øen. Til gengæld gav det anledning til, at DSB i en række tilfælde udsendte arbejdstogsanmeldelser vedr. »materiel til Bornholms Jernbaner« over strækningen Randers-København!

Skinnebusser efter svensk forbillede

Efter den 2. verdenskrig stod de danske jernbaner med nedslidt materiel og spor. Der var mangel på alle former for råstoffer og industrielle produkter, og de eneste danske leverandører af jernbanemateriel - Frichs A/S i Århus og Scandia i Randers - havde store ordrer i gang til DSB. De havde ikke under krigen kunnet foretage noget udviklingsarbejde, så for privatbanernes vedkommende var mulighederne for materiefornyelse ad den vej meget begrænsede. Man vendte derfor blikket mod Sverige, som havde haft fordel af sin neutralitet under krigen, og hvor Hilding Carlssons letbyggede motorvogne - skinnebusser - havde gået sin sejrsgang siden sidst i 30'erne.

Men al import var fortsat reguleret p.g.a. den vanskelige valutasituation og tilladelse til import af jernbanemateriel kunne ikke gives. Derfor endte det med, at fornyelsen af privatbanemateriellet skulle ske gennem licensbygning af den svenske skinnebus hos Scandia i Ran-



De bornholmske skinnebusser var også specielle p.g.a. de toakslede bogvogne, som var ombyggede post- og godsvoerne. DBJ Sm 33 med postvognen D 326 og Sb 40 i Neksø juni 1968. Foto: Jens Bruun-Petersen.

ders, som indgik en licensaftale med Hilding Carlsson. Det var fra starten tanken, at privatbanerne kun skulle tilbydes en standardmotorvogn samt en standardbivogn med passager- og rejsegodsrum.

Bornholmske specialiteter

Den 22. november 1945 udsendte Scandia tilbud på danskbyggede skinnebusser til samtlige danske privatbaner. Efter henstilling fra Tilsynet med Privatbanerne gjorde man en undtagelse m.h.t. standardiseringen overfor DBJ. Banerne på Bornholm var metersporede og kunne derfor ikke anvende standardvognen, for nok kunne bogierne udføres smalsporede, men vognkassen var for bred til banens fritrumsprofil. Scandia tilbød derfor Bornholm skinnebusser til samme pris som standardvognene, men udført i specialudgave: enten godt 30 cm smallere, hvorved der kun blev fire pladser i bredden, men plads til stiger på vognsiden a.h.t. tagbagagebæreren, eller kun knapt 10 cm smallere og under bibeholdelse af fem pladser i bredden, men uden stiger og tagbagagebærer.

Ved DBJ var driften allerede før krigen næsten helt motoriseret. Begyndelsen var gjort i tyverne med to Triangelmotorvogne, som siden var fulgt af tre store diesel-elektriske bogiemotorvogne og et diesellokomotiv fra Scandia/Frichs, der i 1939 var suppleret med to lidt mindre dieselvogne fra de nedlagte Haderslev Amtsbaner (HAJ).

Straks efter krigen var især Triangelvognene udslidte, men i første omgang var DBJ ikke særligt interesseret i skinnebusser, og da banerne i 1946 skulle indsende andragender om moderniseringstilskud, bad man om en ny, stor diesel-elektrisk motorvogn og ikke mindre end fem nye bogiepersonvogne, samt modernisering af syv ældre bogievogne.

Efter samråd med Tilsynet med Privatbanerne, som skulle kommentere banernes andragende, besluttede man sig dog for at anskaffe fem skinnebusser, som bestiltes sidst i 1947. Togsættene skulle udføres bredest muligt, d.v.s. kun godt fem cm smallere end standardtypen, som de ellers skulle ligne i alle henseender. Banen havde i kontraktforslaget fået meddelt, at leveringstiden måtte påregnes at blive to år, for materielsituationen var endnu ikke bedret væsentligt, og meget skulle importeres, hvortil der krævedes forudgående godkendelse af Varedirektoratet. Det betød, at leverancen til Bornholm kom sidst i rækken af bestillinger, og at den kom til at undergå en del ændringer.

De bornholmske skinnebusser skulle oprindeligt udstyres med Frichsmotorer, men i 1948 havde Frichs A/S store vanskeligheder med at levere motorer nok til jernbanbrug. Samtidig gav den amerikanske Marshallhjælp mulighed for øget import; bl.a. kunne Scandia importere et større antal amerikanske Hercules dieselmotorer på 150

hk. De fleste anvendtes til modernisering af ældre benzinmotorvogne specielt på Sydfynske Jernbaner. For at fremskynde leverancen mest muligt, besluttede DBJ sig for at få sine skinnebusser leveret med sådanne amerikanske motorer, som dog endte med at blive væsentligt forsinkede.

Også andre materialer var der mangel på, så Scandia kunne kun love at få tre togsæt klar i 1949 - de resterende to kunne først følge i forbindelse med næste serie skinnebusser i 1951! DBJs problem var, at man var kommet meget sent med sin bestilling. Praktisk taget alle andre skinnebusser af 1. serie var blevet bestilt i 1945/46. Efterhånden som de leveredes fra efteråret 1947 var flere og flere baner fremkommet med ønsker om yderligere vogne. De Danske Privatbaners Fællesrepræsentation tog derfor midt i 1948 initiativ til møder med Scandia, idet man ønskede, at konstruktionen til en evt. ny serie skinnebusser ændredes på en række punkter i forhold til 1. serie. Bl.a. havde der vist sig problemer med de ret smalle udvendige døre, som bl.a. ikke tillod indlæsning af barnevogne, hvorfor man ønskede bredere døre. Den nye serie skinnebusser projekteredes til levering i 1951-52, således at de bornholmske vogne så at sige kom ind imellem de to serier.

En del ændringer på 2. serie skinnebusser kunne ikke gennemføres på vognene til Bornholm - bl.a. kunne bredden ikke øges, og derfor kunne der ikke anvendes bredere udvendige foldedøre, da de dybere trinkasser ville komme i karambolage med bogierne. Det gav anledning til, at DBJ - efter at have fået de første skinnebusser - i 1950 fik udarbejdet et af de få projekter til en specielt udført skinnebusmotorvogn. For netop de smalle døre gav problemer, når der kørtes med enkeltkørende motorvogn. Man bad derfor om tilbud på en motorvogn med bagagerum og skydedøre i motoren. Imidlertid betød det, at der ikke var mulighed for ind- og udstigning for passagerer i denne ende, hvorfor man senere lod undersøge mulighederne for anbringelse af en 80 cm bred trykluftbetjent skydedør i den ene vognende. Også dette gik man dog bort fra, således at de to sidste togsæts motorvogne

udførtes ganske som de tre først leverede, mens bivognene skulle leveres i den længere udgave, som gav mulighed for lidt flere pladser.

Imidlertid var situationen for DBJ fem år efter krigen ikke alt for god. Af de to sidebaner Rønne-Allinge og Aakirkeby-Gudhjem var især den sidstes økonomi meget dårlig. Derfor fandt DBJ det på sin plads tidligt i 1951 at bringe spørgsmålet om skinnebusanskaffelserne op overfor Privatbanetilsynet, idet ét af de bevilgede fem tog var tiltænkt Gudhjembanen. Efter samråd med Tilsynet valgte man at afbestille det femte togsæt, hvilket meddeltes Scandia. Imidlertid havde fabrikken allerede til togsættet indkøbt eller produceret en del elementer, som ikke umiddelbart lod sig anvende i andre togsæt - bl.a. den særlige Herculesmotor, aksler, smallere sofaer m.v.; i alt for 82.000 kr. - godt 35% af totalprisen. Efter forhandlinger blev beløbet nedbragt en smule, bl.a. ved at banen aftog nogle af løbeakslerne til anvendelse under godsvoгне, som man selv ombyggede til bagagebivogne.

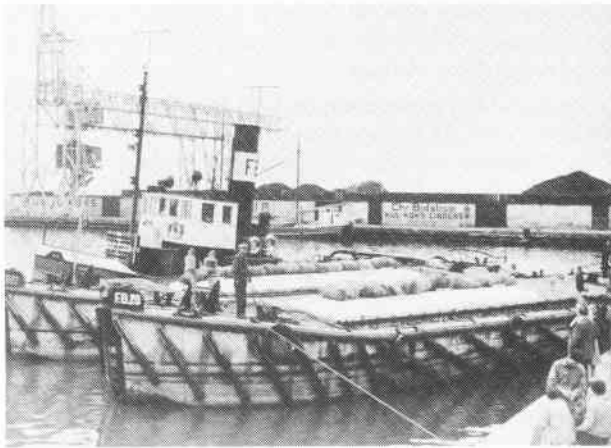
Transporten til Bornholm

Allerede da DBJ forhandlede kontrakten med Scandia blev leveringsspørgsmålet bragt på bane, for fabrikkens almindelige praksis var at levere vognene på Randers station, hvorfra de for egen kraft kørte til aftagerbanen. Men det var jo ikke rigtig gørligt med de smalsporede vogne til Bornholm.

Sidste gang der skulle jernbanemateriel til Bornholm havde været i 1939, hvor man havde fået brugte motorvogne fra HAJ sejlet fra Aarø Sund til Rønne med en lejet DSB-færge, og det havde været en dyr fornøjelse. Desuden havde Statsbanerne meddelt, at man ikke indenfor en overskuelig fremtid ville kunne afse en færge til en sådan transport, og hverken de almindelige pakkebåde eller rutebådene fra København til Bornholm kunne medtage skinnebusserne i samlet tilstand. DBJs direktør Milner gik derfor i gang med at finde andre muligheder og kontaktede Marinens Søtransportvæsen. Militæret havde nemlig dengang stationeret ret store troppekontingenter på øen, og fik til tider sejlet materiel og mandskab til Rønne med



DBJ Sm 30 under udskibning, hængende i kranen i Rønne havn. Arkiv: Polyfoto, Rønne.



Bugserbåden Odin med lægterne FB 20 og 22 ankommer til Bornholm. Hvorfor der er lagt (sand-?)sække på taget af skinnebusserne, som ses i lugerne, vides ikke. Arkiv: Polyfoto, Rønne

Grenå-Hundested overfartens automobilfærge »Marsk Stig«, hvor det ville være muligt at anbringe vognene på bagdækket. Men da Scandia ikke kunne levere vognene inden den næste transport i oktober 1948, faldt dette projekt til jorden.

Milner prøvede nu en ny løsning, idet Scandia gik med til at udlåne normalsporsbogier, således at DBJs vogne kunne køre for egen kraft til København. Herfra skulle de så overføres med pramme til Bornholm. Det viste sig, at De forenede Bugserelskaber i København havde nogle lægtere, hvor lugerne var lange nok til, at en skinnebus kunne anbringes på opklodsninger på lægterens bund, mens smalsporsbogierne, som sendtes med DFDS-rutebåd fra Randers til København, kunne anbringes i lægterens forrum. Et skinnebusstog kunne således transporteres fra København til Rønne i to lægtere trukket af en slæbebåd, og lastning og losning kunne ske med eksisterende havnekraner under anvendelse af særlige løftebøjler, som Scandia leverede.

Endelig kunne så det første skinnebusstog til DBJ køre fra Randers 4. august 1949. På Tegholmen i København blev toget indladet i lægterne, som trukket af bugserbåden »Odin« ankom til Rønne 10. august. Den samlede pris på leje af lægtere og bugsering blev knapt 6.000 kr., hvilket var væsentligt billigere end de øvrige alternativer. Derfor valgte DBJ samme fremgangsmåde, da de næste vogne skulle leveres, men da motorvognene var forsinkede p.g.a. problemer med motorleverancerne, leveredes først to bivogne i september. Hvordan de blev transporteret til København vides ikke, men vognene kom til Bornholm i to lægtere trukket af »Odin« sidst i september. Bugserelskabet gjorde opmærksom på, at man i vintersæsonen ikke måtte sejle med åbne luger, hvorfor lugekarmene på to lægtere måtte forhøjes inden næste sejlads. Og det blev virkelig vinter - først den 19. december afgik de to tilhørende motorvogne fra Randers. Og de nåede i lægter trukket af slæbebåden »Ymer« til Rønne, som en julegave til bornholmerne - de ankom selveste lillejuleaften.



Sm 31-Sp 31 - DBJs 2. skinnebusstog - Aakirkeby juli 1965. Foto: Jens Bruun-Petersen.

Endelig kunne Scandia i juni 1951 levere det sidste tog, med den lidt længere bivogn SP 33. Også disse to vogne transporteredes i lægtere, trukket af slæbebåden »Odin«. De bornholmske baner havde nu endelig fået sine fire skinnebusstog, som især gjorde nytte på sidebanerne Rønne-Allinge og Aakirkeby-Gudhjem, mens de på hovedstrækningen Rønne-Neksø hovedsageligt anvendes i mindre benyttede tog. Men kun et år efter ændredes situationen.

Og tilbage igen... Gudhjemsbanen lykkedes i 1952, og samtidig var Allingebanens økonomi blevet tydeligt dårligere, således at også denne banes nedlæggelse måtte overvejes. Det inddebar at banen måtte afstå et af de allerede leverede fire skinnebusstog, da et sæt jo var bevilget til Allingebanen. Derfor blev et af DBJs skinnebusstog efter Allingebanens lukning sidst i 1953 tilbudt landets øvrige privatbaner, som blev bedt om at byde på togsættet, som det jvf. Scandia ville koste ca. 25.000 kr. at ombygge til normalspor + transporten fra Bornholm.

Og tilbage igen...

Men kun et år efter at de sidste serie 2 skinnebusser var leveret, var det ikke nemt at komme af med de bornholmske vogne, tilmed da også den nedlægningstruede Nakskov-Rødby Jernbane samtidig udbød vogne. Så der indgik i lang tid ingen reelle tilbud, og først i slutningen af 1954 kom der skred i sagen. Nordfynske Jernbane (NFJ) var interesseret i at anskaffe motorvognen DBJ SM 32, mens bivognen ikke havde interesse, og det endte med at DBJ fik lov at beholde den. NFJ ville dog ikke have motoren med, idet man anså det for uhensigtsmæssigt at få en Herculesmotor, når resten af banens skinnebusser havde Frichsmotorer. Oprindeligt var det tanken at få udrustet bornholmervognen med Frichsmotor, men i stedet fik NFJ hos Scandia gennemført et større ombygningscirrus: en af NFJs bivogne af 2. serie SP 3, som i 1951 var leveret som en motorvogn uden motor, transmission m.v., ombyggedes til motorvogn SM 6 under anvendelse af dele fra DBJ-motorvognen, som så ombyggedes til en ren personbivogn med betegnelsen SP 3.

Men DBJ-vognen skulle jo først til Randers - og helst billigst muligt - så endnu engang måtte direktør Milner prøve at finde en billig transportmulighed. Løsningen med bugserbåd og lægter ville for kun en vogn blive alt for dyr, men Milner fandt et rederi, der ville tage skinnebusserne med som dæklast, når man begyndte at sejle med skærver fra Bornholm til foråret! Foråret lod imidlertid vente på sig, og først 2. maj 1955 kunne vognen afgå fra Rønne ombord på det gode skib »M/S Amos« til Tegholmen, hvor vognkassen blev bragt på en DSB TG-vogn og på denne kørt til Randers.

Det blev den sidste gang en bornholmsk skinnebus stak til søs, for de resterende tre motorvogne og fire bivogne - samt de mange hjemmelavede bagage- og postbivogne - blev på øen og bestred størsteparten af trafikken, lige til de blev ophugget efter lukningen af DBJ i 1968. □

Broløs - Brødløs - Mamaku

...eller historien om hvordan søvnige danske trinbrætter pludselig går til filmen

Af Anders Riis

Trinbrætterne har altid haft en særstilling i mange jernbaneentusiasternes hjerter.

Som en slags jernbanernes »husmandsbrug« var det aldrig her de store investeringer blev lagt. Med de små midler, der kunne afses i forhold til den ofte meget beskedne passagermængde, blev trinbrætterne mange steder til et minieldorado for den, der er tiltrukket af malerisk forfald. En tilstand, der - indrøm det! - får de fleste jernbanevenners tænder til at løbe i vand.

Målt med den alen er det beskedent, hvor mange af den slags idyller, der er tilbage i dagens Danmark. Et tal forsvandt med de omfattende privatbanenedlæggelser i 1950'erne og 60'erne, og samtidig blev de fleste trinbrætter på statsbanenettet nedlagt. Kun et fåtal overlevede, og de, der fortsat bruges i dag, er for de flestes vedkommende moderniseret, så idyllen ganske er gået fløjten.

»Mariagerbanen på New Zealand«

Det problem havde producenten af efterårets danske TV-serie »To som elsker hinanden«, Crone film, da man i efteråret 1986 var i gang med at tilrettelægge optagelserne. Til sidste del af serien, hvor Ingeborg Stuckenberg sammen med slotsgartneren flygter til New Zealand, skulle man bruge en søvning landstation på New Zealand, inkl. farvede indfødte og tog.

I sin spejden efter egnede steder til optagelserne - at flytte filmholdet til the location på den anden side af jordkloden ville koste flere millioner ekstra - kontaktede Crone film driftsbestyrer Flemming Høj Petersen på MHVJ, og det førte fløks til, at filmselskabet kørte en prøvetur for at udse sig egnede steder.

Omtrent midt på banen fandt man det. En betingelse var, at den omgivende vegetation skulle være rimelig new zealandsk - blandt andet var en række typiske dan-



Mamaku trinbræt i »New Zealand«. Foto den 28. august 1987 af Flemming Høj Petersen. Trækraften er HV 3.

ske træarter bandlyst i søgeren. Men »busksteppen«, der omgiver Brødløs trinbræt, faldt straks i filmmandens smag - med lidt kulisser og et glasmaleri af et bjerglandskab i baggrunden - der samtidig skjuler en nutidig radio-mast nådigt - var illusionen perfekt.

Ultimo april 1987 skiftede Brødløs navn til »Mamaku«, og en mindre stationsbygning samt vandtårn var blevet opført ved trinbrættet, der ellers i hele sin MHVJ-tid har været et par pinde i jorden.

Den farvede stammebefolkning blev hentet på gaden i Hadsund og Hobro; de gæve himmerlændinge fik lidt sværte i ansigtet og illuderede så maorier til den yderste perfektion. Toget var såmænd MHVJs lokomotiv VLTJ 7 (IBT, Henschel 1909) påhængt passende trævogne af banens beholdning. Så hvis noget virkede bekendt, da udsendelsen rullede over skærmen i oktober, var det ikke mærkeligt...

MHVJs trinbrætter

I dag har trinbrættet altså atter et venteskur til de rejsendes behagelighed: Filmselskabet havde den godhed at opføre kulisserne så solide, at de kunne holde også efter filmoptagelserne.

Men trinbrættet er kun ét af de syv, der i tidens løb har været bandedelen Mariager-Faarup. Fra begyndelsen, da MFVJ blev indviet i 1927, var der ingen trinbrætter, og hvert enkelt har altså sin helt egen historie. Så her lidt til de historisk interesserede:

Færgehagen, km 0,7 fra Mariager

Ud for Mariager strækker en lille, idyllisk odde sig ud i Mariager Fjord. Denne odde har i mange år været benyttet som badestrand for Mariagers indbyggere og også for folk længere fra. Banen skærer odden af i en gennemskæring gennem de skovklædte bakker, der kranser fjorden, og lige ved siden af denne lå Færgehagen trinbræt i form af en stabel sveller, på hvilken rejsende fra og mod Faarup kunne stige af og på. Navnet har aldrig været helt officielt, i og med at trinbrættet aldrig har været udstyret med en luksus som et stationsskilt. Og fra starten havde det ikke engang trinbrætsignal...

Trinbrættet blev første gang oprettet i sommeren 1937, men blev taget ind igen til vinteren. Sommeren 1938 var det atter ude, og fra sommeren 1939 blev det permanent. Det overlevede ind i veteranbanens dage, men efter den gennemgribende ombygning af Mariager station i 1978, da en stor del af sporarealet blev inddraget til udbygning af rådhuset (= tidl. stationsbygning), rykkede Mariager station 2-300 meter mod vest, og med liden afstand til Færgehagen måtte det trafikale grundlag for trinbrættet anses for forsvundet. I køreplanen og TIB fra 1979 var det ikke mere at finde, og perron og signal er fjernet.



FFJ M 1210 passerer Lunddalen trinbræt med arbejdstog en septemberaften i 1977. I dag har perronen betonforkanter og belægning af søral.
Foto: Flemming Høj Petersen.

Lunddalen, km 5,7 fra Mariager

Fra Mariager stiger banen kraftigt de første 5,5 km for at overvinde de 60 m høje bakkedrag, der omgiver Mariager Fjord. Midt på denne stigning krydser banen Mariager-Hobro landevejen ude af niveau, og der gik ikke lang tid efter banens åbning, før et andragende om et trinbræt her dukkede op fra lokale beboere, der havde fire-fem km til Mariager og omtrent lige så langt til nærmeste station på den anden side, True. Stigningsforholdene var imidlertid således, at banen fik afslag fra Ministeriet for Offentlige Arbejder på den ansøgning, der kom ud af en beboeradresse af 26/10 1927. I stedet fremmede banen et andet forslag i samme adresse, nemlig at lægge trinbrættet ved Fjeldsted, på toppen af bakken og 1,5 km længere mod Handest. Efter afslaget fra ministeriet blev trinbrættet i Lunddalen stillet i bero, mens trinbrættet ved Fjeldsted blev oprettet.

Efter anskaffelsen af skinnebusser i 1948 fik mange baner med de nye hurtigt accelererende køretøjer taget gamle trinbrætforslag op til ny vurdering. Og nu kunne Lunddalen godkendes. Da man i sin tid havde fundet ét trinbræt på denne strækning for passende, og placeringen, der blev forkastet i første omgang, for ideel, blev der 4. november 1949 ibrugtaget et nyt trinbræt i km 4,0 fra

Mariager - ved navn Fjeldsted. Samtidig blev det oprindelige Fjeldsted længere oppe af banen nedlagt. Trinbrættet fik et nyt, rummeligt læskur og består fortsat, dog ikke under navnet Fjeldsted: Nedlæggelsen af det oprindelige Fjeldsted trinbræt udløste et harmdirrende brev fra de 11 beboere, der brugte dette trinbræt - og da man derfor så sig nødsaget til at genåbne Fjeldsted, måtte man finde på et nyt navn: Lunddalen. Ved en trafiktælling i november 1963 taltes i løbet af måneden fem påstigende og otte afstigende passagerer... Lunddalen optrådte ikke i Danmarks Rejseforbindelser, men har i MHVJ-tiden været velbenyttet. Som forhenværende driftsbestyrer Hans Jørgen Fredberg i sin tid udtrykte det: - Jo, vi har da passagerer til og fra trinbrættene. Bare ikke hvert år... -

Fjeldsted, km 5,4 fra Mariager

I Fjeldsted var stigningsforholdene ikke til hinder for, at der kunne anlægges et trinbræt, efter at de lokale beboere samtidig med andragendet om Lunddalen også bad om et trinbræt her. Samtidig med Glenstrup trinbræt blev det 26. maj 1928 første repræsentant for denne stoppestedstype på Mariager-Faarup banen. 17. august 1928 vedtages det endda over anlægsregnskabet at opføre et skur til passagerernes bekvemmelighed - og dette skur fra 1928, udført af brugte sveller på højkant, tætnet med lister, kan fortsat ses på stedet.

Trinbrættet var en kort periode nedlagt efter åbningen af trinbrættet ved Lunddalen; men kort efter nedlæggelsen 4. november 1949 klagede 11 beboere den 5. december 1949 over nedlæggelsen. Deres røst blev hørt: 28. februar 1950 genopstod Fjeldsted trinbræt.

Det var ikke blandt de mest benyttede på banen, men dog ganske populært i begyndelsen: Da man skulle undersøge behovet for et venteskur i 1928 og derfor opgjorde antallet af rejsende fra trinbrættets oprettelse 26. maj til udgangen af november, viste statistikken 251 påstigende og 272 afstigende passagerer på de seks måneder. I 1963 var benyttelsen faldet voldsomt: Maj 1963 noteres tre på' og to af' og november 1963 fem på' og to af' på en måned...

Broløs/Brødløs, km 9,3 fra Mariager

Allerede ved åbningen af banen i juni 1927 ansøgte 10



Sidste nye holdeplads for MHVJ er Randersbro i Randers. Skal vi nu kalde det for en station eller et trinbræt? Holdepladsen på DSBs sporareal blev skabt i 1988, hvor Mariagerbanen indførte veterantogskørsel direkte fra Randers til Mariager. Foto den 24. juli 1988 af Steffen Lund Hansen.

beboere fra Broløs om et trinbræt her, men først 10 år senere blev deres anmodning imødekommet. Den 9. november 1937 åbnedes Broløs trinbræt - navnet approberet i den form af Ministeriet 21. april 1938. Hvorledes navnet så siden er blevet forvansket eller ændret til Brødløs, må stå hen i det uvisse - men givet er det, at dette trinbræt - sammenlignet med de øvrige på banen - bestemt ikke har svaret til sit navn: I maj 1963 havde trinbrættet 62 på- og 54 afstigende passagerer, og hhv. 53 og 55 i november.

Fra starten var trinbrættet et sparetrinbræt uden læskur. Et sådant blev dog bevilget i 1945, under forudsætning af, at det kostede maksimum 300 kroner at opføre. (I 1928 havde man til Fjeldsted trinbræt afsat 500 kroner til skur!).

Skuret er dog væk i dag: Da banen blev nedlagt i 1966, drog en landmand af med det og brugte det som hønsehus. I stedet har man altså nu - som nævnt i artiklens start - fået en new zealandsk landstation ved navn Marmaku her...

V. Tørslev, km 11,5 fra Mariager

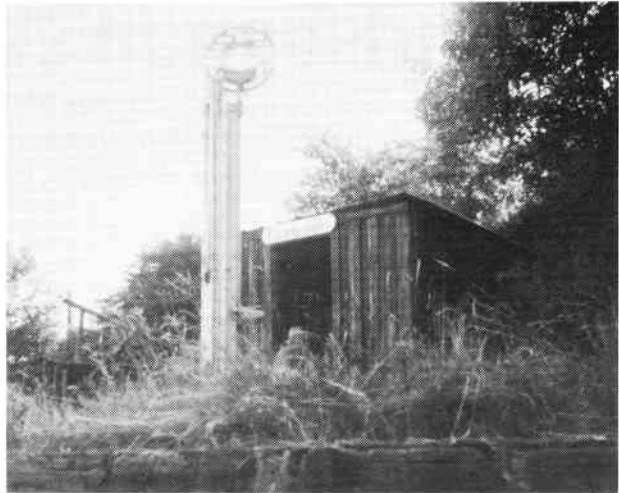
Det nyeste trinbræt på banen - i den form - er V. Tørslev, der for et par år siden administrativt blev rykket ned til denne status efter at have figureret som station siden banens åbning.

I MFVJ-tiden var stationen, der ligger over én km fra byen af samme navn, betjent, og en af banens passagermæssigt større stationer: 1963 var den i persontrafik nummer fem kun overgået af endestationerne Mariager og Viborg samt mellemstationerne Ørum og True. I maj 1963 stod 678 på og 689 af her. I forhold til det oprindelige sporterræn er sporplanen decimeret: Ved åbningen var her både krydsnings- og læssespor, men de store transporter har her aldrig været, og stationens sporplan blev derfor tidligt indskrænket til et enkelt stikspor.

Ved MHVJs start i 1979 fik stationen en kortvarig renaissance, idet den i 1971-køreplanen var fast krydsningsstation mellem damp- og motortog. Den blev imidlertid afløst af True, der med en beliggenhed præcis midt på banen egner sig bedre til det formål - og i 1986 tog MHVJ altså konsekvensen af det. Nedrykkede V. Tørslev til trinbræt.



MR-tog på Mariagerbanen, så har man set det med. Vester Tørslev passeres her i oktober 1976, året inden stationen blev nedrykket til trinbræt.
Foto: Flemming Høj Petersen.



Frugtplantagen trinbræt.

Foto af Anders Riis

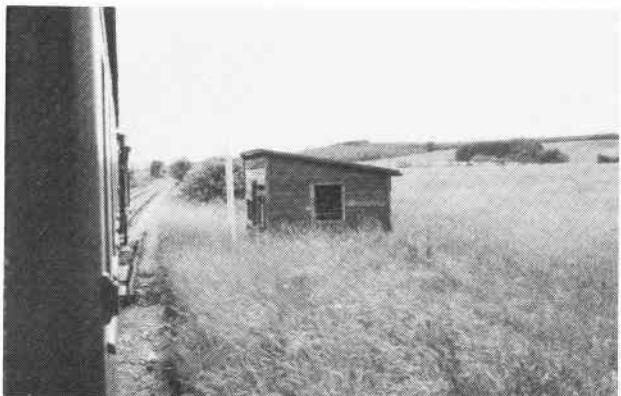
Frugtplantagen, km 13,4 fra Mariager

Frugtplantagens trinbræt har aldrig været officielt, men er blevet benyttet af frugtplukkere, der i sæsonen rejste til og fra arbejdet i den nærliggende plantage. Trinbrættet er oprettet samtidig med det private sidespor, der fortsat findes, men er uanvendeligt i dag. Sidesporet kunne tages i brug 27. september 1951 og har en længde af 48 m, men da der sidst blev afsendt frugt med bane herfra - så sent som i 1979 - blev vognen henstillet og læsset på fri bane.

Glenstrup, km 14,0 fra Mariager

Glenstrup trinbræt blev oprettet samtidig med Fjeldsted efter et lokalt andragende - og fik også trinbrætskur samtidig med Fjeldsted. De to venteskure var af samme størrelse, 5,8 × 2,5 m, men Glenstrup ligger temmelig langt fra byen af samme navn og havde derfor allerede fra starten en ringere benyttelse: Fra oprettelsen 26. maj 1928 til udgangen af november 1928 var 148 stået på og 161 af her - svarende til ca. 30 på' og 30 af' om måneden. Ved trafiktællingen 1963 var benyttelsen svingende: I maj stod kun tre af og på, mens 37 stod på og 32 af i november 1963.

I dag er venteskuret borte - tidens tand havde forringet det i en sådan grad, at det ikke kunne istandsættes, og det blev derfor fjernet omkring 1980. □



Glenstrup trinbræt fotograferet i juli 1976 umiddelbart inden skuret blev fjernet.
Foto: Flemming Høj Petersen.

Inlandsbanan 2. del

Inlandsbanan - »Sveriges svar på Den transsibiriske Jernbane« - får i den anden af tre artikler nogle historiske ord med på vejen. »Stort var den tænkt - småt har den levet«.

Af Knud Jensen

Inlandsbanan i Sverige er på mange måder ikke så lidt af et paradoks: Stort var den tænkt - småt har den levet! Og i dag: En af landets største turistattraktioner - ukendt af de fleste!

I begyndelsen af 1980'erne var banen lige så stille ved at afgå ved døden. Ja, døds kampen begyndte allerede i slutningen af 1960'erne med nedlæggelsen af den første strækning. I 1983 skete der imidlertid noget: Kommunerne langs banen vågnede op, da de så, hvor der bar hen. Dette skyldtes ikke mindst journalisten Christina Falkengård. Siden 1980 havde hun forsøgt at gøre banen kendt gennem en række artikler og kronikker i avisen »Land«, en bedrift hun siden modtog »Stora Journalistpriset« for. I dag er banen så småt ved at blive opdaget som den førsteklasses turistattraktion, den er, ikke blot i Sverige, men også i det øvrige Skandinavien og Europa.

Inlandsbanans historie

Inlandsbanan går fra Kristinehamn i syd til Gällivare i nord, en strækning på 1296 km. Sit navn har den fået, fordi den løber gennem det svenske indland i modsætning til »Norra Stambanan«, der fra Stockholm følger kysten nordpå.

Det tog nøjagtig 40 år at bringe banen fra vision til virkelighed. Det var det svenske militær, der udkastede tanken. I 1897 fremsatte generalstabschefen den ide, at der burde bygges en jernbane fra Gällivare i det nordlige Lapland ned gennem det svenske Inland til Kattegatkysten i Bohus Län ved Göteborg. Banen skulle bringe Norlandets rigdomme ud til Kattegatkysten. Samtidig ville den blive

et udmærket militært alternativ til Norra Stambanan, der med sin beliggenhed nær kysten ville være ret så udsat for fjendtlige angreb i tilfælde af en krigssituation.

I 1904 besluttede Rigsdagen at undersøge ideen nøjere, og i 1907 fremkom forslag til linieføring samt beregning af udgifterne ved et sådant projekts gennemførelse. I 1911 besluttede man sig for at opgive den sydlige del, således at banens sydlige endepunkt nu skulle være Kristinehamn ved Sveriges største sø Vänern. Herfra kunne godset så transporteres videre med skib via kanalsystemet til Göteborg. Endvidere skulle der bygges tværbaner og sidebaner til Inlandsbanan, så den på flere punkter ville blive sat i forbindelse med Sveriges øvrige jernbanelinier. I 1916 var linieføringen endeligt fastlagt, så banen skulle følge linien Kristinehamn-Mora-Sveg-Östersund-Ulrikfors (ved Strömsund)-Hoting-Storuman-Avidsjaur-Jokkmokk-Gällivare. I Kristinehamn ville den udgå fra hovedlinien Stockholm-Oslo og i Gällivare ville den få endepunkt på den berømte malmbane fra Boden til Narvik i Norge. Banen skulle bygges og drives af de svenske statsbaner, Statens Järnvägar (SJ). På den sydlige del af strækningen var der allerede bygget forskellige mindre privatbaner, der iblandt en af Sveriges ældste jernbaner fra 1850, den korte strækning fra Kristinehamn til Sjöändan. Disse baner blev opkøbt af SJ og ombygget.

Bygget med sprit og dynamit

Jernbanebyggeriet udførtes af de såkaldte »rallare«, et sidestykke til de danske jernbanebørster. Også i Sverige



Inlandsbanan gennemløber mange forskelligartede landskaber. Her har Knud Jensen fanget nordgående tog 3312 ved Tandsjöberg sø den 23. juli 1987 i et udpræget skovklædt landskab. De arkitektonisk meget smukke vandtårne fra dampstogstiden ses mange steder langs banen, og også her fuldender det idyllen. Foto: Knud Jensen.



Rallardans på perronen i Hoting. Bemærk musefælden i bukserne! Foto den 16. juli 1987 af Knud Jensen.

blev disse ofte primitive jernbanearbejdere vidt berygtede. De levede under de usleste forhold til en ringe betaling. Når rallarne i sjak på 100 mand slog deres barakker op i nærheden af bygderne, vidste ingen sig sikker. Især var de en rædsel for omgivelserne lørdag aften og søndag, hvor de drak tæt i barakkerne og invaderede de nærliggende bygder. Ofte opstod der store slagsmål, ikke mindst når de kæmpede med de mandlige indbyggere om pigernes gunst. Det er ikke overdrevet, når omkvædet i en rallarsang i dansk oversættelse lyder, at banerne er bygget »- med hakke, kurv og spade, sprit og dynamit!« Det skal dog ikke skjules, at rallarne udførte en stor pionergerning. Deres indsats påskønnes da også den dag i dag, og beretningerne om dem holdes stadig i hævd blandt befolkningen i de egne, hvor de byggede baner. I øvrigt slog mange af dem sig ned langs de baner, de byggede, når arbejdet var færdigt. Mange af indbyggerne langs Inlandsbanan fortæller med stolthed, at de er efterkommere efter rallare.

I 1921 mødtes rallarlaget fra Kristinehamn i syd med rallarlaget fra Östersund i Jämtland ved Ytterhogdal nord



Det var ved Ytterhogdal at rallarholdet fra Östersund mødtes med rallarholdet fra Sveg i 1921, da den sydligste del af Inlandsbanan var færdigbygget. Ytterhogdal den 5. juli 1987. Fotoarkiv: Knud Jensen.

for Sveg - Inlandsbanans sydlige del var færdigbygget. Der skulle gå endnu 15 år, inden hele banen var klar til drift. Den 26. september 1936 blev det sidste spiger slået i svellerne ved Kåbdalis mellem Arvidsjaur og Jokkmokk, og året efter, den 6. august 1937, indviede daværende kronprins Gustav Adolf (dronning Ingrid's far) banen ved at skrive sit navn på rallarmindestenen ved Jokkmokk station.

Inlandsbanan blev Sveriges sidste store jernbanebyggeri. Havde man ført banen helt frem til Bohus Län, var den blevet på ca. 1500 km, nu blev den altså »kun« på 1296 km. I alt kostede byggeriet 136 mio. svenske kr., og banen fik 165 stationer og holdepladser på strækningen fra Kristinehamn til Gällivare. Endvidere fik den en halv snes tværbaner og sidebaner. Af disse er i dag kun tre tilbage med persontrafik, mens yderligere tre befæres af godstog. Endvidere krydser Inlandsbanan hovedbanen Stockholm-Trondheim i Östersund.

Inlandsbanan svigtes

Banen fik aldrig den betydning, den var tiltænkt. I stedet for at blive den hurtigrute, der skulle bringe Laplands og Inlandets frembringelser ud til Kattegatkysten, blev banen inlandskommunernes pulsåre, en kulturbane, der satte de små bygder i forbindelse med omverdenen.

SJ har aldrig været begejstret for denne stort tænkte bane. Dette blev klart fra første færde. Alene et blik i køreplanen overbeviser om denne tingenes tilstand. Der har således aldrig været gennemgående tog på banen. I 1942 tog det således **fire!** dage at gennemrejse hele strækningen fra syd til nord - og med mange togsift undervejs. Efter krigen blev det lidt bedre. Nu indførte man skinnebusser, hvorefter turen kunne klares på to dage. Det samme er tilfældet i dag. Hvis man starter fra Kristinehamn den ene dag kl. 9.35, når man frem til Gällivare næste dags aften ved 22-tiden. Natten må tilbringes i Östersund, da banen ikke befæres om natten. Banen er trods sin længde - en udpræget lokalbane. Den lange rejsetid skyldes ikke togenes hastigheder; disse ligger oftest på 90 km/t. Nej, årsagen er de lange ventetider på visse stationer. F.eks. holder toget halvanden time i Storuman på vej mod Gällivare. Forklaringen er, at de rejsende skal have mulighed for at indtage deres lunch på en nærliggende restaurant. Sådanne ophold kan være meget charmerende for turister i sommerferien, men næppe for lokale rejsende over kortere strækninger. Det viste sig da også, at så snart restriktionerne for bilkørsel ophævedes efter krigen, dalede Inlandsbanans passagerantal katastrofalt. Hvem ønsker at køre med tog under sådanne omstændigheder?

Danske paralleller

Det er nærliggende at sammenligne Inlandsbanans skæbne med den skæbne, der blev til danske jernbanestrækninger til del. Den vestjyske diagonalbane fra Bramming over Silkeborg til Laurbjerg og Randers var også tænkt stort. Den skulle være hurtigruten, der skulle bringe Nordjyllands landbrugsprodukter til eksporthavnen i Esbjerg. DSB mishandlede banen gennem dårlige køreplaner, dårlige forbindelser og dårligt materiel. I 1971 var store dele af passagergrundlaget faldet bort, og man lukkede den. Et sjællandsk eksempel er Midtsjællandske Jernbane fra Helsingør over Hillerød-Frederikssund-Ringsted til Næstved. Den var datidens forsøg på at skabe en hurtig transitvej gennem Danmark fra Sverige til kontinentet. Banen var uønsket af DSB, og efter otte års drift

kapitulerede man, og det meste af strækningen nedlagdes.

I 1969 havde den dårlige køreplan ribbet store dele af den sydligste strækning af Inlandsbanan for passagerer, hvorefter man greb til nedlæggelse af strækningen Lesjöfors-Mora, omkring 150 km jernbane. Skinnerne ligger der imidlertid endnu. I Sverige opbryder man ikke nedlagte jernbaner, man holder dem i beredskab af militære grunde. Man behøver dog ikke kaste mange blikke på skinnelægget for at konstatere, at her næppe nogensinde mere kommer til at køre tog. Flere steder vokser der op til seks-syv m høje træer mellem svellerne. En 80 km lang strækning er dog nogenlunde farbar. Her kan turisterne boltre sig på skinncykler. Men herom senere (3. del af artikelserien).

Der pustes nyt liv i Inlandsbanan

Op gennem 70'erne blev passagertallet stadig ringere og ringere, og man måtte forudse en snarlig indstilling af persontrafikken på hovedparten af banen. Med godstrafikken var det knapt så slemt. Tømmertransporterne var stadig af anseelig størrelse, selv om landevejstrafikken også her var en stor konkurrent. Tømmertransporterne har i øvrigt vist en stigende tendens de sidste år, især efter at tømmerfløtningen på de svenske elve i det store og hele er ophørt.

I 1983 vågnede man så endelig op! Egnsudviklingskommissionen og kommuneforeningen indbød SJ, turistforeningerne og de 20 kommuner langs banen til en konference om banens fremtid. Til manges store overraskelse mødte SJ op til konferencen. Alle kunne nu pludselig se Inlandsbanans turistmuligheder. SJ dog efter nogen tøven! Det praktiske arbejde med markedsføringen blev lagt i hænderne på »Stiftelsen Turismutvecklingen i Östersund« i samarbejde med kommunerne og SJ. Statsbanerne gik med til at indføre et særligt Inlandsbanekort, der giver ret til uindskrænket kørsel på banen i 14 dage eller tre uger for henholdsvis 390 skr. og 440 skr. Endvidere giver kortet ret til buskørsel på ruterne langs banen for halv pris. Der blev udarbejdet eget logo for banen. Dette forestiller en bjørn, der danser over skinnerne med en elg til musikledsagelse af to rener med en violin og en harmonika. Logoet skal være et symbol for »eventyret, det ukendte og spændende, som virkelig venter bag hver kurve på banen«.

GÄLLIVARE - KRISTINEHAMN - GÄLLIVARE

Km	29 maj - 22 aug.				22 aug. - 29 maj		Km	
	21 aug	27 maj			27 maj	21 aug		
0	8.35	13.36	fr	GÄLLIVARE	t	11.54	21.47	1303
24	8.55	13.58		Ödemarksvägen		11.30	21.21	1279
26	8.57	14.00		Kuoskäbbä		11.29	21.19	1277
30	9.00	14.03		Avvakajio		11.25	21.15	1275
38	9.07	14.08		Jutsajaura		11.18	21.08	1265
45	9.13	14.13		Luspebryggan		11.10	21.01	1258
53	9.23	14.23		Porjus		11.02	20.57	1250
54	9.24	14.24		Porjusfallen		11.01	20.53	1249
55	9.26	14.25		Lillslet		10.59	20.51	1248
63	9.33	14.32		Harsprånget		10.52	20.44	1240
69	9.38	14.37		Pakkoslet		10.47	20.38	1234
78	9.46	14.44		Laggavägen		10.40	20.30	1225
100	10.05	15.06	t	JÖKKMÖKK	fr	10.22	20.10	1203
100	10.10	15.08	fr	JÖKKMÖKK	t	10.17	20.01	1203
108	x	x		Geogr Polcirkeln		x	x	1195
127	10.39	15.30		Tärnajaure		9.52	19.21	1176
142	10.56	15.45		Kerkejaure		9.37	19.07	1161
163	11.21	16.07		Käbdalis		9.15	18.46	1140
182	11.38	16.23		Tellejokk		8.57	18.25	1121
201	11.58	16.40		Varjustråk		8.38	18.10	1102
225	12.20	17.06		Moskosel		8.16	17.46	1078
234	12.29	17.15		Tjappsäve		8.06	17.36	1069
244	12.40	17.24		Auksjaure		7.57	17.27	1059
257	12.53	17.37		Ravenjaure		7.45	17.15	1046
273	13.10	17.55	t	ARVIDSJAUR	fr	7.30	17.00	1030

Anmærkning: x Uppehåll görs vid geografiska Polcirkeln

Den gældende køreplan for øverste del af Inlandsbanan. Ét dagligt togpar! - er bedre end intet.



Inlandsbanans logo, den dansende bjørn og elg med rendyrspillemandene. Logoet er her suppleret med jubilæumsbånd. Arkiv: Knud Jensen.

Den tidligere nævnte Christina Falkengård gik i gang med at skrive en 230 sider stor rejsehåndbog med titlen »Inlandsbanan«. I denne bog kan man læse om alle seværdigheder langs banen, og den er fyldt med nyttige oplysninger om spisemuligheder, overnatningsmuligheder og turistkontorer i banens umiddelbare nærhed. Problemet med den nedlagte strækning fra Lesjöfors til Mora løste SJ ved at indsætte en rutebil på strækningen én gang daglig i de tre sommermåneder. Inlandsbanekortet kan således benyttes til rejser på hele strækningen fra Kristinehamn til Gällivare.

Allerede første år gav anstrengelserne resultat. Ikke mindre end 7.600 rejsende købte Inlandsbanankortet. I 1987 var dette tal vokset til over 15.000. I 1987 udvidede man Inlandsbanekortet til også at gælde for tværbanerne Storuman-Hälnäss og Arvidsjaur-Jörn.

Trods den ubetingede succes, der bakkedes kraftigt op af de implicerede kommuner, fortsatte SJ dog sin nedlæggelsespolitik. I 1985 nedlagde man således passagertrafikken mellem Kristinehamn og Lesjöfors. Inlandsbanan fik derefter kun passagertrafik fra Mora i Dalarna. Imidlertid lykkedes det kommunerne mod et passende tilskud at få SJ til fortsat at køre to togpar mellem Kristinehamn og Filipstad i de tre sommermåneder. Dette kan lade sig gøre, da skinnelægget mellem Kristinehamn og Filipstad er fuldt intakt a.h.t. den ikke ringe godstrafik på strækningen. Denne trafik muliggøres ikke mindst af store transporter til Filipstad, der er en driftig industriby, kendt for knækbrødsfabrikken »Wasa«.

den sidste artikel om Inlandsbanan fører Knud Jensen os igen hele banestrækningen med tips og ideer om den perfekte togtogferie i en storslået natur. □

Er dit kamera glødende?

fordi du allerede er gået i gang med årets fotokonkurrence.

Læs mere om præmielisten
side 16
red.

ribo-Bandholm med h.h.v. fem og fire togpar for ikke at tale om hovedstrækningen Vamdrup-Frederikshavn, som det med de tre datidige rebroussementer tog damptogene ca. 8 ¼ time at gennemkøre (i dag fem). Mellem Altona og Vamdrup passeredes Tingleff, Rothenkrug og Woyens.

Hvis vi blader til en anden del af bogen, ser man, at fra Damascus er der smalsporet tog tre gange om ugen de 809 ½ miles til Medina - køretid ca. 54 timer. Strækningen videre til Mecca angives at være »under construction«. Få år senere blev den væsenligste del af strækningen varigt ødelagt under de af Lawrence of Arabia ledede angreb mod den tyrkiske tilstedeværelse i området.

Om det andet genoptryk, Cook's Continental Timetable 1939 (520 sider) fortælles det i forordet, at køreplanen efter grundlæggelsen i 1873 har været månedlig siden 1883. Den udkom ikke mellem 1939 og 1946. De ulykkelige begivenheder i datidens Europahistorie fremgår bl.a. af, at de fleste spanske strækninger - som i Bradshaw 1914 viste et rigt togliv - er trykt alene med stationer og afstandsangivelser, men uden at noget tog kører. Der var dog (nu igen) et enkelt togpar mellem Madrid og Barcelona, og også Sydekspressen mellem Paris og Lissabon var i gang. Man tør måske gætte på, at dette sene tidspunkt har været forarmningen eller informationsmangel efter borgerkrigen og ikke selve krigen, som var årsag til de manglende tog.

I landefortegnelsen med valutaoplysninger hedder det lidenskabsløst, at fra den 1. januar 1938 blev Østrig en tysk provins, og afregninger i Østrig sker nu i tysk valuta. Den omfattende fortegnelse over Wagon-lits/Cook-kon-

terer omfatter Aswan og Luxor i Ægypten, København (med fire kontorer), Innsbruck i Tyskland(!) og mange østeuropæiske kontorer uden for Sovjetunionen. I Harbin (Kharbine) i Manchuriet - hvor Wagon-lits i de første år efter revolutionen i Rusland havde haft vognværksted - havde Wagon-lits/Cook i 1939 hele tre kontorer.

Det forekommer med køreplanen i hånden ikke vanskeligt at tilrettelægge sin tur fra Berlin til de selvstændige lande Lithauen, Letland og Estland eller fra London til Bagdad eller via Syrien og Palæstina til Ægypten og måske videre til Sudan; man måtte skifte ved Suezkanalen (færge ved El Kantara). - Marokko, Alger og Tunis er endnu franske med ganske omfattende jernbanedrift og skibsforbindelser til og fra Frankrig. Herfra og fra Storbritannien går store passagerskibe hyppigt til disse landes fjernøstlige kolonier.

I hjemlige farvande ses DFDSs »M/S Dronning Alexandrine« i Færø og Island-fart og »S/S A.P. Bernstorff« på en vel sidste tur mellem Esbjerg og Antwerpen/Dunkerque. Mellem København og Stettin sejlede en lille damper »S/S Odin« og »M/S Vistula«.

Og så er luftfarten kommet med. Der var forbindelse ca. en gang i timen mellem London og Paris, men der kunne også flyves med amfibiefartøjer fra London til Australien på ti dage med ni hotelovernatninger undervejs.

Afslutningsvis kan nævnes, at den gamle køreplan fra begyndelsen af 1988 præsenterer sig på en ny måde under navnet Thomas Cook European Timetable. Samtidig har Thomas Cook Overseas Timetable fået moderniseret sit udseende. Det sidste er udkommet siden 1981, dog kun seks gange årligt. □

Sporhunden



Sporhunden var i sidste nummer vidne til Vigerslevulykken 1. november 1919. Ulykken har fået mange ord med på vejen af læserne, så det er ikke umuligt, at der er stof nok til et lille jubilæumsepistel senere på året. Den anden station voldte det læserne meget besvær at gætte. Mørdrup var det - men billedet og teksten indeholdt jo også vildledende spor. En del medlemmer har gættet på Bramming og Varde Nord - et ganske logisk gæt teksten taget i betragtning. Vinder af en bogpræmie blev **Jørgen Schwartz** fra Århus C.



Denne gang er sporhunden igen tilbage i hovedlandet, der befinder køteren sig nu bedst, og da den lille landsby, vi besøger, ovenikøbet stadig har én god slagterbutik (tillige med en købmand og Brugsen) er vor hund veltilpas. Mere utilfreds er beboerne i byen, som godt vil have deres station genåbnet. Foto 26. juni 1988: Jan Forslund, arkiv Ole Bilgrav Petersen.

Send redaktionen dit gæt på stationens navn inden 15. marts.

Mid-Hants Railway - Watercress Line

Kun en times kørsel fra London ligger denne driftige veteranbane. Der køres med op til elleve togstammer, og kassekreditten er tæt ved de 500.000 kr.

Af Jørgen Holm

England har efterhånden adskillige museumsjernbaner, men mange ligger ret utilgængeligt for turisten, der tilbringer relativ kort tid i England, ofte i London. Nær hovedstaden findes dog flere jernbaner, én af disse er Mid-Hants Railway-Watercress Line (brøndkarse), som ligger ca. en times kørsel fra London. Man kan tage toget fra Waterloo Station til Southampton, stå af i Winchester og tage bussen til Alresford eller tage toget fra Waterloo til Alton med togskitte (ofte i Woking).

Museumsbanen ejer linien Alton-Alresford på godt 15 km, der ikke befærdes af andre tog. Denne strækning var oprindeligt en del af den alternative jernbane fra London (Waterloo) til Southampton. Delstrækningen Alton-Alresford åbnedes i 1865 som Mid-Hants Railway, men blev drevet af LSWR, der i øvrigt overtog jernbanen i 1884. Linien gav stort set et rimeligt udbytte, specielt under første verdenskrig med mange militærtransporter. Men fra 1937 begyndte det at knibe, idet linien fra London til Alton blev elektrificeret, og strækningen Alton-Alresford blev degraderet til sidebane. Der blev gjort flere forsøg på at effektivisere driften, men forgæves, og sidste tog kørte i februar 1973.

En veteranbane opstår

Lukningen var forudset, og interessegrupper indledte forhandlinger med British Railways om køb af linien Alton-Alresford. Forhandlingerne var vanskelige, og det kneb med at skaffe nødvendig kapital. I mellemtiden havde BR

fjernet sporet fra Winchester til Alresford og senere fra Ropley til Alton, d.v.s. der beroede kun ca. fem km bane fra Alresford til Ropley, som blev købt i 1975. Inden sporene blev optaget, havde man fået anskaffet adskilligt gammelt materiel, der transporteredes til Ropley til istandsættelse, og det første damptog kørte på den korte strækning i 1977.

Der var kommet orden på økonomien, og et helt naturligt mål var at få sporene på strækningen Ropley-Alton gennedlagt og få linien tilsluttet BR i Alton. Nedlægningsen af ca. 10 km spor, genopbygningen af signaltjeneste og stationsbygninger samt bygning af remise i Ropley blev foretaget af frivillige, og for £ 23.000 foretog BR nødvendig sportilslutning i Alton. Dette genopbygningsarbejde tog knapt otte år, og i maj 1985 kørte det første tog igen på hele strækningen - en imponerende præstation af frivillige.

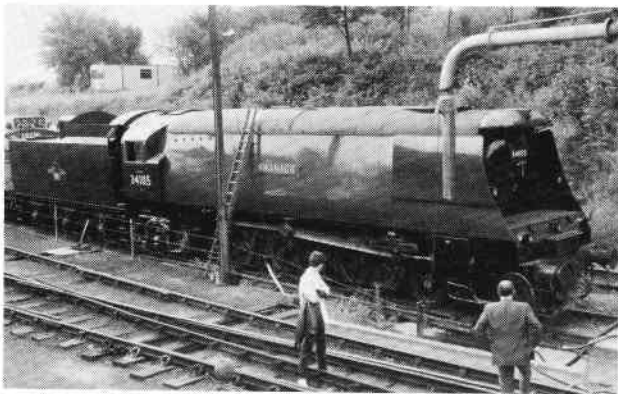
Fire-elleve tog

Drift i henhold til køreplanen sker fra sidst i marts til 1. november. Der køres efter fem køreplaner - opsat efter anslået behov - med fra fire-elleve togstammer. Der anvendes kun dampkraft, hvert tog har fire-syv vogne, der alle er nydeligt istandsatte bogievogne fra trediverne.

Der køres gennem et smukt bakket landskab med skov - typisk sydengelsk. Fra begge endestationer stiger linien (fra 1:80 til 1:60) til midtpunktet med stationen Med-

Der er nu noget særegent ved de engelske veteranbanestationer. Tag nu Ropley her, med de typisk figurklippede vækster og de minutiøst historiske detaljer i miljøet. Ropley blev i 1981 udnævnt til den bedste istandsatte station - af sammenslutningen af foreninger til bevarelse af gamle jernbaner. Foto i 1988 af Jørgen Holm.





Type West Country nr. 34105 bygget i 1964, købt fra en ophugger i 1978 og sat i drift i 1985. Typen har kædedrevet styling. Foto i Ropley i 1988 af Jørgen Holm.

stead, og det er en sand oplevelse at lytte til de store maskiners dampslag, når de trækker vognene op ad bakken. Der kan foretages krydsninger ved to stationer. Ved endestationen Alresford omløber maskinen, og der køres med tender foran tilbage til Alton.

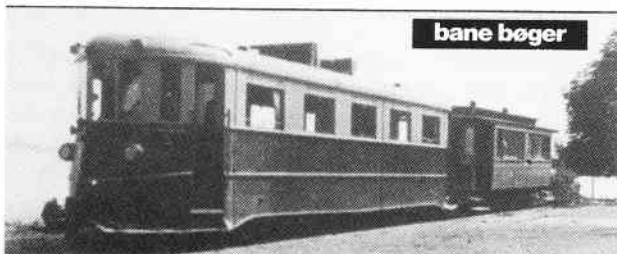
Nyt initiativ er vist ved at indføre aftenture i weekender med tre usædvanlig smukt istandsatte spisevogne fra trediverne, hvor der under turen serveres et måltid med fem retter, selvsagt med anvendelse af service m.v. fra denne periode.

Samlingen af rullende materiel er omfattende. Der findes 30 bogievogne, der henstår i Alresford. Billetten giver ret til ophold i Ropley, hvor damplokomotiver vedligehol-

holdes og restaureres til fremtidig drift. I den nyopførte remise findes værksted, hvor fire-seks lokomotiver kan tages under behandling. På sidespor står en halv snes lokomotiver i miserabel tilstand, alle købt fra jernhandlere i sidste øjeblik før ophugning. Foran remisen i Ropley stod tre lokomotiver under damp og fire ikke opfyrede, men ellers driftsklare. Enhederne er bemalet i de farver, der anvendtes af de pågældende jernbanesystemer (før nationaliseringen) og udgør et repræsentativt geografisk udvalg af såvel store som små enheder.

De typiske engelske landsbystationer er nydeligt vedligeholdt, det samme gælder signaler og sporskifter med stang- og trådtræk. Driften beskæftiger ca. 50 frivillige - hvoraf flere er fra banens tidligere funktionærstab - samt enkelte lønede professionelle mekanikere, der tager sig af de mere komplicerede istandsættelsesopgaver. Hertil kommer andre frivillige, der bistår med vedligeholdelse af anlæg inkl. stationer og materiel.

Økonomien er som nævnt sund, men nogle sorte skyer har vist sig i horisonten. Selskabet har investeret lige ved £ 700.000, og der opereres med en kassekredit på £ 400.000. Antallet af passagerer er steget til 126.000 i 1987. Udenforstående interessenter ønsker at købe selskabet, angiveligt for at effektivisere driften, men nok snarere for at sælge stationen med arealer i Alresford med henblik på bygning af huse. Dette vil selvsagt ødelægge banen og dens miljø. Banens bestyrelse advarer da også kraftigt aktionærerne mod at sælge deres aktier, og disse udviklingsplaner nyder heldigvis næppe større interesse blandt banens ejere og medarbejdere. □



NY SERIE AT
SAMLE PÅ!

JERNBANEHISTORISK
ÅRBOG - '89

64 sider, 17x25 cm,
ca. 90 ill.
Kr. 135,-

Udkommer marts 1989

Artikler af 7 kendte jernbane-forfattere, som ser tilbage på væsentlige jernbane-historiske begivenheder for 125, 100, 75, 50 og 25 år siden - bl.a.: 1864: De jyske baner i krig, 1889: Sallingsundfærgen, 1914: DSB overtager Vejle-Give Jernbane, 1939: Sidste HAJ-baner lukker, 1964: Svendborg-Nyborg banen nedlægges.

PÅ SPORET AF 1988 - En årbog om Danmarks jernbaner Red. M.Duus og J.Forslund, 48 sider, 115 ill., Kr. 99,- Årbog om Danmarks jernbaner 1. okt. 1987 - 1. okt. 1988. Husk også at sikre dig 1. bind (87-udgaven). Pris kr 98,-

DRIFTSMATERIELLET 1941 - REPRINT

360 sider, ca. 500 tegninger, Kr. 249,- "Nøgle" til DSBs persontogsmateriel 1941 - ca. 1960!

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

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

Fotokonkurrence 1989

Som omtalt i sidste nummer er vores fotokonkurrence allerede godt i gang. Ole Plum har tilsendt os et billede, taget ved konkurrencens start den 15. dec. 1988, som faktisk illustrerer alle tre kategorier: **Det daglige slid, Broer og tog, Privatbanen**. Til trøst - billedet er dog ikke med i konkurrencen.

Præmieliste:

De tre gruppevindere får hver en selvvalgt rejse til en pris af 500 kr. Af de tre gruppevindere vælges årets billede, som yderligere honoreres med 500 kr. til rejsen - alle rejser venligst givet af DSB.

De tre andenpræmier består af en lille gavepakke med flere farvefilm og jernbanebøger, medens de tre tredjepræmier er af samme indhold, blot i mere beskedent omfang. Filmene er ydet af Agfa, Kodak og Holte Fotomagasinet.

Vil du vide mere om fotokonkurrencen, så læs invitationen i nr. 6/1988. Kom så ud med kameraet!

God fotosafari: Dommerkomiteen.



Jernbanenyt - kort fortalt

Nyheder fra ind- og udland

I dette nummer: DSB, Privatbaner, Veteranbaner og Udland



Rullende materiel

Materielstatus 1.-3. kvartal 1988

Pr. 30. september 1988 rådede DSB over følgende antal trækkræfterheder og vogne (tilsvarende tal for beholdningen pr. 31. december 1987 i parentes):

1. Elektriske lokomotiver (25 kv 50 Hz):			
1.1 Toglokomotiver	10	(10)	
2. Motormateriel:			
2.1 Toglokomotiver	184	(189)	
2.2 Rangerlokomotiver	121	(121)	
2.3 Traktorer	63	(72)	
2.4 Motorvogne	212	(212)	
2.5 Bivogne	37	(37)	
3. Elektrisk materiel (1,5 kv =):			
3.1 Motorvogne	299	(299)	
3.2 Bivogne	299	(299)	
4. Persontogsmateriel:			
4.1 Siddevogne	741	(755)	
4.2 Liggevogne	25	(25)	
4.3 Sovevogne	17	(17)	
4.4 Specialvogne	6	(6)	
4.5 Rejsegodsvogne	15	(15)	
4.6 Postvogne	42	(64)	
5. Godstogsmateriel m.v.			
5.1 Lukkede godsvogne	2.848	(3.063)	
5.2 Åbne godsvogne	1.391	(1.495)	
5.3 Tjeneste- og tjenestegodsvogne	1.340	(1.354)	
5.4 Privatejede godsvogne	389	(377)	

En oversigt over trækkræfterhedernes literering og nummerering bringes i »jernbanen«, nr. 2/1989.



Lollandsbanens to Mx'ere M 34 (forrest) og M 35 i Nakskov den 29. oktober 1988. Foto: John Hansen.

I finansårets første tre kvartaler er følgende enheder tilgæet driftsmaterielbeholdningen:

Ad 5.1: 54 stk. Hbbillns 246 0 046 - 246 0 079 samt 246 0 800 - 246 0 819,

- og bl.a. følgende enheder er slettet af driftsmaterielbeholdningen:

Ad 2.1: MX 1029, 1031, 1033 (de to sidstnævnte udlejet til Lollandsbanen), 1044 - MY 1106 (solgt til NSB).

Ad 2.3: (Ardelt-type) 103-107, 109, 111, 112, 114.

Ad 4.1: Af 17-44 349 - AB 39-80 014 - ABg 38-44, 244, 252, 312, 324 - ABg-u 38-44 311 - B 20-83, 073, 110, 534 - Bg 29-44, 011, 083, 172 - BD 82-80 023.

Ad 4.6: Ph 90-44, 201-209, 211, 214-216, 218, 220 - Pph 90-44, 702, 703, 707-709, 711, 712.

De ovennævnte AB- og BD-vogne er udrangeret som følge af fatale skader efter rangeruheld i Hamburg-Altona den 9. januar 1988; de tre B-vogne var de alvorligst skadede ved den tragiske afspøringsulykke ved Sorø den 25. april 1988; de øvrige vogne er udrangeret efter rangeruheld eller som følge af vognenes tilstand (rustskader m.v.). Postvognene var overtallige efter P & Ts overgang til udvidet landevejstransport.

Lokomotiv-slinger opklaret

Det var friktionsdæmperne mellem bogierne og vognkassen, der var skyld i en voldsom slingren, når de første serier af MZ-lokomotiver kørte med høj hastighed. Det kunne vedligeholdelsestjenesten konstatere efter en række undersøgelser og prøvekørsler. Tyske eksperter fra DB har bekræftet de tekniske undersøgelser af i alt 26 MZ-lokomotiver af serie I og II. For at løse problemet har vedligeholdelsestjenesten monteret hydrauliske friktionsdæmpere på lokomotiverne.

»Supertoget-IC/3« - årets problembarn

Den store begejstring for det nye »supertog«, litra MF/FF/MF fik ikke lov at vare længe. Allerede i april måned måtte DSB erkende overfor offentligheden, at prøvekørsler havde afsløret vanskeligheder i computer- og el-systemerne, der var af en sådan karakter, at en indsættelse af de første togsæt i trafikken i vinterkøreplansperioden 1988/89 var udelukket. Den hovedansvarlige for problemerne var den tyske underleverandør AEG, der senere blev udelukket fra det fremtidige samarbejde, da den store tyske virksomhed simpelthen gav op.

IC/3-toget skulle have været præsenteret for offentligheden i forbindelse med Jernbanemuseets nyindvielse den 17. april 1988, men det måtte opgives for at give fabrikken arbejdsro, til gengæld slæbtes togsættet til Hamburg for at blive præsenteret for sagkundskaben på den store IVA-udstilling i juni.



Mz 1401 nord for Arden. Slingreproblemerne overstået. Okt. 1988.
Foto: Mogens Duus

Togfabrikken kom i sommerens løb i så svære økonomiske vanskeligheder, at en økonomisk rekonstruktion måtte til. Redningsmændene var bl.a. det svensk-svejtiske firma Asea Brown Boveri (der fusionerede i foråret), der sikrede fabrikken beståen, og virksomheden hedder nu atter (pr. 1. september 1988) Scandia-Randers A/S. I alt 105 mio. kr. er indskudt ligeligt mellem det gamle holdingselskab Ascan A/S, Asea Brown Boveri og to institutionelle investorer, hvoraf Lønmodtagernes Dyrtidsfond er den ene og Thomas B. Thriges Fond den anden.

En af forudsætningerne, for at fabrikken kunne føres videre, var, at bøderne, som DSB havde krævet for forsinket levering (80-100 mio. kr.), bortfaldt, samt at DSB betalte mere for togsættene end aftalt i kontrakten (én mio. kr. mere for de 23 togsæt - stykpris: 22 mio. kr.) og to mio. kr. mere for de yderligere 27 togsæt, som DSB nu har bestilt. Med i DSBs betingelser for at afstå fra kontraktens aftalte beløb er, at Scandia-Randers i fem år er sikret dansk dominans. I øvrigt vil DSB sikre sig en andel af de nye selskabs overskud, hvis det viser sig, at virksomheden kommer til at tjene mere end 10 pct. på IC/3, bl.a. ved fremtidig eksport. Andelen er på 25 pct.

ABB (Asea Brown Boveri), der nu må antages at være verdens største togproducent, er gået ind i projektet med at videreføre Scandia-Randers for at få del i den know-how, man besidder i Randers, men »lover« ikke at flytte denne knowhow andre steder hen i koncernen.

Den danske virksomhed Søren T. Lyngsø A/S, der overtog udviklingen af computerdelen efter den tyske underleverandør, fik til gengæld intet ud af at gå ind i styringsprojektet. Kort før jul kunne DSB meddele, at man havde accepteret, at ABB-koncernen stod som eneleverandør af »supertogets« computerdel.

Det første togsæt skal kunne tages i brug i april i år. Vi venter i spænding. Går alt vel, kan de første togsæt sættes i løb i vinterkøreplansperioden 1989-90.

Projektet »Liv i toget«

Pengemangel i Hovedstadsrådet har i en periode tvunget DSB til at stoppe et af de mest graffiti- og hærværksforebyggende projekter: Den indvendige og meget farverige fornyelse af de 550 S-togsvogne af 2. generation. Projektet, der er beregnet til at koste ca. 25 mio. kr., blev i første fase udført i 352 vogne.

I begyndelsen af januar bevilgede Hovedstadsrådets trafikudvalg 5,6 mio. kr., der rækker til at renovere 130 vogne i løbet af 1989, de resterende 68 vogne kommer med i programmet for 1990.

Faste anlæg

ATC-sikkerhedssystemet

DSB annoncerede i december 1988, under indtryk af årets mange ulykker og uheld, en forceret indførelse af ATC.

Den halve mia. kr., der ekstraordinært bruges på ATC, skal gøre strækningerne færdige efter følgende plan: København-Århus i slutningen af 1990, Fredericia-Padborg i begyndelsen af 1991, Århus-Aalborg i midten af 1992, Ringsted-Rødby Færge i midten af 1992, Roskilde-Kalundborg i slutningen af 1992 og Aalborg-Frederikshavn i slutningen af 1992.

Den sorte boks - kendt fra flytrafikken - holder sit indtog sammen med ATC i loko-førerrummet. Havariloggen (er det korrekte navn) registrerer alle tekniske funktioner og hastigheder undervejs. Er der sket en ulykke, kan disse oplysninger hjælpe til at klarlægge ulykken. I dag er det kun visse typer af lokomotiver, der har en fartskriver indbygget. Det er MZ serie II, III og IV plus de nye el-lokomotiver, litra EA. Fartskriverne registrerer kun hastigheden. Oplysningerne fra fartskriverne udtages stikprøvevis til kontrol.

Nyt stationscenter i Ballerup

Den 29. september nedlagdes grundstenen til det nye Ballerup Stationscenter.

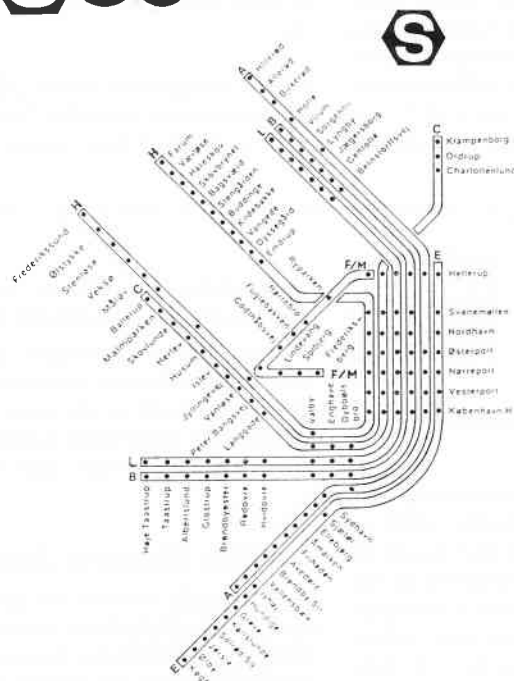
Det nye stationscenter kommer til at rumme både S-togsstation, kontorhus og butikcenter. Det hele bygges sammen over og omkring perronerne. Når hele komplekset er færdigt, vil en ansat i kontorfløjen kunne arbejde, handle og stige på toget, uden overhovedet at komme ud i det fri.

Selve stationen kommer til at fylde 1000 kvadratmeter. Kontorhuset, der skal lejes ud, bliver på 3000 kvadratmeter, og butikscenteret udgør 5200 kvadratmeter. DSB og Hovedstadsrådet finansierer selve stationen, mens ATP betaler resten. Alt i alt et projekt til ca. 100 mio. Selve stationsdelen tages i brug i maj 1989, medens

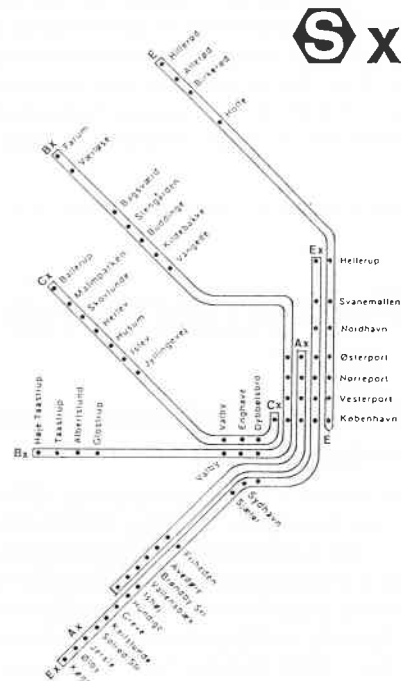


Ballerup station under genopbygning den 29. august 1988.
Foto: Jan Forslund.

Linieoversigt over S-togene fra køreplansskiftet den 28. maj 1989. Af åbenlyse ændringer i stamtogene (den venstre plan) må bemærkes indførelse af 10-minutters drift mellem Høje Taastrup og Holte med linie B og L, samt tillempt 10-minutters drift på Frederiksberglinjen med linie F og M. Den nye linie H fra Frederikssund giver en tidsbesparelse på ca. 18 minutter til Hovedbanegården. Planen til højre er myldretidstogene (ingen til Klampenborg). Tegning: DSB og redaktionen.



Myldretidstrafik mandag-fredag



butikcenter og kontorbygning vil være færdig i september 1989.

Drift og administration

Ny S-togskøreplan (S89)

Når S89 træder i kraft den 28. maj i år, er det en helt ny køreplan, der tages hul på.

Det er ikke kun indvielsen af eldrift på linien mellem Ballerup og Frederikssund, der er en nyskabelse. For første gang i ti år er der tale om en total omlægning, der berører både linier, tider og afgangsfrekvens.

Den ny S-togskøreplan er resultat af et kæmpe puslespil, som nu foreligger i form af en på flere punkter forbedret køreplan, som rummer store muligheder for at blive en publikumssucces.

S89 er en særdeles effektiv køreplan, som indeholder 18 % flere togkilometer. Denne forbedring er bl.a. opnået ved 7 % kortere rejsetid og inddragelse af køreplansspildtid. Det betyder igen, at S89 kan gennemføres med samme antal S-togsvogne, som bruges i den nuværende køreplan. I S89 ligger også en større forventning til rettidighed. F.eks. er der i planen indbygget længere tid til at vende på endestationerne, ligesom der også er beregnet længere tid til at indhente eventuelle småforsinkelser på den centrale strækning mellem Valby og Svanemøllen. Af andre nyheder kan nævnes: 10 minutters drift på tværbanen Hellerup-Vanløse-Frederiksberg, flere standsninger/afgange på store stationer, ændrede holdetider på stationerne: 39 stationer med 10 sekunder, 23 stationer med 20 sekunder og 7 stationer med 30 sekunder og næsten alle stationer får 10 minutters drift i myldretiden.

Chefrokader

Regeringen indstillede på et ministermøde den 15. marts 1988 til Dronningen den 48-årige **Peter Langager** til ny generaldirektør for DSB, som kort fortalt i »jernbanen«, nr. 2/1988. Peter Langager har været i DSB i godt 30 år.

Som 17-årig startede han som elev. Han har været rundt i det meste af virksomheden, inden han i 1986 blev udnævnt til direktør for DSBs afsætnings- og produktionsafdeling.

Fra denne direktørstol har Peter Langager blandt andet haft det overordnede ansvar for DSBs produktdivisioner - passagerdivisionen, godsdivisionen, rederidivisionen, S-togsdivisionen og rutebildektionen. Alt i alt omfatter afdelingen omkring 15.000 af DSBs godt 22.000 medarbejdere. Peter Langager har siddet i DSBs direktion siden 1981, da han blev leder af generaldirektørens sekretariat. Her gik Peter Langager i gang med projekt »Tog-til-tiden« - en hjertesag der fulgte med, da han i 1983 som trafikchef overtog det direkte ansvar for togdrift og køreplaner.

Stillingen som afsætnings- og produktionsdirektør er herefter overtaget af økonomichef **Hans Henrik Winther**.

Rederichef Ole Rendbæk, der var udnævnt til teknisk direktør, jf. »jernbanen«, nr. 2/1988, s. 58, meddelte allerede i marts 1988 DSBs øvrige ledelse, at han havde accepteret en stilling som administrerende direktør for Danyard A/S. Han afløstes derfor af afdelingsingeniør Helge Israelsen, som DSB ikke fik glæde af længe, da han hentedes til P & T som generaldirektør. I kølvandet på denne udnævnelse fulgte endnu en chefrokade.

S-togsdivisionens hidtidige leder - **Eigil Koop** - blev teknisk direktør og dermed også medlem af DSBs direktion. Eigil Koop (51 år) er uddannet akademiingeniør med byggeri som speciale. Han kom til DSB i 1965. Hans afløser i S-togsdivisionen blev trafikchef **Erik Maglehøj** (46 år). Den nye S-togschef har haft hele sin karriere ved DSB: Trafikelev i 1959, og siden hen arbejdede han på flere stationer, før han i 1973 kom til det daværende personalekontor. I 1986 blev han udnævnt til trafikchef.

Trafiktjenestens nye chef hedder i dag **Ib Kjær**. Han har siden 1983 været chef for maskintjenesten, og han vil fortsat varetage ledelsen af denne tjeneste. Af Ib Kjærs

karriereforløb kan nævnes, at han i 1973 udnævntes til trafikinspektør og blev leder af DSBs sikkerhedstjeneste. Ikke mindst på det område har han været meget aktiv, bl.a. i forbindelse med en gennemgribende modernisering af signal- og sikkerhedsbestemmelserne ved DSB, kendt blandt jernbaneentusiaster som »faderen« til Sikkerhedsreglement af 1975. Desuden medvirkede han i 1971 ved oprettelsen af DSBs havarigruppe, som han var formand

for indtil 1982. Også DSBs femårsplaner og samarbejdet med amter og kommuner har han været engageret i, efter at han i 1979 blev kontorchef i trafikplanlægningskontoret.

»DSB« redigeres af **Erik B. Jonsen**. I informationsindsamlingen deltager **Jens Ole Christensen**.
(DSB nyt fortsættes i næste nummer).

Erik B. Jonsen

Privatbanerne



Hillerød-Frederiksværk-Hundested Jernbane

Som omtalt i sidste nummer har HFHJ nu endelig fået Mx'ere. Fra den 5.-29. dec. 1988 indsattes Mx 1006 og Mx 1007 i prøvematerieltog påhægtet én eller begge CI vogne. Disse prøvetog var under DSB overvågning og var samtidig med til at instruere og uddanne HFHJs personale. Egentlig godstogskørsel startede samme dag - altså: 5. dec. 1988. Billedet med prøvetoget fra den 15. dec. syd for Frederiksværk er taget af Finn Beyer Paulsen. Mx 1003 er fast stationeret i remisen i Hundested.



I forbindelse med den nye køreplan overvejer HFHJ at inddrage trinbrætterne: Ullerup, Strøllille og St. Hestehave.

HFHJ = Krage(næs)banen

Opsnappt fra bladet »Dyrevennen«

Krager har lært af afsøge motorvejenes rabatter for regnorme, som især de tunge lastbiler ryster op af jorden i stort tal. Nu fortælles der om krager, som lader toget på en nordsjællandsk privatbane knuse skærver for sig ved at lægge dem på skinnerne. Hvorefter de sorte gavtyve formodes at sluge stumper af de knuste sten som såkaldt kråseflint, der tjener til at formale føden.

Lokomotivfører fra Hillerød-Hundested banen, Knud Petersen, skriver i »Fugle«, at der på hele den 40 km lange strækning er krager, som finder på at lægge skærver fra banelegemet op på skinnerne. Nogle af dem gør det måske helt tilfældigt under deres fødesøgen. Men i hvert fald mellem Gørløse og Hillerød synes der at være plan i foretagendet. Her kører toget over »kragesten« flere gange om ugen, formentlig hver eneste dag, og har gjort

det de sidste fem-seks år. Der er for det meste tale om nogle få sten, men i enkelte tilfælde op til otte-ti stykker.

Knud Petersen formoder, at det er en lokal bestand af krager, især knyttet til Attemosen, som ved en tilfældighed har opdaget, at når toget knuser en skærve, bliver resultatet let tilgængelig kråseflint. I dag synes kragerne bevidst at bruge toget som effektiv stenknuser.

Lyngby Nærum Jernbane

Nærumbanen indfører fra sommerkøreplanens ikrafttræden 10 minutters drift i myldretiderne. Denne publikumsvenlige foranstaltning skal ses i lyset af, at S-togene ved samme lejlighed for omlagt hele køreplanstrukturen (se DSB-nyt i dette nummer) herunder indførelse af 10 minutters drift på LNJs »fødestation« Jægersborg. Den intense trafik nødvendiggør etablering af en ny krydsningsstation i Ørholm, samt anvendelse af tre motorvogne i drift på én gang (Nærumbanen råder over fire nyrenoverede motorvogne og to styrevogne).

Alle vogne har inden årsskiftet fået udskiftet radioanlæggene til en ny type (Storno).

På den forholdsvis korte strækning fra remisen til Jægersborg er hele sporet fornyet med 37 kg skinner, og på Fuglevad krydsningsstation renoveres sporet inden sommer, efter at begge indgangssporskifter senest er udskiftet. I øvrigt har Nærumbanen sammen med Lyngby-Taarbæk kommune »prøvekørt« en ny type overkørsel ved Fuglevad. Prøv den selv, den er så godt som lyd- og rysteløs.

Privatbanerne redigeres af **Ole-Chr. M. Plum**. Informationer om de nordsjællandske baner skyldes Jan Forslund og Bent Jacobsen.

Veteranbanerne

Syd Fyenske Veteranjernbane

SFvJ kan nu se tilbage på sit første år som veteranbane-klub (SFvJ blev stiftet 9. januar 1988). Man har lejet sig ind i en del af Faaborg remise, og her foregår det meste af banens vedligeholdelsesarbejde, ligesom det meste af materiellet er stationeret her.

SFvJs materiel består af damplokomotivet F 657, som klubben fik foræret af Egeskov slot. Maskinen er i en renoveringsfase, men kan tidligst ventes på skinner i 1990. Derudover har man erhvervet Lemvigbanens tre lange triangelmotorvogne M4, M5 og M6 fra Skælskørbanen. Disse er inden årsskiftet kørt til Lemvig, hvor Lemvigba-

nen har lovet at bistå renoveringen af vognene i samarbejde med mandskab fra SFvJ, som i weekender tager den lange tur til VLTJs remiseanlæg. Vognene er dog desværre i miserabel stand, og det forventes kun, at M6 kan reddes (og muligvis kan M5 reddes som personvogn). Af andre vogne kan nævnes en svenskbygget skovvogn fra 1881, postvognen HTJ D 44 og enkelte godsvogne.

Veteranbanerne redigeres af Jan Forslund

Udland



150-års jernbanejubilæer:

I Tjekkoslaviet fejres jubilæet især omkring Brno, men der er også planer om plantog med damp i andre egne af landet. Festlighederne er koncentreret omkring den sidste uge i juni, men desværre er der endnu ikke nærmere oplysninger om CSDs planer. Bynavnene Olomouc, Bratislava, Prag og Plzen er dog nævnt som andre aktivitetscentre.

I DDR fejres 150-året for åbningen af den første jernbanestrækning på DDRs område. I Riesa er der arrangeret udstilling, kavalkade og særtog omkring weekenden den 8.-9. april. Der arrangeres særtog fra bl.a. Leipzig og Dresden med museumslokomotiver.

Italien har også 150-års jubilæum. Indtil videre er intet sluppet ud, udover at man agter at festlig holde jubilæet. Endnu et eksempel på, at statsbanerne som arrangør af jubilæer ofte er alt for sent ude. På Sardinien har en lokal jernbaneklub istandsat et af øens smalsporede damplokomotiver, som har kørt flere særtog for udenlandske grupper i 1988.

I Holland er der mere check på jubilæet. Her er festlighederne koncentreret om jernbanemuseet i Utrecht. Museets nr. 3737, som ikke har været driftsklar i mange år, er istandsat til særtog. Museet er lukket frem til den 8. juni for ombygning og nyopstilling af samlingerne. Der er arrangeret kavalkade og udstilling i Utrecht i hvert fald omkring 1. juli, og for første gang i mange år med mulighed for at køre med et hollandsk damplokomotiv. Også de hollandske klubbers tyske lokomotiver (23 og 41) og et eller flere af de istandsatte belgiske og vesttyske lokomotiver ventes at køre udflugtstog.

Malaysia

I juni/juli i år (1988) var jeg på rejse til Malaysia og Singapore.

Stationen i Kuala Lumpur er blevet moderniseret og virker effektiv, lys og venlig. Perronerne er forlænget og forhøjet. Nyt materiel fra Japan har på det seneste erstattet de gamle engelskbyggede vogne. Standarden på 2. klasse airconditionerede vogne er helt i top med bl.a. en video i hver ende af disse, hvor der vises spillefilm og reklamer på hele turen.

Sporet på strækningen Kuala Lumpur-Singapore (spv. 1000 mm) er under fornyelse med betonsveller og hel-

svejste skinner. Forskellen nyt/gammelt spor er meget markant, især lydæssigt. Signalsystemet er på det meste af den enkeltsporede strækning det oprindelige engelske med armsignaler og Wire/stang træk, men det er meget smukt vedligeholdt, håndtagene er malet i stærke farver svarende til de forskellige funktioner, og alt metal er blankpudset. De små stationer er nydelige med blomster og orkideer. Godstrafikken præges af containere og kævlevogne fra den tropiske regnskov (mit speciale). Krydsning mellem to persontog og et for langt godstog på en for lille station er en rangerteknisk interessant oplevelse.

At rejse med tog i Malaysia og Thailand er spændende, behageligt og billigt, og ikke nær så nervepirrende som en bustur:

Til godsbanen Kuala Lumpur-Port Klang (havneby ca. 45 km fra KL) har man netop bestilt et antal ungarnske skinnebusser til levering i efteråret, således at persontrafikken kan genindføres, efter ca. 10 års ophør, for at aflaste vejtrafikken.

I Singapore med ca. 2,5 mill. indb., en ø på størrelse med Bornholm, går alting stærkt. I begyndelsen af 70'erne steg biltrafikken og økonomien voldsomt, og man begyndte at tale om en undergrundsbane. Efter intensive studier af Singapores transportbehov besluttede regeringen i maj 1982, at nu skulle banen bygges. Første spadestik blev taget i oktober 1983, hvorefter byggeriet skred rask frem, dels ved boring dels i store udgravninger. I november 1987 blev første strækning taget i brug, og i april 1988 blev næste etape åbnet. Systemet ventes fuldt udbygget i 1990 - to år før tiden. Omkostning ca. 17 mia. kr. (5 mia. Sin. dollars) - sådan!!! (Hvem sagde tunnelbane til Amager eller Storebæltsbro???)

Sporvidden er normalspor 1435 mm med 3-skinne til strømforsyning. Togene er airconditionerede, ligesom undergrundsstationerne også er det. For at undgå at den kolde luft forsvinder ud i tunnelerne er perronerne helt lukkede af en glasvæg med skydedøre passende til togets døre, men ca. en meter bredere. Toget standser indenfor + ÷ en halv meter, hvorefter dørene i toget og i perronvæggen skydes til side som i en elevator - smart system.

Rygning er forbudt overalt på stationer og i tog - og der er rent med nypudsede fliser og glaserude hele tiden -



De malaysiske statsbaner har i 1987/88 fået leveret 26 enheder dieselelektriske lokomotiver, som er bygget i Japan i samarbejde mellem Alsthom i Frankrig og Toshiba-Kawasaki i Japan. De har en effekt på 2400 hk, vejer 90 tons og har en længde på 16.700 mm. Det er relativt kraftige og store enheder i betragtning af, at sporvidden er 1.000 mm. Tekst og foto: Jørgen Holm

graffiti er ukendt. De store huller i jorden fra byggeriet er nu fine græsplæner og blomsterbede, og de grå betonstøttemure i gennemskæringer er klædt i fine fliser eller dækket af grønne slyngplanter.

De ka' bare det der! - men østens mystik skal man lede længe efter i det effektive Singapore.

Svend Korsgaard

Polen

I det sidste europæiske land med daglig dampdrift af betydning skrider »udviklingen« frem - der kan konstateres en stadig tilbagegang i antallet af dampfremførte tog. Pr. 1. jan. 88 var der 926 damplokomotiver fordelt på otte typer til rådighed for driften, som deltes om 213 omløbsdage. I løbet af 1988 er de sidste Pt 47 forsvundet fra den daglige drift, men der er stadig mulighed for at se tyske krigslokomotiver af typerne Ty 2, og de polske udgaver Ty 42, Ty 43, Ty 45, Ty 51 samt persontogslokomotiverne Tkt 48 og Ol 49 i daglig drift, hovedsageligt med persontog på sidebanerne. PKP har planer om nedlæggelse af en række sidestrækninger, og elektrificeringen skrider frem, så mulighederne for at opleve damp i Polen varer ikke evigt. Både NJK og SJK har planer om ture til Polen i 1989. Interesserede kan ved henvendelse til DJKs udflugtsafdeling få nærmere oplysninger om programmet for disse ture, når det foreligger.

Sverige

Smalsporets svanesang i Sverige

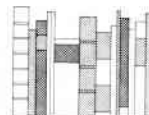
De næstsidste strofer af smalsporets svanesang i Sverige synges netop nu. 15. december 1988 besluttede bestyrelsen i Uddeholm Tooling AB, der ejer Sveriges sidste smalsporsbane med godstrafik - i øvrigt også Sveriges sidste større ikke statsejede jernbanestrækning - at indlede forhandlinger med personalet om nedlægning af Nordmark-Klarälvens Järnvägars smalsporsstrækning fra Deje til Hagfors i Värmland. Da den slags går hurtigt for godsbaner, kan vi nok ikke forvente, at banen lever sommeren over. Banen er til nu trafikeret med tunge godstog og transporterer hvert år adskillige hundrede tusinde tons gods især til stålværket i Hagfors fra SJs godsbane Kil-Ställdalen. Banen er elektrificeret så tidligt som 1920/21 og trafikeres af materiel fra slutningen af 1960'erne. Sporvidden er den svenske normalsmalsporvidde 891 mm. Af gammelt materiel findes dels bevaret en hel del i banens lille museum i Hagfors, hvis fremtid er usikker, ligesom der ud over de mellem 300 og 400 driftsgodsvogne findes 100-150 hensatte godsvogne fra århundredets start. Besøg anbefales kraftigt! - Deje ligger ca. 60 km nord for Karlstad, og banen strækker sig 63 km nord derfra. Når NKIJ forsvinder, vil Sverige kun have én smalsporsbane tilbage med regulær trafik - Roslagsbanan med 64 km 891 mm elektrificeret forstadsbanestrækninger i Stockholm.

Anders Riis

I weekenden 17.-18. juni fejrer Grängesbergs Hembygds-gille tiåret for etableringen af TGOJ-museet i Grängesberg. Der er planer om særtog med turbinlokomotivet og besøgende tog fra flere svenske jernbaneklubber. Yderligere oplysninger: Box 109, 772 02 Grängesberg, Sverige.

Udland redigeres af Jakob Stilling

Bog anmeldelser



Jan Forslund og Mogens Duus: På sporet af 1988

Forlaget bane bøger, Roskilde. Pris 99,- kr., kan fås gennem DJKs salgsafdeling.

Bogen er et signalement af perioden 1. oktober 1987-1. oktober 1988, således som den blev gennemlevet på danske jernbaner. Og så udkom den endda mindre end to måneder efter sidstnævnte dato. Enhver, der har beskæftiget sig blot en smule med redaktion, og hvad derefter følger, vil vide, hvilken kraftanstrengelse der må ligge bag.

På længere sigt er publikationsdatoen selvsagt uden betydning; det afgørende er indholdet. Der er imidlertid ingen grund til bekymring. Den foreliggende billedsamling er af en sådan art, at det er en sand fornøjelse at få »På sporet af 1988« i hånden. Bogen ligner sin forgænger fra 1987. Format 17 x 25 cm, sidetal 48, hvortil kommer kartonomslag med yderligere fotos - det er alt uændret. Den redaktionelle opdeling er også næsten den samme, omend der er indtrådt nogen forskydning i de sidetal, de enkelte overskrifter hersker over.

Og som i 1987 indledes der med en velskrevet oversigt, en fortrinlig introduktion, som man nødigt vil undvære. For skønt de letflydende billedtekster er særdeles informative, gives der naturlige grænser for, hvad de kan bære.

Blandt synlige ændringer noterer man sig skriftvalget. Nu er der benyttet en lys blokskrift i lille grad, og er det måske ikke til gavn for læseligheden, fremhæver det i hvert fald billederne. Disse står for øvrigt som hovedregel med en langt bedre kontrast end i 1987, og den resulterende sortkunst (forstået ret) er med sit mere levende helhedsindtryk at foretrække.

1987-årbogen indeholdt en tabel over DSB-trækkraft. I den nye udgave findes en tilsvarende over privatbanernes trækkraft. Desuden en statistisk oversigt med nøgletal fra 1983-87 for DSB og privatbanerne samt fra 1983-85 for anden dansk samfærdsel. Det er en god idé således at udbygge billedstoffet med koncentrerede facts.

Der vil i en årbog som denne altid være noget, der savnes eller kunne ønskes bredere belyst, men alt i alt føres man nu godt rundt om og ind i emnet. Et par humoristiske tegninger, lånt fra henholdsvis »Politiken« og DSB rejsebureau, virker som et forfriskende krydderi mellem fotografierne og bør få efterfølgere i kommende årgange.

Enkelte detaljer har hensat anmelderen i undren. Side 4 udråbes »Sjælland« eks »Dronning Ingrid« til Danmarks første museumsskib. Side 2 fortælles, at IC/3-tog først kommer i plandrift fra og med vinterkøreplanen 1989, men side 23 tales om normal drift fra maj 1989. Måske afspejler forskellen dog blot den almindelige IC/3-forvirring og er som sådan en del af det korrekte periodesignalement? - Og i teksten side 26 om forsøgskørslen på Fyn med henblik på hastighedsforøgelse ville man bestemt gerne have haft bare lidt at vide om, hvorledes et EA-lokomotiv indgik i forsøgene.

De nævnte eksempler er ret beset uvæsentlige og er i virkeligheden kun taget med som det traditionelle bevis for, at anmelderen har læst bogen. »På sporet af 1988« tør han nemlig trygt anbefale enhver jernbaneinteresse-ret at anskaffe sig, hvis det ikke allerede er sket.

Efterskrift

I et lille sprogområde som det danske er initialomkostningerne ved produktion af en bog tyngende, somme tider endda dræbende. Man spår dog årbogsserien et langt liv, når den udstukne kurs følges og standarden holdes. Alligevel vil anmelderen slutte med et »fromt«, men desværre nok utopisk ønske: at DSB og privatbanerne kunne finde på at bruge »På sporet af 1989« og følgende årgange som julehilsen til alle medarbejdere. Så ville der være basis for prisnedsættelse samtidig med, at omfanget øges og udstyret forbedres. Flerfarvetryk er jo for længst opfundet.

Povl Wind Skadhauge

Erik Forss: Svenska Motorvagnsfordon i Danmark. Svenska Motorvagnsklubben, 1988. 80 sider, 122 fotos, 1 tegning og 1 kort. Fås bl.a. gennem DJK's Salgsafdeling.

Det var med stor spænding, at jeg i begyndelsen af august måned 1988 åbnede ovennævnte bog. Det svenske jernbanemateriel i Danmark har altid haft min interesse, ikke mindst de svenske skinnebusser; nok på grund af min særlige forkærlighed for de danske privatbaner.

Bogen indledes med et kort historisk afsnit om de motorvogne, der er leveret fra Sverige siden 1911 med dampvognen til Langelandsbanen. Derefter følger 14 afsnit, et for hver privatbane, der har købt svenske motorvogne, og her har Erik Forss virkelig gjort et enormt arbejde med at samle oplysninger om specielt de svenske skinnebusser, hvoraf den første kom til Danmark i 1945.

De enkelte afsnit indeholder også korte redegørelser for den enkelte banes materielsituation på det tidspunkt, hvor det svenske materiel blev anskaffet, og det er godt, at alle disse facts nu er samlet i denne bog.

Med det meget store, men også fornemme billedudvalg, kan det ikke undgås, at en del billeder umiddelbart kommer til at virke værende omtrent ens. Mange forskellige og udmærkede fotografier har gennem årene taget et utal af billeder af disse svenske tog, så der har været nok at vælge imellem. Derfor synes jeg også, der gennem billedvalget godt kunne have været tænkt på at skildre de svenske skinnebusseres historie i Danmark gennem lidt flere billeder, der viste disse tog i mere karakteristiske driftssituationer fremfor de traditionelle materielbilleder. Når dette er sagt, skal der dog kun ros til billedernes kvalitet og ikke mindst i den gode form, som de er gengivet i.

Det er virkelig en værdifuld og inspirerende bog om en del af de danske privatbaners motormateriel, der her er kommet, og jeg kan ikke tænke mig andet, end at en stor del af oplaget må blive afsat i Danmark.

OCMP

Redaktionen beklager

...at mødelisten i nr. 5 - 1988
manglede

Læserne skriver

Vi har beklaget andetsteds i bladet, at læserbrevet i nr. 6 ikke var underskrevet af H.B.D. Sørensen. Vi starter denne gang læserbrevkassen med et indlæg af Jan Eriksen om den forestående generalforsamling.

red.

Trænger vi ikke til nye kandidater til DJKs bestyrelse?

Så nærmer der sig atter en generalforsamling i DJK, i år den 12. marts, en søndag, og som sædvanlig er generalforsamlingen placeret i København. En af de vigtigste opgaver for generalforsamlingen er at vælge nogle medlemmer til at lede foreningen gennem det næste år. DJKs bestyrelse består af p.t. 11 medlemmer. Heraf er de syv valgt direkte på DJKs generalforsamling, mens de sidste fire vælges af de lokale afdelinger rundt i landet.

Igennem de sidste par år er der hvert år skiftet ét bestyrelsesmedlem. Dette skulle sikre en jævn udskiftning, en stadig fornyelse og inspiration til arbejdet i bestyrelsen. Imidlertid er der sket det, at de nyvalgte kun har siddet i én valgperiode, hvorefter der atter er valgt en ny mand til denne bestyrelsespost. Der er altså ikke sket en **jævn** udskiftning på alle posterne i bestyrelsen.

Bestyrelsens sammensætning er derfor præget af to grupper: de »unge« og de »gamle«. Den »unge« gruppe består af de bestyrelsesmedlemmer, der kun har siddet i den første eller er begyndt på den anden valgperiode. De »gamle« er så de bestyrelsesmedlemmer, som har siddet i bestyrelsen i mere end tre valgperioder. Dette giver oplagt en stor risiko for at køre fast i de gamle traumer, og det betyder, at den »nye« hurtigt mister lysten til at kæmpe imod den sammentømrede gamle garde, hvis det endda ikke går så galt, at de »unge« fryses ud! Dette er farligt for enhver forening, men særligt i DJK, der jo er præget af, at vores omverden (DSB og andre myndigheder, som vi **skal** samarbejde med, samt de øvrige jernbaneklubber) er i en stadig udvikling. Der stilles dermed hele tiden nye krav til DJKs virke, krav som vi, desværre, ikke i alle tilfælde lever op til!

DJK er heller ikke mere en ren hyggeförening, men i høj grad også en forretning med en omsætning i størrelsesordenen et par millioner. Dette stiller også krav til bestyrel-

Rettelse til nr. 6

Julenissen var på spil i sidste nummer af »jernbanen«. Ved en beklagelig fejl var billedet nederst på side 175 ombyttet med et billede fra Maribo, optaget af John Hansen den 11. august 1988.

Nisseriet hærgede også på modsatte side (174), hvor DSB logoet manglede.

Under rubrikken »Læserne skriver« var forfatternavnet beklageligvis fjernet. Redaktionen har undskyldt det skete til H.B.D. Sørensen fra Hedehusene, som havde forfattet læserbrevet.

*Godt der er fem numre inden næste jul...
redaktion og trykkeri*

sen i retning af en mere professionel ledelse. Det at sidde i en bestyrelse er **ikke** en ærespost, men en **arbejds**post. Når man bliver valgt til en bestyrelse, er det for at yde et stykke administrativt arbejde for foreningen. Dette skulle vel heller ikke komme som nogen overraskelse for de valgte, idet de jo allerede ved opstillingen accepterer at tage aktiv del i dette arbejde.

For at kunne komme videre og gerne få udbygget DJKS stilling, kræves det altså, at vi kan indpasse os og samarbejde til andre sider. Her er nogle af opgaverne bl.a. forhandlinger med offentlige myndigheder, koordinering af vore aktiviteter med andre klubber samt en meget bedre PR-indsats. Dette betyder, at man hele tiden skal se kritisk på sin egen situation, og allerhelst også gerne være to skridt foran!

På generalforsamlingen skal der vælges tre bestyrelsesmedlemmer og én suppleant. For en gang skyld ser det ud til, at der bliver reel valgmulighed mellem flere kandidater. Jeg vil opfordre til, at der fremover stemmes på de nye kandidater, der går ind for at yde et stykke arbejde til gavn for DJK som en samlet forening. Vi skal væk fra den situation, hvor man kun dyrker sin egen »andedam« og ikke skænker helheden en tanke, og hvor man ikke er bange for at gå nye veje!

Jan Eriksen - Hvide Sande

Højhastighedstog

I »jernbanen« nr. 4/1988, har Bent Jacobsen en fremragende artikel om rekordforsøgene i 1938. Der er dog enkelte forhold, der kan behøve enkelte tilføjelser.

Den amerikanske rekord på 204 km/t i 1902 (ikke 1905) er en myte. Efter sigende var det New York Central's eksprestog »Pennsylvania Special«, der kørte så hurtigt. Men de to vidner, der målte hastigheden, stod to forskellige steder og over fire km fra toget. USA havde dog i tyverne virkelig hurtige tog, det hurtigste »The Twentieth Century Limited«, der kørte de 1.571 km mellem New York og Chicago på 20 timer - en gennemsnits-hastighed på 78 km/t.

De fleste rekorder er foretaget på fald, således både den tyske og den britiske i 1938. Begge rekorder er målt med dynamometervogne, for den britiskes vedkommende har man endda bevaret grafen på National Railway Museum i York. Den tyske rekord blev foretaget med en togvægt på 200 tons og på et fald på 1:333.

Nr. 4468 Mallard, hvilket betyder gråand, slog også rekorden nedad, faldet på 1:200 ved Stoke ved 90 miles mærket nord for Peterborough. Togvægten var på 273 tons, det var et særtog, der foruden dynamometervog- nen medbragte en specialvogn fra Westinghouse. For

formålet med kørslen var primært afprøvning af en ny type tryklufsbremser, hvorfor der da også var ingeniører fra Westinghouse med toget. Måske har konstruktøren fra Mallard og de andre »A4« typer, Sir Nigel Gresley, tænkt: at nu skulle han vise de storsnude og pralende amerikanere, hvor stærkt der kan køres i England. Gresley var selv med toget, men først da de ankom til Peterborough, fortalte han folkene fra Westinghouse om rekordforsøget.

På strækningen opad Stoke Bank viste lokofører J. Duddington og fyrbøder T.H. Bray, hvad »Gråanden« kunne præstere. På trods af en hastighedsbegrænsning gennem Grantham station, der holdt farten på 38 km/t, var farten efter fire kilometers kørsel oppe på 96 km/t på en stigning på 1:200. Rekordfarten på 126 miles eller 202 km/t kørtes over 3,97 km med lukket regulator. Rekorden er aldrig blevet slået med et damplokomotiv.

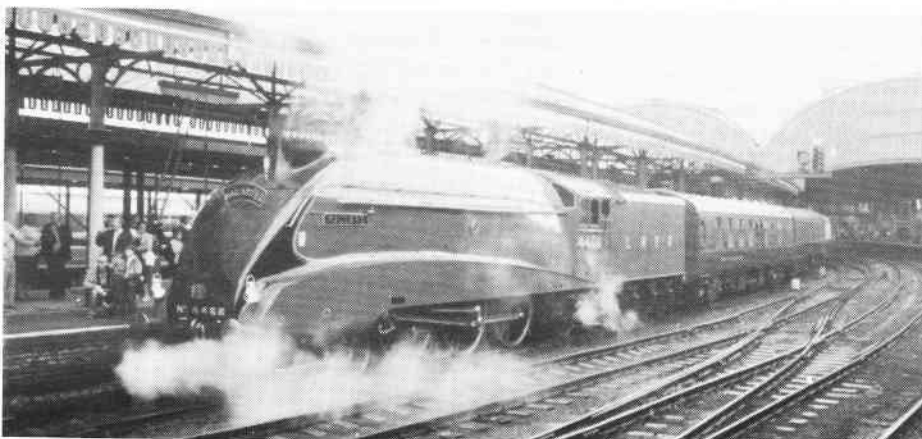
I 1963 blev Mallard fritaget for tjeneste, blev restaureret og overført til museet i York. Indtil da var kræfterne i behold, i 1961 målte K.S. Farr 144,81 km/t opad Stoke Bank med den 415 tons tunge »Tee Thames Express«! I dag er hele strækningen King's Cross-Doncaster elektrificeret og på samme sted ved Stoke Bank har det nyeste elektriske lokomotiv »Electra« præsteret 241,35 km/t opad.

Den hurtigste bane i England var og er dog Great Western Railway.

GWR blev anlagt 1835-41 mellem London Paddington og Bristol med Isambard Kingdom Brunel som ledende ingeniør. Den er virkelig great, eller storslået, ført så lige som muligt igennem terrænet og med ubetydelige stigninger og fald. Også sporvidden er storslået, syv engelske fod og en kvart inch., d.v.s. 2,139 meter. Da BR i 1976 begyndte kørslen med »Inter-City 125«, viste det sig hurtigt, at den høje fart på 125 miles eller 201 km/t var teoretisk. Kun på korte strækninger kan de to Paxman Valentaer slippe alle 2.250 heste løs - som i øvrigt larmer, så trommehinderne blafrer. Men på Brunel's gamle bane kan der overalt køres med 201 km/t, hvilket siger noget om, hvor godt banen er anlagt.

En måde at undgå stop på, og derved undgå damplokomotivets akilleshæl, den dårlige acceleration, var slip-coach systemet, som GWR udviklede sidst i tyverne. Mens toget kører med høj fart, kan en eller flere vogne afkobles og løbe ind til en station, bremses af en konduktør. Nu får så slip-coach systemet sin renæssance med IC/3 toget fra Ascan-Scandia, der også kan tilkoble vogne under fart - en finesse, som imponerede britiske jernbanefolk, da de så toget udstillet i Hamburg.

Erland Egefors



British Rail fejrede 50 års jubilæet for hastighedsrekorden her i sommer. Rekordindehaveren »Mallard« ses på billedet på York station den 16. juli 1988 med et jubilæets særtog. Foto: Roger Golder.

Foreningsnyt



Ordinær generalforsamling

Søndag den 12. marts 1989 kl. 10.00. Se dagsordenen i nr. 6 eller på midtersiderne.

Ad punkt 4: Bestyrelsen foreslår kontingentet for ordinære medlemmer fastsat til 210 kr., for junior-/seniormedlemmer til 125 kr. og optagelsesgebyr til 0 kr.

Ad punkt 5a: Følgende medlemmer er på valg til bestyrelsen: Birger Bruun, Ole-Chr. M. Plum, John Armstrong Pedersen (ønsker ej genvalg). Følgende kandidater er i øvrigt opstillet af bestyrelsen: Henrik Frost og Oscar Meyer samt Søren Balle (som suppleant). Derudover har en kreds af medlemmer opstillet Flemming Jakielski og Jan Eriksen.

Ad punkt 6. Indkomne forslag:

1. Der er indkommet følgende forslag fra Bloustrød afdeling:

a) Generalforsamlingen godkender, at Bloustrød Afdeling ændrer status fra »gruppe« jfr. § 6,2 og oprettes som »afdeling« jfr. § 6,1 med repræsentation i DJKs bestyrelse jfr. § 4,1 og omfattende området Nordsjælland - idet de nærmere regler for oprettelsen m.v. fastsættes af DJKs bestyrelse jfr. § 6,3.

b) Generalforsamlingen vedtager, at Love for Dansk Jernbane-Klub, § 4,1. punktum, gives følgende ordlyd: »Bestyrelsen består af en formand, en næstformand og fire medlemmer valgt af generalforsamlingen samt et medlem for hver lokalafdeling, valgt af lokalafdelingens generalforsamling«.

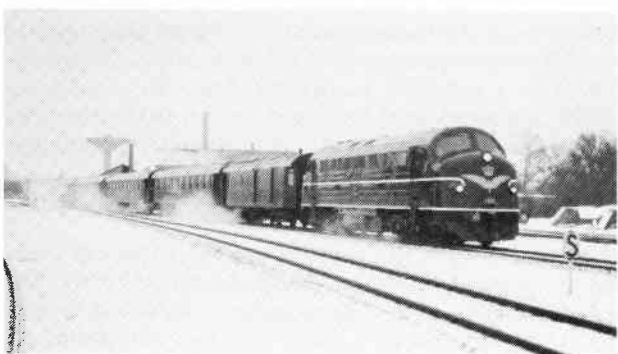
2. Der er indkommet følgende forslag fra Flemming Jakielski: »Der fastsættes et familiekontingent på 50,00 kr./år. Ved familiekontingent forstås kontingent for ægtefælle og evt. børn. For at kunne tegne familiekontingent skal der betales mindst et fuldt kontingent. Medlemmer indmeldt på denne måde har samme rettigheder og pligter som almindelige medlemmer, dog tilsendes tidsskriftet »jernbanen« ikke. For børn under 18 år gælder endvidere, at de ikke har stemmeret jvf. gældende love«.

Udflugtsafdelingen

Planer for 1989

Forhåbentlig bliver årets første tur den længe ventede udflugt med IC/3-toget, som vi håber kan afvikles i april måned. Deltagerne får særskilt besked om turdatoen mindst tre uger før (se i øvrigt nr. 6/88). Den 20. maj arbejdes med en tur med svenske skinnebusser på HTJ.

I weekenden den 3.-4. juni forsøger vi at arrangere en endagstur til Sverige med besøg på Ohs Bruks Järnväg i Småland. I løbet af sommeren arbejdes med et besøg på industribanen i Hedeland, og med et særtog med Mh på Assensbanen. I september prøver vi at arrangere udflugt på GDS med Triangelvogne. Årets store begivenhed bliver dog nok det planlagte besøg med My 1101 på jernba-



Fra DJKs udflugt den 4. december 1988 til Museumsbanen. Foto i Mariibo af John Hansen.

nemuseet i Gävle, som finder sted under museets åbent hus weekend i begyndelsen af oktober.

Den tidligere bebudede pinsetur har desværre måttet udskydes til en senere lejlighed. Derudover arbejdes der med et par besøg på værksteder rundt omkring - mere herom i senere numre af »jernbanen«. Der må dog tages forbehold for ændringer i programmet.

Som nævnt andetsteds prøver vi at samarbejde med NJK og SJK om salg af pladser til en af disse klubbers **Potenture**. Nærmere oplysninger om programmet for disse ture fås ved skriftlig henvendelse til Udflugtsafdelingen.

Tak for reaktionerne på lederen i nr. 6. I næste nummer kommer et uddrag af læserbrevene.

Jakob Stilling

Kørsel den 25. februar med postførende damptog på Odsherreds Jernbane

Mandag den 20. februar 1989 bliver postkontoret i Nykøbing Sj. 250 år, og naturligvis vil dette blive fejret på behørig vis på selve dagen. Imidlertid fejres jubilæet også

lørdag den 25. februar med åbent hus og udstilling på posthuset. I den anledning vil der samme dag køre et postførende persontog fra Holbæk til Nykøbing Sj. med afgang fra Holbæk kl. ca. 9.15. Toget kommer til Nykøbing kl. ca. 11.00, og det returnerer kl. ca. 13.45.

På turen til Nykøbing vil toget være bureauførende, og i dagens anledning vil et af de gamle togpoststempler for strækningen Holbæk-Nykøbing Sj. blive anvendt til afstempling af breve. Der udgives naturligvis en særkuvert, hvor motivet vil være en af OHJs gamle postvogne.

Alle er velkomne til at tage en tur med toget, der formentlig fremføres af D-maskinegruppens hæderkronede damplokomotiv DSB D 826. De nøjagtige afgangstider samt billetpriser kan efter den 15. februar fås hos Ole-Chr. M. Plum på tlf. 03 48 53 83.

OCMP

Kommende møder i Københavnsområdet

Onsdag den 8. marts 1989 kl. 19.30: Englesalen, Niels Steensens Gymnasium, Jagtvej 183 B, 2100 København Ø. »DSBs hjælpevogne«. Værkmester Leif Lyngsø, DSB, fortæller om, hvordan hjælpevognsberedskabet er organiseret, og hvad hjælpevognene kan klare.

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

Onsdag den 12. april 1989 kl. 19.30: Englesalen, Niels Steensens Gymnasium, Jagtvej 183 B, 2100 København Ø. »Billedaften med overraskelser«.

BJ

Nyt fra lokalafdelingerne

Midtjysk afdeling

Fredag den 17. februar 1989 kl. 19.30 på Randers station. Ingeniør William Bay causerer om bl.a. Aalborg Privatbaner.

Fredag den 17. marts 1989 kl. 19.30 på Godsbanegården i Århus. Tidligere tillidsmand ved A/S Frichs, Jørgen Siig, viser film fra prøveførsler af Frichs lokomotiver m.v.

Fredag den 14. april 1989 kl. 19.30 på Randers station. Erland Egefors viser lysbilleder fra og fortæller om engelske jernbaner. Endvidere vises tyske jernbanefilm.

Troels Lenchler Poulsen

Nordjysk afdeling

Redigeret referat af generalforsamlingen den 23. november 1988.

Efter valg af Mogens Bendsen til dirigent, kunne Hans Meyer indlede sin formandsberetning ved at berette om en fin sæson rent kørselsmæssigt, hvor specielt turen til Odense i april fik en varm omtale. Specielt det fine samarbejde mellem banerne i og udenfor Dansk Jernbane-Klub blev fremhævet. Plantogskørslen på Limfjordsbanen har været over al forventning, især har vi glædet os over, at så mange udenlandske turister har kørt med os. Særtogskørsler har der ikke været så mange af, men til gengæld har de været givende rent økonomisk.

Formanden gennemgik herpå de arbejder, der er udført ved banen: Vedligeholdelsesarbejdet på remisen blev flot startet af klubmedlemmerne med reparation af utætheder i taget, fulgt op af nødvendigt murerarbejde ved unge arbejdsløse fra »Job Aalborg«, et arbejde der i skrivende stund skrider frem i et noget langsomt tempo. Samtidig skrider planerne vedrørende overtagelse af lejemålet for hele rundremisen planmæssigt frem. Således ligger byggesagen til godkendelse i DSB, og de nødvendige midler til realisation af dette er ved at blive søgt i forskellige fonde. Den gamle stationsbygning i Gug er ligeledes reddet med vores lejemål, heraf med et banemedlem som lejer. Hermed er første skridt taget til genskabelse af et levende stationsmiljø på den gamle Hadsundbane. Endnu et stort anlægsprojekt har taget sin begyndelse i og med at Erik Jensen og en flok slidere fik løsnet så mange bolte på drejeskiven i Hobro, at den ved hjælp af DSB kunne flyttes til Aalborg, hvor den nu ligger i mange dele og venter på tid og kræfter til at blive ilagt, et projekt der dog nu ikke mere er så presserende, da det ser ud til, at vi får råderum over hele rundremisen, og da kan køre den om føje tid (år) smukt genskabte D-maskine i hus uden at dreje!.

Den videre beretning blev overtaget af projektledere: Ove Thomsen fortalte om den endelige bekræftelse på, at man fra jobskabelsesprojektet i Frederikshavn ønsker at modtage Scandia skinnebusbivognen til genopbygning. Man mødes i januar 89 og aftaler fremgangsmåden. Men om muligt mere spændende var Oves beretning om det gode forhold, der er skabt til Skagensbanens nye direktør, med hvem vi fremover forventer at få et perfekt og givende samarbejde. Allerede nu er det afgjort, at vi sandsynligvis kan modtage SB M6, det uægte »marcipanbrød«, om relativ kort tid, idet der står tilbage, at Skagensbanens bestyrelse bekræfter låneaftalen på et møde i december. Maskinen er i smuk stand, og der skal blot foretages nogle maskinreparationer for at få den køreklar. Endvidere berørte Ove projektet med et halbyggeri på 900 kvadratmeter, som skal indgå i en byttehandel med resten af rundremisen. Her har det været muligt at få foræret stålspær og opnå tilbud om meget billige plader og bolte.

Niels Julsrod fortalte herpå om, hvordan Limfjordsbanen fik lovning på Gribskovbanens Sm 5, der inden længe vil komme til Aalborg som led i en byttehandel med Øst-

banen, hvori indgår en del skinnebusreserverede fra os. Om relativ kort tid står vi nok med et komplet Scandia skinnebusstog, når vi forhåbentlig til foråret 89 modtager en »rumpeged« fra Roskilde.

Sluttelig under formandsberetningen blev det omtalt, at der til afdelingen bliver et overskud på 1.000 kr. fra Odensearrangementet, at bruge på socialt samvær. Vi drager måske udenlands for at studere Mo-tog i Kappeln til sommer.

Regnskabet blev herpå fremlagt af kasserer Preben Bech. Og her lød glade toner, idet et budgetteret underskud var blevet vendt til et overskud af ikke ubetydelig størrelse. Og så er der endda gjort store indkøb af værktøj. Banen har forøvrigt for første gang haft en balance på over 100.000 kr.

Herpå gik man over til de ifølge lovene nødvendige valg til bestyrelsen, suppleanter til samme samt samarbejdsudvalg. Uden problemer var der genvalg over hele linien.

Herpå sluttede den officielle del af generalforsamlingen ved at Mogens takkede for udvist god ro og orden.

*Fjerritslev i december
Søren Gissel*

Salgsafdelingen

Nyheder

På sporet af DBJ af Svend Lund Pedersen. I begyndelsen af december 1988 udgav Gornitzkas Forlag i Neksø den bog, der hovedsagelig behandler strækningen Rønne-Neksø. Svend Lund Pedersen, der i 1937 blev trafikalev ved DBJ, hvor han sluttede som stationsforstander i Neksø i perioden 1962-68, har skrevet bogen. Den er fyldt med oplysninger om, hvad der er tilbage fra jernbanernes tid på Bornholm, og får også en del skildringer fra livet ved DBJ med. En spændende bog, der desuden også har en del oplysninger om materiel, faste anlæg etc. Bogen, der er på 80 sider med ikke mindre end 87 illustrationer, kan varmt anbefales. Pris: 120,- kr. inkl. forsendelse.

Strejftog II. Danske privatbaner i 50'erne og 60'erne fortalt og fotograferet af J. Guldbæk Christensen. Forlaget Lokomotivet har i efteråret udgivet denne 112 sider store bog som en fortsættelse af Strejftog I. Bogen indeholder ca. 90 fotos fra danske privatbaner, hovedsageligt fra Jylland-Fyn, og Guldbæk Christensen har kommenteret dem i sin egen, let causerende form. Pris: 95,- kr. inkl. forsendelse.

På sporet af 1988, årbog om Danmarks jernbaner redigeret af Mogens Duus og Jan Forslund. I slutningen af november måned udsendte forlaget bane bøger 2. årgang af denne aktuelle årbog, hvis 1987-udgave blev vel modtaget blandt jernbaneentusiasterne. På 48 sider og med ca. 120 illustrationer 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,- 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.

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)
Hølløselund Strandvej 9, 3220 Tisvildeleje. Tlf. 02 30 82 22

Forlag og salgsafdeling

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

Dansk Jernbane-Klub, Udflugtsafdelingen

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

Lokalafdelinger

DJKs nordjyske afdeling

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

DJKs midtjyske afdeling

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

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

Foreningens baner og tog

Information, bestilling af særtog samt oplysning om arbejdshold

Museumsbanen Maribo-Bandholm

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

Mariager-Handest Veteranjernbane

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

Limfjordsbanen

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

D-maskine gruppen

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

Foreningens øvrige arbejdssteder

Bramming remise

Bjarke Boldt (se adressen ved sydjysk afdeling)

Høng remise, Høng

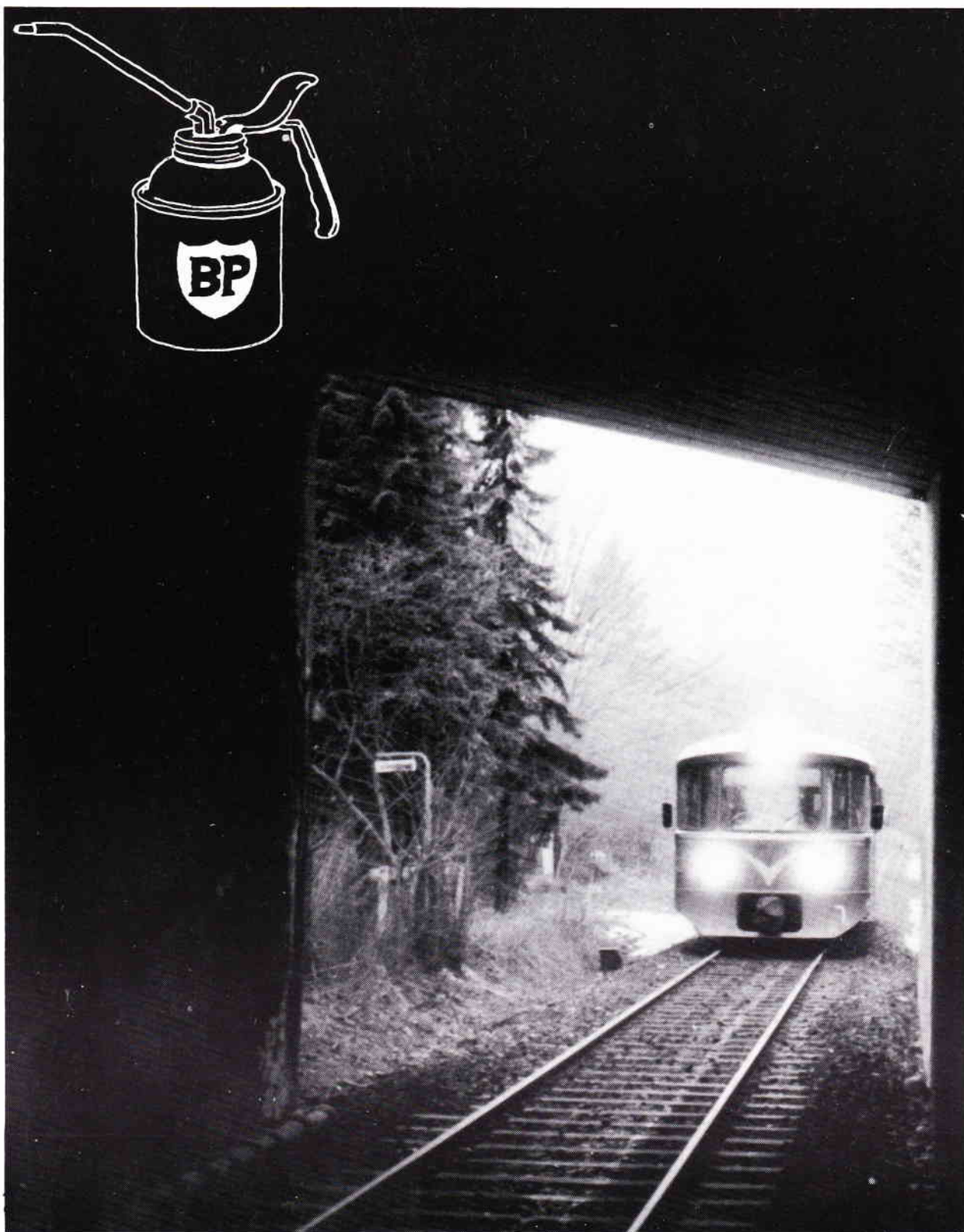
Erik Rothmann
Bakken 70, 4370 St. Merløse. Tlf. 03 60 15 57

Roskilde

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

Odense, Konservessporet

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



BP smøreolie - en vigtig detalje.

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