



# jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

2

April 1989



29. ÅRGANG

LØSSALG KR. 35,00



**Peter Langager** gav over 100 DJK'ere en uforglemmelig aften. Onsdag den 1. februar satte DJK generaldirektøren stævne i Niels Steensens Gymnasium, og det blev til tre dejlige timer præget af et højt informationsniveau i en afslappet atmosfære. Læs mere om »Lune Langager« på næste side. Foto: Jan Forslund.

#### **Forsiden**

Godsbaner er tit de grimme ællinger i svaneparken, og således også i Danmark. Oftest lever de under kummerlige vilkår, nedlægninger truer, men det er også her man stadig kan møde jernbanemiljøer, som endnu er tilpas uspolerede. Under »Læserne skriver« er der flere forslag om at få DJK udflugter på godsbaner.

Forsidebilledet er fra Randers-Ryomgård banen, en bane som har været inde i debatten om kommende persontrafik. Mange realiteter er der nok ikke i den historie, og imens lever godsbanen sit stille liv videre. Ét dagligt MH fremført godstog udgør ikke det store slid på et i øvrigt fint spor. På billedet tordner MH 392 afsted med tre godsvogne fra Pindstrup til Ryomgård, hvor de senere afhentes af Grenågodstoget mod Århus. Foto af Jan Forslund den 15. februar 1989.

#### **Distribution**

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

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

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

#### **Indsendelse af stof**

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

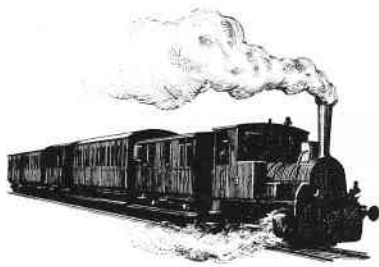
**Nr. 3** ventes udsendt ca. 15. juni. Indhold: Nordbanens jubilæum, Rutebilskinnebus på AHB, Damp i Afrika og meget mere.

#### **Tidsfrister**

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

Sidste frist for stof til nr. 4/1989: 1. juli 1989.

Dette nummer af »jernbanen« er afleveret til Avispostkontoret den 10. april 1989.



# jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

29. årgang nr. 2, april 1989

## jernbanen

Vasevej 19 A  
2840 Holte  
42 42 04 52

## Redaktion og annonceekspedition

Jan Forslund  
ansvarshavende redaktør  
42 42 04 52

## Medredaktion

Anders Riis  
Havnegade 8 A?  
9550 Mariager  
98 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

## Bladekspedition

Dansk Jernbane-Klub  
Hølløselund Strandvej 9  
3220 Tisvildeleje  
Tlf. 42 30 82 22  
Postgirokonto 6 39 68 79

Oplag: 2.400 eksemplarer

Tryk: Mega Tryk, Greve Strand

ISSN 0107-3702

## Indhold

En molerbane på Fur	32
Inlandsbanan 3. del	34
Auktion - forår 1989	39
En krønike om Frederikssundbanen	40
Sporhunden	43
Gåture på nedlagte baner 4. del	44
Jernbanenyt - kort fortalt	
- DSB	46
- Privatbanerne	47
- Veteranbanerne	49
- Udland	50
Læserne skriver	51
Foreningsnyt	52

## Lune Langager

Onsdag den 1. februar blev en stor dag i klubbens historie. DSBs generaldirektør Peter Langager var inviteret til at holde foredrag om DSBs visioner netop nu, og det er ikke for meget sagt, at Langager ved sin charmerende og veloplagede facon holdt os alle tryllebundne i de næsten tre timer.

Peter Langager indledte sit foredrag med en omtale af de store trafikale omvæltninger, som affødes af den kommende Storebæltsforbindelse. Han kunne med et smil om munden fortælle om »de tre gyldne år« mellem 1993 og 1996, de år, hvor DSB har fået kastet en appelsin i sin turban - de år, hvor toget (læs IC/3) gerne skulle få et så kraftigt forspring fremfor biltrafikken ved at være ene om at kunne benytte den kommende tog tunnel og bro over bæltet.

IC/3-konceptet blev selvfølgelig også berørt af generaldirektøren. Han kunne forsikre de over 100 fremmødte om, at »velsignelsens tog« virkelig bliver en velsignelse - og at det nok skal komme på skinner til efteråret, hvor Kronprins Frederik vil indvi toget. Langager illustrerede på forunderlig vis de nye køreplansstrukturer, som med et slag vil give fjertrafikken et sådant lift, at selv fly får svært ved at konkurrere på tid. Peter Langager gjorde meget ud af at forklare visionerne bag den nye køreplan - om faste minutter (helst -00 eller -30), og om koordineringen med bus og regional-tog til de kommende store trafikknudepunkter.

Godstrafikken fik også ord med på vejen. Langager kunne berette om restriktioner for lastbiltrafikken i flere europæiske lande og mente nok, at DSB ad åre kunne hævde sig mere på godsområdet, når det går op for beslutningstagere og erhvervslivet, hvor billig, fleksibel og miljørigtig den skinnnebårne godstrafik er. Plusboksen fik mange positive betragtninger af generaldirektøren, ligesom »helgodstoget« til landene sydpå - visioner for få år siden - nu realiseres de.

Langager fortsatte med en omtale af tunnelprojektet i København - et projekt som vil give Amager sin nærbane og samtidig lette trafikken gennem »røret« - og som efter generaldirektørens mening er undervurderet. Også Øresundsforbindelsen fik et par ord med på vejen - forjættende tanker om at føre fjertrafikken til Kastrup lufthavn, hvorfra Snaptåg kører mod Malmö.

DSBs økonomi blev også berørt. - Vi må prøve at effektivisere og spare hvor spares kan uden at ødelægge det fine net, vi har i dag -. Men Langager var selvfølgelig ikke blind for, at det politiske klima til fordel for den kollektive trafik helst ikke må kølnes.

Den meget vellykkede aften sluttede med spørgsmål fra salen: - Kan plusboksen eksporteres? - Hvad med flere standsningssteder i Århus? - Er lokoførernes arbejdsbetingelser rimelige? - Kommer IC/3 til tiden? - Er du selv jernbaneentusiast? --- Og til det sidste spørgsmål kunne Langager lunt berette om broderen, der havde det med at stå i Odense og kigge på mærkelige maskiner, og måtte undres over sådan en interesse, men at hele hans liv jo faktisk var omgærdet af jernbanens liv og væsen.

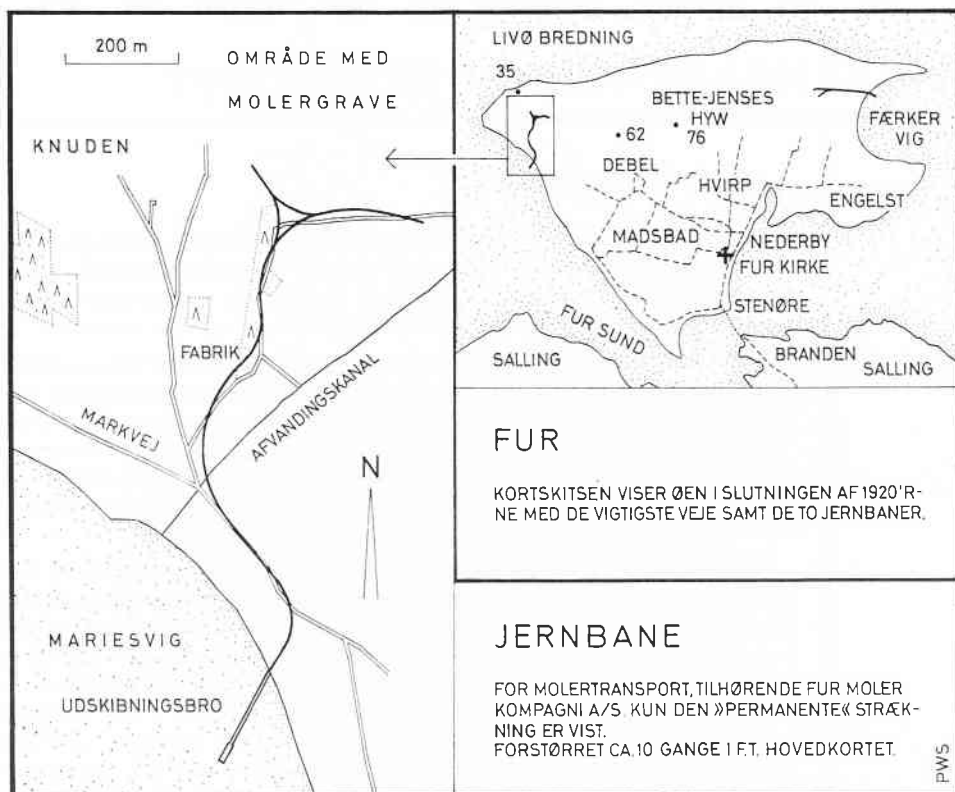
Tak Peter Langager for tre afslappende, informative og underholdende timer.

Jan Forslund

# En molerbane på Fur

Ukendt og upåagt af de fleste - engang en driftig industrisbane, nu er de sidste rester væk

Af Ole Edvard Mogensen



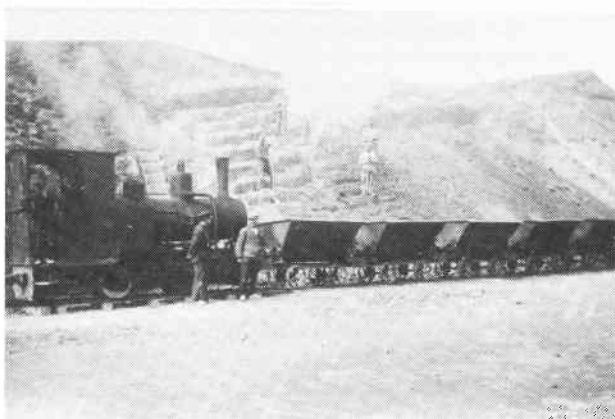
Det forstørrede kortudsnit med Fur Molerkompagnis jernbane er udført på grundlag af en kopi af matrikelkortet, udfærdiget i maj 1925 af landinspektør A. Balslev, tilh. Fur Museum. Der er hverken gjort rede for de til stædighed ændrede sporforløb i molergravene eller for sidespor til remise og aflæsningspladser for fyld (senere også til fabrikken); det er »stambanen«, man ser. For tydelighedens skyld er markvejene tegnet alt for brede.

Remise og værksted blev placeret vest for banen, nord for den senere anlagte fabrik for molerprodukter.

Bemærk, hvorledes linieføring af markveje og jernbane i høj grad er sammenfaldende - en følge af terrænforholdene.

Tegning: Povl Wind Skadhaug

De første forsøg på råstofindvinding på Fur blev gjort i 1809. Dengang troede man, at de sorte lag i moleret var kulholdige. Det kongelige Danske Rentekammer startede grubedrift på Fur i 1809. Fra stranden blev der gravet og hakket en 50 meter lang tunnel ind i klinten. Desværre blev der ikke fundet kul. Det man dengang troede var kul, var i virkeligheden vulkansk aske.



På arbejde i molergraven. Hver tipvogn kunne laste ca. 1,5 tons. På en almindelig otte timers arbejdsdag skulle et hold på 12 arbejdere læsse 16 træk bestående af 12 vogne. Det var hårdt arbejde: 1,5 tons pr. mand på en halv time! Men på trods af det, var arbejdet i moleret eftertragtet. Der var ikke andre muligheder for fast arbejde på den lille Limfjordse. Fur Museums arkiv

I årene 1900-1925 blev det lavet flere undersøgelser af moleret. Udenlandske firmaer, især engelske og tyske, fandt ud af, at moleret ligesom kiselgur kunne bruges til produktion af isoleringssten.

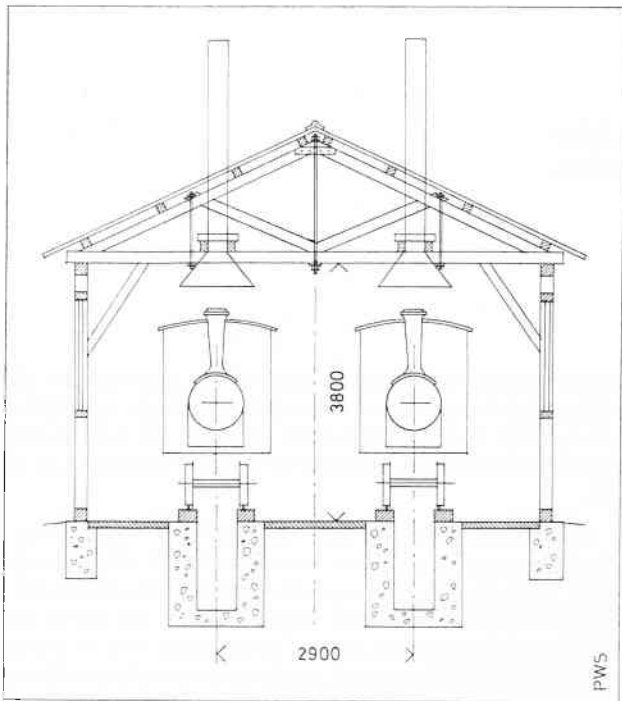
## Fur Moler Kompagni A/S

I 1919 blev Fur Moler Kompagni A/S dannet og selskabet - som var engelsk ejet - købte store arealer på nordvestenden af Fur.

Den første grav blev åbnet i 1919. Moleret blev på en mindre bane transporteret i tipvogne trukket af heste. Moleret blev tørret på heden, skovlet i sække og eksporteret i mindre skibe. Eksporten var af beskeden størrelse.

Men så i 1925/26 kom der gang i sagerne. Der blev åbnet en ny og større grav, »Manners Pit«, opkaldt efter direktøren i England. Der blev lagt nye og kraftigere spor, købt damplokomotiver og større tipvogne. Ved Mariesvig blev der bygget en toetages udskibningsbro, og ind til udskibningsbroen blev der gravet sejlrønde, så større skibe kunne lægge til.

Nu var molereksporten sat i stordrift, og betydelige mængder blev sejlet til England for forarbejdning der. De færdige produkter blev afsat på det engelske marked. Som eksempel kan nævnes, at Buckingham Palace overalt er isoleret med sten, fremstillet af moler fra Fur. Senere blev der bygget en fabrik på Fur, så forarbejdning kunne ske på øen.



En »rigtig« lokomotivremise midt i Limfjorden! Redigeret kalke af blåtryk dateret 28. juni 1925, tilh. Fur Museum. Tværsnittet er tegnet ret skematisk, men følgende dimensioner er oplyst: Ase 4 × 4 tommer. Spærfags hoved og skråstænget 4 × 6 tommer, lodrette stænger (træk) af 1 tomme bolte, spærfags fod 6 × 6 tommer. Ydervægges bindingsværk 6 × 6 tommer og 3 × 6 tommer. Langsveller 6 × 10 tommer. Tegning: Povl Wind Skadhauge

## Lokomotiverne

Til molerbanen leverede lokomotivfabrikken Orenstein & Koppel, Berlin i 1926 to tokoblede damplokomotiver. De to lokomotiver blev sejlet til øen og landsat på udskibningsbroens skinner. Damplokomotiverne var i drift til 1955 og blev derefter ophugget i 1956. De blev afløst af to motorlokomotiver af fabrikat Ruston Hornby. Motorlokomotiverne stod i remisen indtil 1987, selv om brugen af dem var hørt op sidst i 1960'erne.

## Banen

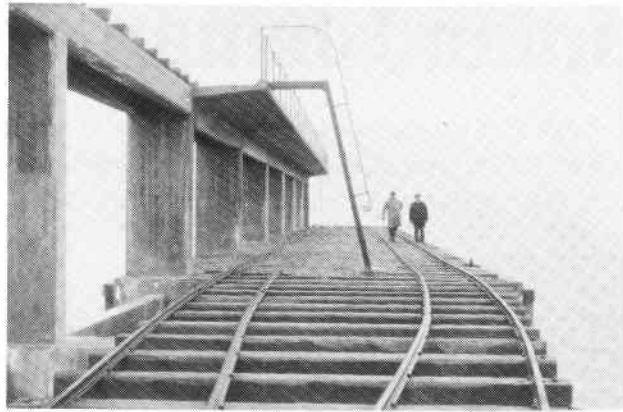
Sporvidden var 762 mm, (30 engelske tommer). Denne sporvidde er sjælden i Danmark. Andre smalsporede industribaner har for det meste brugt de gængse standardsporvidder 600, 700 og 785 mm. Efterhånden blev banen udbygget. Da fabrikken på Fur blev bygget, blev der lavet spor, så moleret kunne køres ind til fabrikken. Spornettet blev også ændret, når en ny grav blev taget i brug. I alt nåede banen op på en længde af ca. to km fra graven, forbi remisen og fabrikken til udskibningsbroen.

## Udskibningsbroen

Udskibningsbroen blev bygget i 1925/26 af ingeniørfirmaet Kampmann, Kierulff og Saxild A/S. Broen blev bygget af jernbeton. På øverste etage var der et spor i hele broens længde. På underetagen var der ét spor, som på brohovedet delte sig i to. Fra sporene på broen kunne moleret tippe fra tipvognene ned i skibene.

## Molerindustrien på Fur

Færker Moler Kompagni A/S beliggende på Furs østside ved Færker Vig har haft en lignende smalsporsbane. Fra grav til fabrik og udskibningsbro. Denne bane og udskibningsbro blev bygget i 1927-29. Udskibningsbroen var her af træ.



Brohovedets »underetage«. Bemærk sporets justering i højde- og sideretning. Fuldendt arbejde, orden og akkuratesse prægede alle Fur Moler Kompagnis anlæg. Fur Museums arkiv

Molerbanerne på Fur blev bygget i 1920'erne. Dengang blev hovedparten af det opgravede moler eksporteret i uforarbejdet stand. Sådan er det ikke mere. I begyndelsen af 1960'erne begyndte molerforarbejdningen for alvor at blive industrialiseret. Efter dette tidspunkt er det meste bearbejdet på Fur og ved Branden. I dag er det små mængder, som eksporteres i rå tilstand. Til gengæld er der på Fur en stor produktion af allehånde molerprodukter.

For at vise, hvor stor betydning moleret har - og har haft - for Fur, kan fortælles, at siden 1920'erne er der opgravet mere end fem mill. tons moler på øen! □

## Kilder

### Trykte:

*Molerindvinding på Fur. Miljøministeriet, Fredningsstyrelsen, Viborg Amtsråd, Sundsøre kommune, 1983.*

*Smalsporede industrimotorlok, 1. del Nordjylland, Peter Andersen, 1976.*

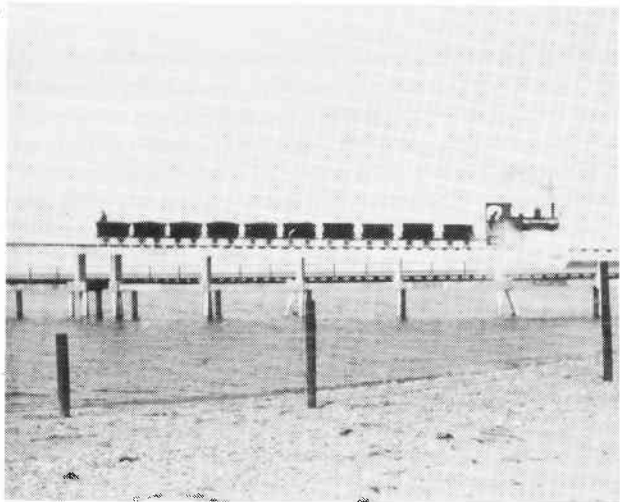
*Jernbane-Bladet, december 1967.*

### Utrykte:

*Fur Museums arkiv*

*Oplysninger fra:*

- M. Breiner, Fur
- Bent Hansen, Nr. Bjert
- P.W. Skadhauge, Haslev



I Fur Museums arkiv findes en veldokumenteret billedsamling fra anlæggelsen af smalsporbanen ved Fur Moler Kompagni. Billederne er klæbet på millimeterpapir i sirlig orden og med præcise oplysninger. Teksterne er af en af molerselskabets daværende medarbejdere skrevet på engelsk. Dette billede har teksten: »The first train on the Highway, 23.4.1926«

# Inlandsbanan 3. del

»1.304 km rakt genom Sveriges vackraste natur«. Man bliver sulten efter at komme ud på de lange svenske skinner efter denne fascinerende rejsebeskrivelse.

## Af Knud Jensen

Ankommer man i bil til Kristinehamn, kan denne parkeres på langtidsparkeringen i nærheden af banegården. Pladsen er ikke bevogtet, men da den ligger lige overfor politistationen og ved siden af Texas hovedkontor, er den ret sikker. Rejser man med tog, har SJ et godt tilbud. Med Inlandsbanekortet i hånden giver SJ 30% rabat på tilslutningsbilletter.

Problemet overnatninger undervejs klares lettest ved hjælp af de svenske campingpladser, der hører til blandt Europas bedste og billigste. En hel familie i telt betaler således kun 35-45 kr. pr. nat. I forbindelse med en rejse på Inlandsbanan bør man dog nok vælge at bo i campinghytter. Derved undgår man den store bagage. En hytte til fire voksne kan lejes for 100-200 kr. pr. nat. Transporten mellem station og campingplads er ikke noget større problem; de fleste campingpladser ligger mindre end en km fra stationerne. Udover de personlige fornødheder, der sagtens kan være i en rygsæk, bør man være udstyret med Christina Falkengårds rejsehåndbog samt SJs og Turismutvecklingens farvestrålende 50 siders store brochure om Inlandsbanan. Heri er der, kommune for kommune, en glimrende oversigt over seværdigheder og planlagte arrangementer i ferieperioden. Hæftet udleveres gratis, og er uundværligt ved planlægningen af rejsen, idet man her kan pille de ting ud, man er særlig interesseret i. Endvidere bør man medbringe et kort over Sverige. Dette er ikke noget problem. Ved køb af Inlandsbanekortet udleveres et Sverigeskort, en køreplan og et »Inlandsbanepass«. Når man har indhentet 10 stempler fra forskellige kommuner, er man berettiget til at få udstedt et diplom. Har man tid nok, bør man købe tre-ugerskortet til 440 kr.

## Toget

Vi stiller på banegården i Kristinehamn en solskinsmorgen i juli. Toget er allerede rangeret op ved perronen. Det er en behagelig overraskelse. Toget består af to næsten nye motorvogne, bygget hos FIAT i begyndelsen af 1980'erne. Senere erfarer vi, at lige meget hvor på strækningen, vi befinder os, består togene udelukkende af motorvogne. På de dårligst trafikerede strækninger er der kun en enkelt vogn, på de gode strækninger helt op til seks. Det drejer sig altså om selvstændige motorvogne med førerplads i begge ender. Det er derfor ikke muligt at gå fra den ene vogn til den anden under kørslen. Det må altid ske på stationer. Får personalet brug for at skifte vogn undervejs, meddeler man blot dette til motorføreren over togets højttaleranlæg. Derefter standser han toget på fri strækning, hvorefter personalet kan skifte over. Togenes farve er orangerød, og indretningen minder en hel del om indretningen i vore MR regionaltog.

Vi bliver venligt modtaget af togpersonalet, der udover motorføreren består af en togstewardesse, der også fungerer som konduktør og togfører. Vi ser straks, at In-

landsbanan er et populært feriemål for mennesker i alle aldre, lige fra spædbørn til pensionister langt op i 80'erne. I øvrigt er en togrejse ideel for børn. Her kan de røre sig i modsætning til, hvad de er vant til i bagsædet af en bil.

Personalet tager det ikke så nøje med reglementet. Barnevogn og børnecyklar læses bare ind uden beregning, trods de noget trange pladsforhold. En enkelt voksencykel volder heller ikke noget problem. Da det er en kendt sag, at småbørn ikke er alt for vilde med at skulle gå langt, viser det sig snart, at der er en virkelig god ide at tage lillesøsters cykel med på turen. Inden turen starter, kommer togstewardessen rundt og spørger, om man ønsker kaffe eller te på den nedlagte Nässundet station. Alle, der ønsker det, afgiver bestilling, og så er vi klar til start.

Vi bydes velkommen over højttaleranlægget. Derefter fungerer stewardessen i øvrigt som guide på hele turen. Hun fortæller løst og fast om banen og de seværdigheder, der passerer forbi vinduerne. Kører vi forbi særligt store seværdigheder, sagtner toget farten eller holder helt stille. Ja, af og til får vi oven i købet lov til at stå ud på fri bane for at fotografere eller drikke kaffe ved en rastepads. De fleste passagerer er turister, men selv de »indfødte« tager sådanne afbrydelser med stor sindsro. De ser endda ud til at nyde det. I det hele taget forbavses man over den venlighed og åbenhed, man mødes med overalt i og uden for toget.

Selv om sporet ikke ser for godt ud ved første øjekast, kører toget forbløffende roligt i det. Og det er ikke, fordi toget mangler fart. Som sagt er den normale marchha-



Tog 3381 på Lillhamra station den 23. juli 1987. Stationen er nedlagt, men togene gør altid et længere ophold, idet de nuværende ejere af stationen har oprettet »kaffestuga« i bygningen. Der åbnes kun, når tog passerer. Foto: Knud Jensen

stighed 90 km/t. På enkelte strækninger, hvor Inlandsbanen benytter sig af skinnerne på krydsende hovedlinier, når den endda op på 125 km/t. Kun på den allernordligste del af banen er farten nedsat til 70 km/t. Ved nøjere eftersyn viser det sig da også, at sporet slet ikke er så ringe endda. Det, der bedrager ved første øjekast, er, at SJ ikke sprøjter for ukrudt. Ofte kan man kun se selve skinnerne, mens resten af banelegemet er tilgroet med græs og anden vegetation.

Efter en halv times kørsel når vi Nässundet. Her fungerer stationsbygningen nu som værtshus. Ejeren og hans kone har dækket op på perronen, og de bestilte forfriskninger udleveres. Efter et kvarters ophold fortsætter rejsen.

I Filipstad må vi skifte til rutebil. Da turen langs landevejen er otte km længere end ad banen er afstanden mellem Kristinehamn og Gällivare nu vokset til 1304 km. Rutebilturen frem til Mora, hvor banen fortsætter, er ca. 170 km.

### På skinnecykel gennem Sveriges skove

Efter knap en times rutebilkørsel når vi den lille by Oforsen. Her har vi besluttet os til at stå af for at benytte os af et af de mange særegne tilbud langs Inlandsbanen: Dræsinekørsel! Gennem firmaet Aktiv Ferie i Liljendal kan man leje en dræsine - eller som vi kalder det: en skinnecykel. Aktiv Ferie har lejet ca. 50 km af den nedlagte bane og benytter den til dræsinekørsel. Det er en stor oplevelse. Man har ladet fremstille nogle store tandemskinnecykler med plads til to voksne og to børn. Efter en kort instruktion går det derudad med al ens habengut over styret og på bagagebæreren. Man føler en høj grad af frihed! Banen går gennem Värmlands og Dalarnes mest øde egne. På begge sider af sporet ligger store granskove. Ind imellem forekommer store lysninger, hvor landskabet åbner sig med storslåede udsigter.

Det er intet problem at køre dræsine. Ganske vist kræver det lidt kræfter at sætte den i gang, men så går det også let. Jern mod jern giver ikke den store gnidningsmodstand. Og stejle bakker er der jo traditionelt ikke mange af på jernbanestrækninger. Et problem er dog

sporskifterne. Disse må passeres med den største forsigtighed. Hjulene på en skinnecykel er ikke rigtige jernbanehjul. Skinnecyklers hjul griber fat om begge sider af skinnerne, mens rigtige jernbanehjul kun har en flange på inder siden. Skinnecyklens hjul fanges derfor let i sporskifterne, især fra den ene side. Sker det, ryger man »på gulvet« med et brag, så det gør man kun én gang!

På den ca. 40 km lange strækning frem til Tretjärn kommer man kun igennem tre små byer. Ingen af dem har butikker. Det nærmeste, man kommer en butik, er cykelhandler »Jannes« lille forretning i Sågen. Her sælges kiks, sodavand og is. Da turen er beregnet til at skulle vare et døgn, må man altså have proviant med »hjemme fra«. Overnatning sker i telt. Har man ikke selv telt, kan et sådant lejes gennem Aktiv Ferie. At finde en teltplads er intet problem. I Sverige tillader »Allemansretten« enhver at campere, hvor som helst det ikke generer andre. Ved aftenstid når vi frem til den idylliske Vakernsø. Her rejser vi vort telt, og bortset fra myggene er vi nu helt alene i den pragtfulde svenske natur.

Efter aftensmad tager vi en tur på dræsinen henad skinnerne. I den lille by Vakern går vi på opdagelse. Byen er næsten uddød, idet de fleste huse nu ejes af svenske byboere, der bruger dem som sommerhuse. Vi møder dog den gamle jernbanearbejder, Ove. Han byder os hjem på en drink. Det bliver en hyggelig aften. Mens fjernsynet transmitterer Mats Wilanders semifinaliekamp i tennis på Wimbledon stadion, ordner vi verdenssituationen omkring et par velvoksne whiskyer. Godt skinnecyklen selv kunne finde hjem den aften! I øvrigt beretter Ove, at Vakern station i dens glansperiode havde et tilknyttet mandskab på omkring 70 personer, hovedsagelig beskæftiget med tømmertransporter.

Næste dag når vi frem til Tretjärn. Herfra er banen ikke længere ryddet for vildtvoksende træer. Vi må forlade dræsinerne og vandre ud til landevejen - ca. fire km. Ved middagstid tager bussen fra Filipstad os op og kører os til Mora.

### Sonjas stugor

I Mora står vi atter på toget. Det er vores plan at stå af



Og så går det i et passende tempo ud i den skønneste natur på dræsine. Tempoet gør selvsagt naturoplevelsen større, og en duft af ægte svensk jernbanenostalgifås med i købet, når de få og små stationer passeres. Foto: Knud Jensen



Sveg station, et trafikknudepunkt selvom det ikke passeres af ret mange tog dagligt. Ved kørsel med Inlandsbanan har man god tid til også at studere stationerne som bygningsværker, og Sveg er vel nok et ekstra studie værd. Foto den 14. juli 1986 af Knud Jensen

ved det lille trinbræt i Tandsjöborg for overnatning. Vi har allerede bestilt en hytte der. En halv time før ankomst opdager vi tilfældigt i køreplanen, at vi ikke kan komme derfra igen næste dag i rimelig tid. Det er nemlig søndag med en deraf følgende ringere køreplan. En lynhurtig konference afgør, at vi må køre forbi vort natlogi og i stedet prøve lykken i Sveg. Vi er godt klar over, at det sikkert ikke er den letteste sag i verden at leje en campinghytte en lørdag aften i Sveg, der ligger, hvor to vigtige landeveje krydser hinanden. Vore bange anelser slår da også til. Vi har selvfølgelig teltet, men det er meget lille - og det regner! Heldigvis holder toget en time i Sveg, for at passagererne kan spise aftensmad. Den time må kunne udnyttes! Altså frem med Inlandsbanebogen. En kort granskning fortæller os, at »Sonjas Stugor« i Ytterhogdal to stationer længere fremme er en mulighed. En hastig telefonopringning giver bonus. Sonja har et ledigt værelse med køkken og bad. Det kan vi leje for 120 kr. Vi slår straks til. Da Sonja hører, at vi ankommer med toget om en times tid, lover hun at tage imod os på stationen, så vi kan komme sikkert frem. Det viser sig i øvrigt, at »Sonjas Stugor« næsten er nabo til stationen. Vi når frem og bliver hjertelig modtaget som overalt. Ytterhogdal stationsby viser sig at være et meget lille sted. Der ligger kun fem-seks huse omkring stationen. Køkkenet bekommer os vel. Vi går straks i gang med at lave mad. Det er nu helt rart atter at være ankommet til civilisationen efter natten i skoven.

### Elge og rener på sporet - og i ødemarken

En af de ting, vi har set mest frem til på turen, er at møde elge og rener. Og vi bliver ikke skuffet. Ofte opholder vi os i togets førerkabine. Det er ganske vist mod reglementet, men motorførerne siger aldrig noget til det. Tværtimod er de glade for at have selskab. Her er et fint udsyn over landskabet. Et andet godt opholdssted i toget er bageste, ubenyttede førerkabine i togets sidste motorvogn. Tit er den aflåst ved starten. Som regel er det dog let at få den låst op, blot man lover ikke at pille ved manørepulten! Udsynet bagud er storslået, idet hele området åbner sig for én i et stort panorama. Når elge og rener opholder sig nær banen, meddeler guiden dette over togets anlæg, og så er det bare om at komme til vinduerne. En formiddag, da vi var på vej mod Östersund blev vi var-

ske om elg, mens vi stod i førerkabinen. Og ganske rigtigt! Et par hundrede meter foran toget kom en elgko luntende tværs over skinnerne. Mens vi fulgte den med øjnene, gav det pludseligt et voldsomt stød i toget, og da vi drejede hovedet, så vi bagfjerdings af en stor elgtyr flyve forbi togets frontrude. Elgtyren, der var fulgt efter sin mave, var blevet ramt af toget og kastet ud på marken. Føreren bragte straks toget til standsning, som regulativt fordrer. Derefter bakkede vi langsomt tilbage ad skinnerne for at lede efter dyret og undersøge om det var blevet dræbt ved sammenstødet eller blot såret. Efter ca. 500 meters kørsel fandt vi det. Tilsyneladende dræbt på stedet. For en sikkerheds skyld hentede motorføreren de medbragte aflivningsredskaber og brugte dem mod dyret. Mens vi fortsatte kørslen rapporterede motorføreren hændelsen over togets radiotelefon til nærmeste station, der så sørger for, at stedets jæger henter det dræbte dyr. I øvrigt fik vi at vide, at såfremt dyret ikke var blevet dræbt, ville de samme jægere have fået besked om at gå ud og lede efter det sårede dyr, så det ikke skulle løbe lidende rundt.

Mens elgene som regel kun optræder i ganske små flokke eller parvis, er det anderledes med renerne. Sådanne møder vi ofte i flokke på flere hundrede. Når en sådan flok blokerer skinnerne, er der kun én ting at gøre: At bringe toget til standsning hurtigst muligt. Dette skete flere gange i Lapland nord for Arvidsjaur. Motorførerne har stor respekt for at køre rener ihjel. Da man i sin tid byggede banen op gennem Lapland, måtte SJ garantere samerne erstatning for ihjulkørte rener. For tiden må SJ betale ejerne 1200-1400 kr. pr. dræbt dyr.

Vi kom på endnu en »elgjagt«. Vi havde besluttet os til på hjemturen fra Gällivare at gøre et ophold i den lille by Moskosel i den øde Lapmark. Også her blev vi fantastisk modtaget. Ved bestillingen af campinghytte erfarede vi, at campingpladsen lå 4 ½ km fra stationen. Da værten hørte, at vi kom med tog, tilbød han straks at hente os ved toget.

Det blev en fin oplevelse at bo her. Campingpladsen lå smukt ved en sø et stykke uden for Moskosel. Vi opdagede snart, at pladsen var hele byens samlingssted. Især søndag eftermiddag valfartede mange hertil. Så serveredes der nyrøgede ørreder fra eget røgeri og nybagte vaffler med flødeskum.





Man skal også huske at nyde naturen på så lang en rejse - ja kan man egentlig undgå det. Stemningsbillede fra Moskosel i Lapland 14. juli 1987. Foto: Knud Jensen

Ved 22-tiden om aftenen kom et svensk ægtepar hen til vort bord i den lille restaurant og indledte samtalen med at spørge, om de ikke måtte vise os Lapmarken. Vi sagde straks ja tak og spurgte, om der ville være elge at se. Ordet elg gjorde straks manden fyr og flamme. Han sagde, at vi netop var kommet til den rette. Han vidste, hvor de var, for han havde jagtlicens på dem. I de næste par timer kørte han og konen os rundt i ødemarken i »voldsom Volvo«. Han var ikke for ingenting lastbilchauffør af profession. I rasende fart drøede vi rundt på de små grusveje i den lyse svenske sommernat. Det lykkedes os at opspore fem elge. Vi var yderst tilfredse, selv om vor svenske ven syntes, at resultatet var for ringe. Ved midnatstid var vi atter hjemme efter 76 km kørsel! I øvrigt fortalte vor chauffør os med stolthed, at hans far havde været raller. (Raller er betegnelsen for de jernbanearbejdere, der byggede Inlandsbanan).

## Mange aktiviteter

En tur med Inlandsbanan byder som sagt på mange oplevelser og aktiviteter. I 1987 havde banen 50 års jubilæum, hvorfor arrangementerne var særligt talrige. F.eks. rejste børnecirkuset »Kul & Bus« fra Östersund rundt med banen hele sommeren og gav gratis forestillinger på campingpladser og torve. I mange tog kunne man møde troubadourer, der med guitar og sang underholdt passagererne. Også udstillinger om Inlandsbanan var der flere af. Rundt omkring i de større stationsbyer kunne man møde folkesangere i rallartøj fortælle og synge om banens historie og rallerlivet. Endvidere havde SJ både i 1986 og 1987 en rullende kunstudstilling, hvor to folkesangere under titlen »sangere i en godsvogn« rejste fra sted til sted og underholdt på stationerne samt fremviste malerier fra de egne, banen gennemløber.

De sidste par år har turistforeningerne i Dorotea og Hoting haft et arrangement med navnet »Med Tuf Tuf tåg genom rallarmarkerne«. Her oplever man en nostalgisk dag med damptogskørsel mellem de to byer. I hundredvis af mennesker deltager, mange udklædt i dragter fra 20'erne og 30'erne. Det hele udvikler sig til én stor folkefest med dans og sang på perroner og torve.

I Östersund, banens eneste større mellemstation, kan man sejle en fem timers lang tur med dampskibet »S/S Thomee« fra 1875. Turen foregår på Storsjön, der lige

som Loch Ness i Skotland, hævdes at have en søslange. Glemmes skal heller ikke de mange hembygdsmuseer, der er at sammenligne med de danske frilandsmuseer. Ingen by med respekt for sig selv savner et hembygdområde. Ofte er det arbejdende museer, og man kan altid købe sig en kop te eller kaffe med nybagte vafler og »hjortronsylt« for 10-15 kr. Endvidere er der overalt rige muligheder for kanosejls på de svenske elve og søer, der i sig selv er storslåede naturoplevelser. En særlig form for sejls er de såkaldte »forsränninger«. Her farer man ned ad forserne i store gummibåde iført regntøj, søstøvler og styrthjelm, mens tidligere tømmerfløtere forsøger at styre båden. I høj grad en særpræget oplevelse, der godt kan give sugen i maven.

## Malmfeltet og Malmbanen

Et ophold i Gällivare er naturligvis i sig selv spændende. Selvom det nu er omkring 100 år siden, der for alvor kom gang i malmfelterne, hviler der stadig en vis klondykestemning over egnen. Her kan man besøge såvel nedlagte som arbejdende malmgruber. I byen MalMBERGET fem km fra Gällivare bliver man i busser ført flere hundrede meter ned under jorden og ser minedriften i fuld gang.

På hembygdområdet kan man studere samernes gamle kultur, og fra toppen af Dundret kan man nyde midnatsolen.

Har man ikke fået nok af togrejse, kan man fortsætte med den berømte malmbane over Kiruna til Narvik ved Norges Atlanterhavskyst. Med Inlandsbanekortet i hånden får man oven i købet 50% rabat. Også denne bane er en storslået oplevelse. I Sverige går den gennem store, øde og ofte sumpede områder, og i Norge, hvor den hedder Ofotbanen, bevæger den sig i løbet af 46 km fra 508 m højde ved den svenske grænse ned til den store udskibningshavn i Narvik. Det meste af vejen på stejle fjeldhylder. Den tur glemmer man ikke lige med det samme.

## Inlandsbanans fremtid

Som allerede antydte i begyndelsen af artiklerne var Inlandsbanan allerede dødsdømt for flere år siden. Man må håbe, at genopdagelsen af den vil redde dens liv. Det ser dog ikke for lyst ud i øjeblikket. De svenske statsbaner er i store økonomiske vanskeligheder, og deres ledelse truer med at nedlægge alle ikke rentable strækninger, om man



»Med TUF TUF tåg genom rallarmarkerne« - et nostalgisk islet på Inlandsbanan. Hoting den 16. juli 1987 fotograferet af Knud Jensen



Undertiden gør toget ophold på fri strækning ved særlige rasteplasser, hvor der sælges kaffe. Her holder tog 3563 nord for Jokkmokk den 21. juli 1986. Foto: Knud Jensen

ikke får hjælp af stat eller kommuner. Dette vil betyde, at kun ganske få hovedlinier vil blive tilbage.

Rigsdagen prøver i øjeblikket at skaffe muligheder for at fortsætte banedriften på væsentligt flere linier. Hovedforslaget går ud på, at staten skal overtage skinnenettet for på den måde at stille banedrift mere lige med landevejstrafik; her betaler bilerne jo ikke direkte landevejsnettet. SJ skal herefter kun stå for selve driften af banerne. Dette er imidlertid et milliardprojekt, og regeringen har i

øjeblikket svært ved at skaffe politisk flertal for forslaget. Pengene tænkes skaffet gennem en 25 øres afgift pr. liter benzin ud fra den betragtning, at kollektiv trafik for mange mennesker er den eneste mulighed - og så er den tilmed meget miljøvenlig. Man er imidlertid stødt på uventet modstand fra regeringens parlamentariske basis, kommunisterne. Disse hævder, at den foreslåede benzinafgift er asocial, idet den vil ramme indbyggerne i de tyndt befolkede egne urimeligt hårdt. Her er det nødvendigt med egen bil, da den kollektive trafik kun er svagt udbygget p.g.a. et meget ringe trafikunderlag.

Man må håbe, at det lykkes at finde en udvej, så blandt andet Inlandsbanan kan reddes. Har man først én gang kørt turen fra Kristinehamn til Gällivare, er man ikke i tvivl om, at banen er én af Nordens største turistattraktioner.

Bliver man nødt til at nedlægge persontrafikken - godstrafikken klarer sig væsentligt bedre p.g.a. de store tømmertransporter - var det en oplagt mulighed at køre turristog på strækningen i sommermånederne. Vejen er jo allerede vist på den sydligste del. Foreningen »Inlandsbanans venner« mener, at banens økonomi kan reddes ved at gøre togdriften mere attraktiv. Dette er nok et stort spørgsmål. Befolkningsgrundlaget er ganske simpelt for ringe. En bedre køreplan med hyppigere og gennemgående tog vil naturligvis tiltrække flere lokale rejsende. I øjeblikket befares banen kun af fra et til fire tog dagligt i hver retning, alt efter trafikunderlaget.

Altså: »-skynd dig kom! - om føje år...-«!?



## bane bøger

### motor materiel 3 Skinnebusser



UDKOMMER  
i maj 1989

96 s. A4 tværformat, stift omslag i farver, ca. 200 fotos + ca. 25 HO-tegninger. Kr. 269,-

Bogen behandler alle skinnebusser i Danmark - fra de første ombyggede rutebiler over de svenske skinnebus-konstruktioner og Scandias licens-byggede vogne til de brugte svenske "daddelæsker". Det er historien om den materieltype, som kom til at dominere de danske privatbaner gennem mere end 20 år. HO-tegninger af og data om samtlige vogne.

Nyhed - netop udkommet!

### Jernbane-historisk årbog 89

64 s., ca. 80 ill. Kr. 135,-

Artikler af bl.a. Asger Christiansen, Lars Viinholt-Nielsen, Jens Bruun-Petersen, John Poulsen og Birger Wilcke. De behandler de væsentligste begivenheder på Danmarks jernbaner i årene 1864, 1889, 1914, 1939 og 1964.

Bestilling: indsæt beløbet på postgiro 1 52 56 62 og skriv bestillingen på kupon til modtager. Intet ekspositionsgebyr! Bøger forsendes i solid emballage.

**bane  
bøger**

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

### Udflugt med damptog på Frederikssundbanen

Onsdag aften den 24. maj 1989. Kr. 60,-  
Oplysning 02 17 88 05 - Nordisk Jernbane-Klub

### Fotokonkurrencen

#### Hvem tager årets billede 1989?

Husk vor billedkonkurrence, selvom der stadig er god tid. Har du glemt alt om emner, præmieliste, indsendelsesbetingelser m.m. så slå op i de foregående numre.

### Danmark for fuld damp 1989

Starter i Århus, og kører over Frederikshavn og Skagen tilbage til Århus. Der er undervejs overnatninger i Mariager, Aalborg, Skagen, Hjørring og Hobro. Der er kørsel på to veteranbaner og én privatbane.

Toget kan medføre cykler til udflugter undervejs. Pris pr. person er kr. 900,-, børn og pensionister kr. 540,-. Der kan arrangeres overnatning i medfølgende liggevogn i firepersoners kupe for kr. 35,- pr. nat pr. person. Morgen-, middags- og aftensmad kan købes i toget.

Nærmere oplysning om turen og tilmeldelse:  
Preben Clausen efter 5. maj tlf. 75 86 91 20

# Auktion - forår 1989

Så har vi atter fundet en række ting frem fra arkivet, og de udbydes hermed på auktion. En del ting stammer fra et par dødsboer. Giv et rask bud senest mandag den 22. maj 1989.

Der kan bydes på de enkelte varer ved på et brevkort eller i et brev at anføre varenummer og bud. I listen er der efter hver vare anført størrelsen af det mindste bud, der accepteres. Brevkort/breve med bud skal være Dansk Jernbane-Klub, Salgsafdelingen, Kalvebod Brygge 40, 1560 København V. i hænde senest mandag den 22. maj 1989. (Mærk brevkort/brev »Auktion forår 1989).

Alle, der indsender bud på en eller flere varer, vil efter auktionen få tilsendt en liste, hvoraf det vil fremgå, hvad de enkelte varer bliver solgt for. Efter den 1. juni 1989 vil varerne blive fremsendt med regning, der desuden vil indeholde et beløb, der dækker porto for tilsendelsen af varen/varerne. (Maksimalt kr. 32,00, for skilte dog kr. 65,00). Regningen skal være betalt senest 14 dage efter modtagelsen.

Med venlig hilsen Ole-Chr. M. Plum

## Auktionsliste

- |  |  |
|--|--|
| 201: Jernbanebladet, 21. årg. 1964, kr. 10.                                  | 234: DSB, betjeningsvejl. MH, serie 300, 1963, kr. 20  |
| 202: Jernbanebladet, 22 årg., 1965, kr. 10.                                  | 235: DSB, betjeningsvejl. MY, 5. udg., 1963, kr. 20.   |
| 203: Jernbanebladet, 23 årg., 1966, kr. 10.                                  | 236: DSB, betjeningsvejl. MX, 2. udg., 1963, kr. 20  |
| 204: Jernbanebladet, 24. årg., 1967, kr. 10.                                 | 237: DSB, ordre M, vedr. togtjenesten, 1967, rett. ca. 1975, kr. 10.   |
| 205: Jernbanebladet, 25. årg., 1968, kr. 10.                                 | 238: DSB, tjenestekøreplan 1970-71, I, IA og II, kr. 15.   |
| 206: Jernbanebladet, 26. årg., 1969, kr. 10.                                 | 239: DSB, tjenestekøreplan øst, I og IA, 1967-68, kr. 12.  |
| 207: Nordisk Jernbanetidsskrift, 75. årg., 1949, kr. 10.                     | 240: DSB, tjenestekøreplan 2. distr. (Jylland-Fyn), 15. maj 1939, kr. 50.  |
| 208: Nordisk Jernbanetidsskrif, 77. årg., 1951, kr. 10.                      | 241: DSB, oprangeringspl. sommer 1981, tre hæfter, kr. 10.   |
| 209: Nordisk Jernbanetidsskrift, 95. årg., 1969, kr. 10.                     | 242: Danske Privatbaners Fællesrepræsentation 1905-55, kr. 10.   |
| 210: Die Bundesbahn, årg. 1986, 12 numre, kr. 10.                            | 243: Lolland-Falsterske Jernbaneselskab, tjenestekøreplan fra 23. okt. 1944, kr. 15.                             |
| 211: DJK-bog 6: Nakskov-Rødby Jrb., kr. 12.                                  | 244: Horsens-Odder Jrb., Signalreglement 1922, kr. 5.  |
| 212: Vejle-Give Jrb. 1894-1914, kr. 15.                                      | 245: Horsens-Odder Jrb., tjenestekøreplan maj 1949, kr. 6.   |
| 213: DJK-bog 22: Danske Jernbaners motormateriel, 1968, kr. 15.              | 247: Hjørring Privatb., tjenestekøreplan, sept. 1937, kr. 6.   |
| 214: Odense-Svendborg Banen 1876-1976 af Lars Viinholt-Nielsen, kr. 35.      | 248: Randers-Hadsund Jrb., tjenestekøreplan juni 1942 og Overenskomst ml. RHJ og APB ang. vognbenyttelse, kr. 6. |
| 215: DSB, Signalreglement af 1944 (SIR), kr. 10                              | 249: DSB, ordre D vedr. bef. af personer og gods, 1949, rett. ca. 1975, kr. 8.                                   |
| 216: DSB, Betjeningsvejledning for MH-lokomotiver, 2. udg., 1963, kr. 20     | 250: Køreplan, Vesttyskland, 1975-76, kr. 8  |
| 217: Nordens Järnväger 1971, kr. 40.   | 251: Køreplan, Norge, sommer 1964, kr. 8.  |
| 218: Nordens Järnväger 1972, kr. 40.   | 252: Køreplan, Finland, 1972-73, kr. 5.  |
| 219: Holger G. Hansen: Jernbaneminder, 1962, kr. 10.                         | 253: Køreplan, Tjekkoslaviet, 1969-70, kr. 7.  |
| 220: Carlo Andersen: Fra Damphest til Lyntog, 1947, kr. 40.                  | 254: Køreplan, Jugoslavien, 1980-81, kr. 7.  |
| 221: Poul Thiesen: Da Frdericia var færgernes by, 1974, kr. 40.              | 255: Køreplan, Schweiz, 1973-74, kr. 6.  |
| 222: P. Thomassen: Kystbanen 1897-1972, kr. 50.                              | 256: Skagensbanen, 6 tjenestekøreplaner 1967-69, kr. 15.   |
| 223: H. G. Christensen og O. W. Laursen: Små tog på spinkle skinner, kr. 20. | 257: DSB: grafisk køreplan, Jylland-Fyn, 1974-75, kr. 8.   |
| 224: Tom Lauritzen: Danmarks Jernbaner 1960-69, kr. 30.                      | 258: DSB, grafisk køreplan, Jylland-Fyn, 1975-76, kr. 8.   |
| 225: Dansk Veteran Jernbane Platte nr. 1-15, en sjældenhed!, kr. 4500.       | 259: Lollandsbanen, tjenestekøreplan + TIB, 1967, kr. 10.  |
| 226: Vingehjulet, 26. årg., 1969, kr. 10.                                    | 260: DSB, driftsberetning 1922-23, kr. 10.   |
| 227: Danmarks Rejseforbindelser, sommer 1958, kr. 15.                        | 261: DSB, driftsberetning 1947-48, kr. 6   |
| 228: Danmarks Rejseforbindelser, vinter 1960-61, kr. 15.                     | 262: DSB, driftsberetning 1950-51, kr. 6   |
| 229: Danmarks Rejseforbindelser, sommer 1961, kr. 15.                        | 263: DSB, driftsberetning, 1951-52, kr. 6.   |
| 230: Danmarks Rejseforbindelser, vinter 1964-65, kr. 10.                     | 264: Gl. træskilt: Til Malmøfærger (Frihavnen), kr. 12.  |
| 231: Danmarks Rejseforbindelser, sommer 1969, kr. 10.                        |  |
| 232: DSB, bremse- og trykluftsystem på 8-vogns lyntog, 1963, kr. 15.         |  |
| 233: DSB, betjeningsvejl. MV, MX og MY, 2 bind, 1969-70, kr. 20.             |  |

# En krønike om Frederikssundbanen

*Om godt en måned får Frederikssundbanen endnu en drejning mod det mere strømlinede - elektrificeringen gør sit indtog, og Ballerup station har totalt skiftet ydre. Redaktionen markerer overgangen med et nostalgisk kig tilbage i tiden, dengang Dancker trådte sine barnesko på Ballerup station og gjorde fototure på banen.*

## Af William E. Dancker-Jensen

Hele mit liv er knyttet til de danske jernbaner. På Ballerup station har jeg haft en lykkelig barndom og ungdom. Min far, A.E. Dancker-Jensen, var trafikassistent - og vi flyttede i 1923 ind på 1. sal i stationsbygningen. Kun i Frederikssund og i Ballerup er der stationer i to etager.

Taget var oprindeligt spåndækket, men blev senere udskiftet med skifertag. På gamle billeder kan man se, at langsiden havde fem fag vinduer, hvor der i dag er seks fag. Man kan se tilbygningen i den nordvestlige ende, og den er fra ca. 1911.

Vi boede i den østlige ende af bygningen, stationsforstanderen boede i den vestlige. Neden under vores lejlighed befandt stationskontoret sig med telegraf, telefon og togekspedition. Der blev også solgt billetter og ekspederet gods, et afvekslende arbejde. Billetsalget havde en drejetromle, en såkaldt Welejustromle, for at der ikke skulle komme træk ind på kontoret. Ved siden var der billetskebe med billetter til strækningen, og mange andre steder på Sjælland. Skulle man sælge billetter ud over Storebælt var det håndskrevne billetter, der skulle udfyldes, såkaldte blancobilletter.

I min barndom var det mest damptog, og de tog, der skulle til København, holdt ud for vore vinduer, så vi kunne sidde og se lige ned i maskinens skorsten.

Stationen lå ret frit. I den nordvestlige af bygningen var der oprindeligt et varehus. Det blev udvidet i 1940, og var da nærmest, hvad man vil kalde et pakhus. Det store varehus lå på den anden side af sporene.

Af fotografier ses det, at der mellem stationsbygningen og varehuset befandt sig en gård med plankeværker og døre ud til perron og gade. Varehuset rummede også publikumstoiletter.

I vores ende af stationsbygningen var der et grønmalet udhus af træ. Også her var der en brolagt gård med de sædvanlige plankeværker. På pladsen mellem station og posthus var der store dejlige træer, bl.a. stod der op til posthuset en flot rødtjørn.

I mine unge år var der tre perronspor. Perron 1 er altid nærmest ved stationsbygningen. Så var der perron 2 - og en lille perron 3.

Jeg har en svag erindring om det gamle signalhus, der stod vest for stationen. Før centralapparatet blev flyttet ind ved siden af stationskontoret, var det anbragt i dette hus, der var grønt. Men bedst husker jeg centralapparatet i den tilbygning, der lå under vore vinduer. Centralapparatet er det apparat, hvor man med håndtag manuelt kan betjene sporskifter og låse, samt signalerne. Det

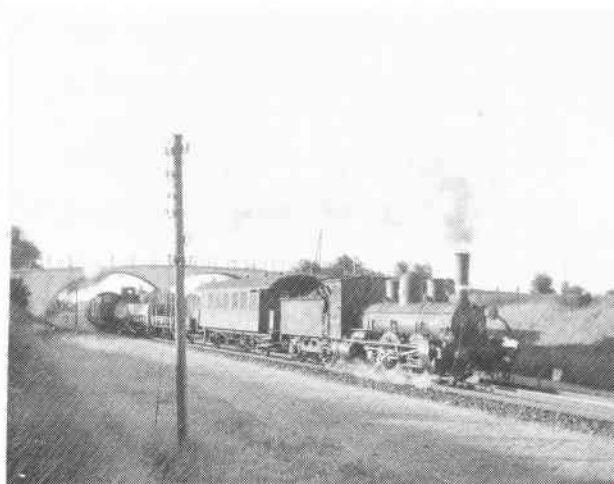
foregik dengang ved hjælp af trådtræk, som gik ned i en kælder under signalhytten og derfra videre i kanaler ud til sporskifter, låse og signaler.

Der var en dejlig stemning på stationskontoret, hvor telegrafapparaterne morsede. Spændende at høre »snakken« mellem stationerne! Når der blev kaldt »Ba« (signalet til Ballerup), måtte den vagthavende hen for at svare. Til samtaler med de to nærmeste togfølgestationer brugte man telefonen. Mod øst Herlev, mod vest Måløv. Mellem to togfølgestationer må der kun være ét tog ad gangen. Min far fortalte mig, at i hans yngre dage brugte man telegrafens papirstrimmel til togmeldingerne. Med telegrafens papirstrimmel havde man da bevis for, hvilke meldinger der var blevet sendt og modtaget. Det har man ikke med en telefon. Telegrafisk togmelding mellem stationerne ophørte i begyndelsen af 1930'erne. Telegrafapparaterne forsvandt helt i midten af 1950'erne.

## Stationsforstanderne tegnede stationen

Fra 1917 til 1926 fungerede stationsforstander H. Larsen, en nydelig mand med gråt overskæg og fipskæg, elskværdig, men også bestemt. Jeg havde engang fået en spejderfløjte, som jeg nok brugte lidt rigeligt - og det går ikke, at der på en station bliver fløjtet i utide, så Larsen sagde det til min far - og jeg fik karantæne fra fløjten et stykke tid.

De næste otte år havde vi stationsforstander O.R. Tranberg. O.R. Tranberg og hans kone var meget søde og



Godstog med (G 615?) vest for Måløv station i 1953. Foto forfatteren

fine mennesker, som vi havde et meget fint forhold til. I 1934 kom Ernst J. Rasmussen som stationsforstander, en festlig mand, som min bror og jeg hurtigt blev gode venner med. Og jeg blev også ven med den lidt ældre søn. Vi brugte bankesignaler mellem de to lejligheder.

På kontoret var der i min drengetid også en assistent ved navn Østergaard, senere efterfulgt af Jeppe Toft, der lavede tryllekunstner for os. Men efter nogle år flyttede familien. Det var jo almindeligt, at jernbanefolk flyttede fra sted til sted. Men min bror og jeg var heldige, vi havde de samme legekammerater og gik i den samme skole hele barndommen, fordi min far aldrig søgte forflyttelse.

Stationsforstanderen og de to assistenter delte vagterne. De skiftede på den måde, at min far enten havde morgenvagten fra 4.30 eller aftenvagten, der sluttede ca. 0.30 - eller SLUT som den hed. Stationsforstanderen havde tjeneste midt på dagen.

På kontoret var der en skranke, hvor man fik ordnet fragtforsendelser. Ved siden af lå rejsegodssekspeditionen, hvor overportørerne, Rasmussen og Frederiksen, residerede, assisteret af portør Johannes Petersen. Senere kom portørerne Simonsen og Emil Rasmussen; allesammen mennesker, jeg har mange gode minder om.

Overportør Rasmussen boede ovre ved bommene på Holdanvej, i den gamle banemesterbolig. Som lille dreng var jeg tit med Rasmussen hjemme om morgenen og få mig en kop kaffe. Drengene finder hurtigt de gode steder. Fru Rasmussens kaffe var altid kogende varm, husker jeg, og det var selvfølgelig en dyd.

Der var også et andet godt tilholdssted. I min barndom var der en meget sød dame, som sørgede for, at stationens lokaler altid var rene og nettede. Det var fru Jensen, som boede på Baunegårdsvej, helt nede ved banen. Hende kom jeg meget hos, også efter at hun var holdt op på stationen; jeg var meget glad for at besøge hende, når jeg kom forbi på vej hjem fra skole.

Når morgentogene skulle afsted, var der livligt i »Rejsegodset«. Så kom de unge damer ind og brugte spejlet efter cykelturen til stationen. Flere kom fra Ledøje og Ågerup eller andre steder i nærheden. Det var bare spændende at hjælpe til med at slæbe kufferter ud på perronen og op på trækvognen, der kørte dem hen til pakvognen. Mange mærkesedler har jeg klistret på rejsegods. Også



O-maskinen var i en årrække meget benyttet til nærtrafikken på Frederikssundbanen. Her tages der vand ind på en vinterdag i slutningen af 40'erne. Foto i Frederikssund af W.E. Dancker-Jensen

banepakker har jeg hjulpet med at ekspedere, der skulle små banefrimærker på til et vist beløb, alt efter hvor tung pakken var, og hvor langt den skulle ud i verden.

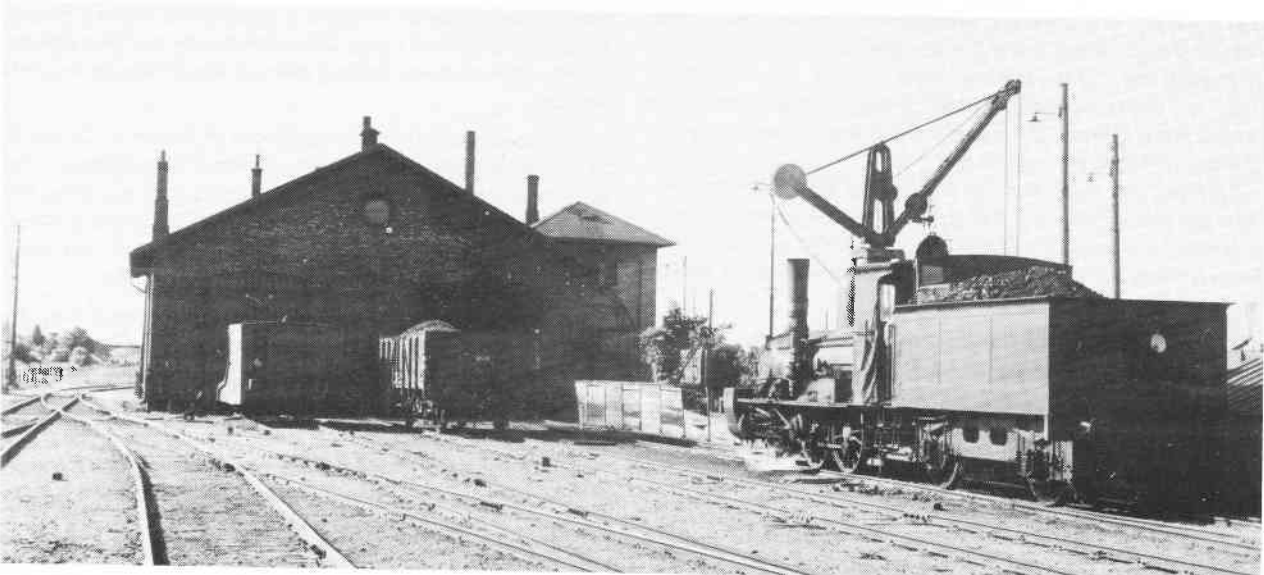
Lidt længere ude på perronen, i retning Måløv, lå stationens vandtårn. Ballerup var vandstation for lokomotiverne. Vandkranen kaldes den vandpost, man svinger ind over lokomotivets tender.

På kontoret stod induktionsapparatet til linjeringningen. Når man brugte det, ringede meldeklokkerne ind til Herlev - så lød det på Herlev station: Ding-dong! Ding-dong!

Det samme skete i retning mod Måløv. Efter systemet: Fem dobbeltslag givet to gange = tog med lige tognummer. Og fem dobbeltslag givet én gang = tog med et ulige nummer. Alle tog fra København havde (som køreplanen viser) ulige numre, medens tog mod København havde lige numre. Også på Ballerup station havde vi to store meldeklokker, så vi kunne høre, når der var et tog på vej.

## Banetjenesten

I kælderens under det store varehus holdt baneformand Henrik Hansen til med alt sit værktøj til banekolonnen, d.v.s. de jernbanefolk, der vedligeholdt sporanlæg, hegn og led. De havde mange spændende ting, og så duftede



En af godstogsmaskinerne skal have vand ved maskindepot Frederikssund i sommeren 1951. I år, 38 år senere, er der på selv samme areal lagt nye skinner til elektrificeringens indtog den 27. maj. Foto af G 627 af W.E. Dancker-Jensen.

der vidunderligt af tjære, olie og petroleum. De havde troljer, som de brugte til at køre ud til arbejdsstedet på. Hver af de fire hjul havde en tap. Herpå satte de en lang stang, en såkaldt »pumpestang« - og så gik det stærkt derudad.

Baneformanden boede i et hus lige ved stationen. Ham har jeg også fulgt meget, men jeg skulle først spørge min far, om jeg måtte tage med - og jeg sagde selvfølgelig altid, at jeg havde fået lov.

Svellerne lå ikke i skærver dengang, men i grus. Grusballast havde man brugt i mange år, men på grund af kørslen dannede svellerne en slags kasse i gruset, hvori de skubbede sig frem og tilbage. Derfor skulle der meget omhyggeligt stoppes op med stophakker. Den lyd, det gav, når banearbejderne stoppede svellerne, står meget tydeligt i erindringen. Når det var gjort lagde baneformanden eller næstformanden sig ned på knæ, så hen ad skinnerne for at se, om sporet lå lige? Der var meget mere nødvendig vedligeholdelse dengang.

Stationsbygningen havde en meget stor ventesal med en svær stensøjle i midten og to nicher ud til gaden med solide bænke og borde. Så var der en mellemgang ud til perronen, og ved denne gang var der »Dameventesalen« med røde plydsstole og spejl. Fra ventesalen ud til gaden var der dobbelte svingdøre. Endelig var der den store, runde kakkelovn, der varmede godt. Om vinteren, når der var isflager på gadekæret, hændte det ofte, at der sad nogle drenge tæt op ad den for at blive tørre igen efter ufrivillig vandgang.

Hvor Holdanvej blev ført over banen var der bomme, passet af ledvogter. Senere blev de betjent fra stationen med elektrisk bomdrev. Når godstoget rangerede frem og tilbage kunne det give nogen ventetid for de vejfarende. Det er også hændt, at drenge har hængt for længe ind over bommen og er gået med til vejrs - og hentet ned igen under stort postyr.

Fra Holdanvej var der indkørsel til læssevejen, forbi en lille skov. Læssevejen førte til varehuset og til kvægfolden og læssesporene, hvor godsvognene holdt. Ved Holdanvej var der en læsserampe og en lille drejeskive, og en vognvægt for køretøjer. Ad læssevejen var der en livlig trafik af hestetrukne vogne. Der blev hentet kul til gasværket og tømmer til Reehs tømmerhandel, som regel leveret i svenske godsvogne. Mange andre varer blev hentet og bragt til stationen. »Pladsen«, som det blev kaldt, var et yndet opholdssted for os drenge. Her kunne vi rigtig »lege tog«. Det var naturligvis forbudt, for det var farligt - og blev ind imellem også opdaget, men medens de andre børn kunne forsvinde, måtte jeg bevæge mig den tunge vej hjem på stationen.

Længst ude mod vest lå den gamle lokomotivremise. Den var i brug til sidst i 20'erne, hvor næstsidste tog om aftenen kun kørte til Ballerup. Lokomotiv og personale overnattede så her og kørte til København med første morgentog.

Til mine forældres lejlighed hørte også haver, køkkenhave ved læssevejen og en dejlig have ved vandtårnet.

## Jernbanens maskiner og mænd

I min drengetid blev de fleste persontog kørt med »O-Maskiner«. Det var praktiske lokomotiver for en bane som Frederikssundsbanen, ikke så store, men solide. Godstogene blev kørt med G-Maskiner. »G« som Gods. Senere kom der motortog til personbefordringen, først små benzinmotorvogne, Triangel, senere de større motorvogne litra MO.



Togmøde i Ballerup i 1952. Til højre holder 0 334 klar med persontog mod Frederikssund. Foto: W.E. Dancker-Jensen

I 1930'erne var der nogle sene eftermiddagstog, der kun kørte til Ballerup. Når disse tog var damptog, stod jeg ofte og så efter lokomotivføreren. Måske var det en, der gav en tur, når maskinen »løb om«. Nogle gange var jeg heldig og fik turen med rundt. Det var gode dage, når lokomotivføreren sagde »Kom så op, William!«. Faktisk har jeg kunnet bevæge og bremse en O-Maskine siden jeg var 11 år.

Jernbanens folk kendte hinanden. Stationernes personale var i forbindelse med hinanden dagligt. Togpersonalet var også kendt på stationen og af de rejsende. En del af togførerne og togbetjentene var hjemmehørende i Frederikssund. Dertil kom så »Københavnspersonalet«, der kørte i togene regelmæssigt. Lokomotivpersonalet kom fra København og kørte derfra i faste ture.

Midt i 30'erne var der efter forholdene en ganske god køreplan. De hurtigste damptog kørte fra Ballerup til København H. på 31-34 minutter.

Når det var togtid, var der liv på stationen især sent på eftermiddagen, når folk kom hjem fra København. Ofte var der krydsning af flere tog. Så holdt vognmændene med deres biler udenfor stationen og ventede på tur. Fra postkontoret kom personalet med de gule trækvogne, og der blev udvekslet post ved den såkaldte »Bureauvogn«. Mange af togene var postførende.

Der var mange faste rejsende fra Ballerup. De boede her og havde deres arbejde i København og var kortrejsende ganske som i dag. Om aftenen var det ikke ualmindeligt, at man tog i teatret eller på andre besøg i hovedstaden.

Mange skolebørn kom med toget til Ballerup. De skulle til realskolen oppe på bakken, og om eftermiddagen blev de ofte fulgt til toget af skolebestyrer I.P. Simonsen. Der var ekstra travle dage ind imellem. Når eleverne fra Jonstrup seminarium skulle hjem på ferie, blev der solgt mange billetter og indskrevet meget rejsegods.

Om søndagen kom der ofte F.D.F. og spejdere, der med klingende spil marcherede fra stationen op igennem byen på vej til Hareskoven.

I 1938 begyndte jeg min fireårige læretid i maskinfaget på Burmeister & Wain. Det betød, at jeg også blev kortrejsende til København som så mange andre »Balleruppe-re«. Vi var mange, der skulle med første morgentog 5.47 for at nå ind til København inden kl. 7!

Den anden verdenskrig betød for jernbanen nedsat køreplan og flere damptog i stedet for motortog. Den begyndende oliemangel kunne allerede mærkes. Men hel-

digvis havde statsbanerne i flere år inden 1939 oparbejdet betydelige kullagre, så toggangen var sikret med kørsel med damplokomotiver. Godsmængden var nu i stigning igen, og der kom mange godsvogne til Ballerup.

Så kom den strenge vinter 1939/40 med megen sne. Jeg husker tydeligt de lange linjedepecher med meldinger om togforsinkelser.

## Besættelsens år

Foråret kom dog omsider langsomt og med det den 9. april 1940. Tidligt om morgenen, medens »Slæberen« rangerede på stationen, kom det tyske luftvåbens angreb på Værløse flyveplads. De tyske flyvere kom ind over stationen og lidt efter hørtes larmen af skud og eksplosioner. Det var en ulykkelig morgen for flyvetropperne og for os alle. Senere på morgenen kom så meldingerne om, hvad der var sket. Det hele var så uforståeligt og forvirret. Allerede i 1938 havde der været en stor luftværnsøvelse på Sjælland, hvor også jernbanernes mørklægning blev forberedt. Mørklægningsmaterialet lå parat på stationerne.

Om eftermiddagen den 9. april blev der fra tysk side beordret mørklægning af hele vort land - og det gjaldt jo også jernbanerne. Stationer, stationsområdet og tog skulle nu være mørklagt. Vinduer og lamper blev blændet. Senere blev også perronkanter og lygtepæle markeret med hvide striber. Også lokomotivlanterne og vognbelysning blev blændet, ja selv ildskæret fra lokomotiverne skulle søges »mørklagt«.

Der var også kommet andre passagerer med togene. I grå uniformer! Det var tyske soldater fra den udbyggede Værløse flyveplads; det var mest fra Måløv station, denne trafik foregik. Den var uundgåelig, ligesom de mange tyske godsvogne til Måløv med forsyninger til Værløse.

De store stigninger i godstrafikken kom os selv til gode. Der var mange vognladninger og stykgodsforsendelser til Ballerup og andre stationer på banen.

Køreplanen for persontogene blev mere og mere indskrænket og dermed trængslen i togene større. men jernbanen klarede i det store og hele trafikken godt.

## S-toget gør sit indtog

Før og under krigen begyndte forarbejderne til S-banen København-Ballerup. Stationen blev noget ombygget i 1941, også perron og perrontunnel blev bygget. Ligeledes blev Vanløse ombygget, og hele linjen mellem Vanløse og Islev blev »løftet« og forberedt for dobbeltspor. Også mellem Valby og Vanløse blev banen ombygget.

I efteråret 1941 blev S-banen Valby-Vanløse åbnet. Frederiksstogene kørte nu ikke længere fra Københavns Hovedbanegård, men udgik fra Vanløse station, en ubekvem forandring og under de særlige forhold under krigen kom man ofte ud for lang ventetid på den forblæste Vanløse station. Lokomotivkullene var blevet dårligere og tit måtte maskinerne holde for at »samle damp«.

Motortogene kom igen og kun godstog samt enkelte særtog blev kørt med damplokomotiver. Ombygningen af Ballerupbanen fremskyndedes - og det første S-tog nåede Ballerup i maj 1949. Da havde jeg allerede i seks år været ansat i DSBs maskinafdeling. Med året 1948 opførte min daglige tilknytning til Ballerup station. Grundet giftermål med min søde kone Grethe, flyttede jeg nu fra mit barndomshjem gennem 25 år.

Mange gode venner har jeg endnu fra hine Ballerupdage. Alle de mennesker, man er omgivet af, er med til at forme ens tilværelse. Det har været og er et meget rigt liv blandt jernbanens folk - og det er jeg meget taknemmelig for. □

## Sporhunden



Sidste nummers sporhund var, svarene taget i betragtning, den sværeste gætteopgave, læserne endnu var sat på. Kun otte! rigtige svar kom der på **Sparkær**. Normalt får redaktionen fra 30-90 rigtige svar, men den lille by vest for Viborg er åbenbart ikke særlig kendt. De heldige vindere blev Michael Udsen, Nærum, og Teddy Petersen, Taastrup, som hver har fået en jernbanebog tilsendt.

Denne gang gør vi det lidt lettere. Svellesnuseren er kommet over på øerne til en ganske stor provinsby. Billedet afslører jo både containerkran, busstation og en stor, flot hovedbygning. Med Bns i front går det atter tilbage mod København. Detaljen i baggrunden tør redaktøren ikke løfte sløret for, så bliver det for let. Billedet er taget af John Hansen, januar 1989.

Send dit svar på stationens navn til redaktionen i Holte inden den 15. maj og vær med i lodtrækningen.

# Gåture på nedlagte baner 4. del

Turen er denne gang henlagt til Hobro-Aalestrup banen. Efter 20 års glemsel er der stadig spor at finde.

Af Chr. H. Herlufsen og Henrik Bache



Store-Rørbæk med 20 års mellemrum. Til venstre foto fra 1965 af Chr. H. Herlufsen og til højre et nutidigt billede (1985) af Mogens Duus. Bemærk stationsskiltet.

Den 5. april 1985 - Langfredag - var (gå)turen kommet til Hobro-Aalestrup banen, åbnet den 15. juli 1893, persontrafik indstillet den 28. maj 1966 og endeligt nedlagt få år efter.

Vi startede i Hobro klokken 9.00 medbringende standardudstyret: rygsæk, fotoapparat, notesblok og kuglepen. Vi fulgte Århus-Aalborg banen til ca. to km fra Hobro, hvor Aalestrupbanen drejede vestpå på en høj dæmning. Vi gik på det oprindelige tracé, og langs med banen stod endnu enlige telefonpæle. Næsten ingen af kilometerstenene var fjernet, så vi havde ingen problemer med orientere os. I km 3,0 lå Topperup ledvogterhus, og i km 3,7 fandt vi resterne af et kolonnehus: fundament, mursten og svellestumper. Kort efter kom vi til stedet, hvor den stærke stigning helt nede fra Hobro endelig fladede ud. Derefter gik vi enten på dyrkede marker eller det oprindelige tracé. På vej til Døstrup blev vi pludselig stoppet ved en landevej, da banen var pist væk på den anden side. Efter visse overvejelser i retning af: »Øh, hva' nu«, mente vi at kunne se en snevold meget langt ude og ganske rigtigt, vi genfandt banen efter at have krydset et større antal opløjede marker.

Kort efter begyndte landskabet at skifte karakter, idet det atter blev kuperet, og banen krydsede her mange små vandløb. I km 6,8 passerede banen et område i stil med et fransk vinlandskab: stejle skrånninger med små terrasser. Det var banens egen grusgrav, som før havde haft sidespor. En lokal beboer oplyste os om, at grusgraven var blevet lukket så tidligt som under første verdenskrig. I bunden af grusgraven fandt vi en halv bremseklo. Derefter var vi igen i smukke omgivelser, som førte os ind til Døstrup Himmerland, beliggende i km 7,6. Stationen var temmelig intakt både med toiletter, pakhus, perron og stationsskilt. På stationspladsen var en fodboldbane blevet anlagt. Derefter gik banen nedad igen, og vi kunne allerede kort efter Døstrup se de tre km ned til Rørbæk, senere omdøbt til Store Rørbæk. I Rør-

bæk, beliggende i km 10,4, førte en asfalteret vej hen forbi stationen, hvor perronen var en del af fortovet og stationen et hus ved vejen. Stationen, pakhushuset og kolonneskur var intakte, og også her var stationsskiltet bevaret.

Efter en tiltrængt frokost forlod vi Rørbæk og asfalteret vej, og gik ca. tre km på et fuldstændig lige og vandret tracé. Undervejs passerede vi, i km 12,5, Grynderup trinbræt, som var totalt udslettet. Uden større ændringer i terrænet nåede vi frem til Nørager station beliggende i km 15,2. Nørager var banens største station og eneste krydsningssted, og som derfor havde I-signaler, hvis fundamenter stadig var at finde. I Nørager var stationen og pakhushuset intakte, og også her hang stationsskiltet endnu. På stationsområdet var der blevet bygget både bank, klinikhus og kommunale bygninger.



Ulykken i 1956 i Nørager, hvor et godstog stødte sammen med personbil. D 838 blev totalt smadret og 17 vogne afsporede.

Foto: Chr. H. Herlufsen.





Sådan ser banen ud i dag! Indkørsel til Aalestrup den 5. april 1985. Foto: Henrik Bache. Redaktionen har ved selvsyn konstateret, at signalet endnu står i 1988

Ved Boldrup trinbræt, beliggende i km 17,6, lå der tre skinnestumper, sikkert skinner fra vejoverkørslen, som først var blevet pillet op senere. I km 17,8 var en mindre fårefarm blevet skabt af en Gs- og en Qa-vognkasse samt elektriske indhegninger på tværs af banen. I km 20,0 lå Simested station. Den skilte sig arkitektonisk set ud fra de øvrige stationer, da den var en hvidpudset elegant bygning i modsætning til de andre røde murstensbygninger. På vej ud af Simested havde vi pludselig et problem, da et kraftigt hegn spærrede os vejen. Vi måtte i bedste gravrøverstil kravle over en kirkegårdsmur og udenom hegnet. Nogle lokalbeboere må have tænkt deres, da de så to trætte rygsækbeklædte mandspersoner vælte over kirkegårdsmuren og drage ud af byen. Ved en overkørsel lige uden for Simested lå et kontrolsignal, nummereret 201, i grøften. Banen steg igen over en strækning på én km, passerede hovedvej 13, og kort efter mødte vi de meget rustne afstandsmærker til Aalestrups indkørselssignal. Selve indkørslen til Aalestrup var slettet af et parcelhusområde, og vi måtte følge Viborg-Aalestrup banen ind. Aalestrup station, beliggende i km 24,2, er kun skyggen af sig selv: stationen er nu rutebilstation og kun nogle få spor af det engang så omfangsrige sporet er tilbage. Klokkeren var nu ca. 16.00, og vi havde altså tilbagelagt de 24,4 km på knapt syv timer inkl. diverse pauser. □

## Historien om en ophugning, der varede 16 år

CRS 3674, ophugget 1972-88 - og der er ikke usikkerhed om årstallet, der afspejler sig i denne tidsangivelse! Men lad os starte fra begyndelsen:

1934 leveret fra Scandia som FF 12274

1937 udstyret med varmtvandsvarmeanlæg og litereret FFM

1941 omlitteret til CRM 3674

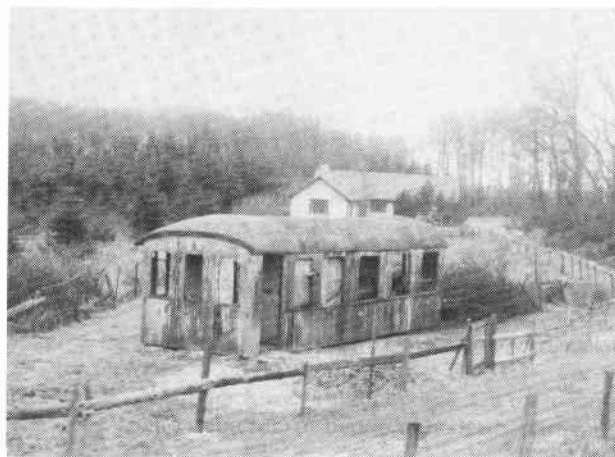
1950 ombygget til styrevogn litra CRS

1967 udrangeret, ophugget - i Randers, hvor jeg traf vognen første gang 26. juni 1972, d.v.s. forreste halvdel af vognkassen var borte, ophugget - tredje jeg.

Men lidt nord for Løsning (ca. ved km 46,6 på den Østjyske Længdebane) har i mange år stået en gråmalet vognkasse øst for banen. En god ven, Mogens Duus, har besøgt stedet og fortalt mig, at vognkassen indvendigt bar nummeret 3674. Og således faldt puslespillets to brikker på plads.

26. februar 1987 lykkedes det mig at fotografere vognkassen gennem vinduet i et forbigående lyntog(!) - da jeg igen passerede stedet 26. aug. 1988 var kun skelettet tilbage. Ophugningen, der påbegyndtes i 1972 i Randers, sluttede således i 1988 nord for Løsning.

Jan Valeur



# Jernbanenyt - kort fortalt

Nyheder fra ind- og udland

I dette nummer: DSB, Privatbaner, Veteranbaner og Udland

**DSB**



## Rullende materiel

### S-togsrenovering - 2. fase

Det er endnu ikke fastlagt hvornår og i hvilken takt, DSB og S-togsdivisionen kan købe nye S-tog, og det er derfor helt nødvendigt at få de nuværende S-tog renoverede.

Derfor går DSB nu i gang med planlægningen af 2. etape i et omfattende renoveringsprogram. Formålet med denne etape er primært at forbedre S-togene, så de kan opfylde de kommende 10-15 års krav til bl.a. komfort, service, sikkerhed, miljø og regularitet. Togenes tekniske levetid skal forlænges, ligesom energiforbruget og dermed driftsomkostningerne skal reduceres.

Det er et krav, at de renoverede tog skal kunne sættes i drift sammen med gamle ikke renoverede tog og sammen med de nye 4. generations tog, som forventes anskaffet i 1990'erne. Det betyder, at togene skal kunne køre maksimum 15 år efter renoveringen.

Udgifterne til projekteringen forventes i 1988 at andrage 4,5 millioner kroner. De planlagte driftsbesparelser forventer man at opnå gennem reparation af udslidte komponenter, primært 65 volt forsyningen og ved montering af automatkoblinger, som giver mulighed for bedre tilpasning af toglængden i forhold til passagertallet.

1. renoveringsetape af nuværende S-tog er gennemført i årene 1984-88.

### 1. klasse vender tilbage

Ved overgangen til vinterkøreplan (september 1989) vender klassedelingen i de sjællandske regionaltog tilbage.

ge. Et svindende passagertal er baggrunden, og med det nye tilbud regner DSB med at kunne kapre nogle af de personer, der i øjeblikket tager bilen på arbejde. Passagertallet for 1988 i regionaltogene er faldet, og det forudses at blive ca. fire pct. lavere end sidste år.

For de rejsende på 2. klasse er der også nyt på vej. 100 Bn-vogne skal have en ansigtsløftning indvendigt. Nye sæder efter IC/3-konceptet, friske farver, borde og lukkede toiletsystemer. De renoverede vogne indsættes i drift løbende, og alle vil være i drift til efteråret. Endvidere skal 65 Bns-vogne renoveres, og det vil give kørestolsbrugere bedre muligheder for at tage med de sjællandske regionaltog. Indgangsdørene i den ene vognende gøres brede, og der indrettes en speciel kupé til kørestolsbrugere.

## Faste anlæg

### Infrastruktur på S-banenettet

DSB er i fuld gang med forundersøgelser af infrastrukturen i forbindelse med anskaffelse af ny generation S-tog. Den maksimale toglængde forventes at blive 171 meter mod oprindeligt tænkt 176,4 meter. Det reducerer på en række punkter omfanget af de nødvendige tilpasninger. Der skal således kun gennemføres en mindre forlængelse af værkstedet i Taastrup samt mindre perronhøjdetilpasninger. Perronforlængelser bliver alene nødvendige på



Regionaltog i Svebølle den 19. marts 1988. Ved køreplansskiftet i september 1989 kan man forvente 1. klassevogne indsat i de sjællandske regionaltog - med det sigte at få flere passagerer til at benytte togene. Samtidig er de mange Bn vogne ved at være færdigrenoveret. Foto: Henrik Karsten.

»Solbjerg« og »Lindevang« stationer på Frederiksberglinien.

### Nyt stationsprojekt Vesterport

DSB vil med et nyt stationsprojekt forbedre udseendet af et befærdet område i København. Projektet, der har fået navnet Ny Vesterport, går ud på, at der bygges en 340 meter lang vinterhave over en del af banegraven mellem Gammel Kongevej og Gyldenløvesgade. Seks steder gennembyrdes vinterhavens tag af bygninger, der skal indeholde butikker, kontorer, restauranter, kongreslokaler og udstillingsarealer - et bruttoareal på ca. 35.000 kvadrater. Den samlede investering bliver omkring 700 mio. kr. DSB udlejer byggeretten til en eller flere ejere, men DSB investerer ikke selv i bebyggelsen. Pensionskassen ATP har givet tilsagn om at yde den fornødne bistand til at få udarbejdet en samlet finansieringsplan for projektet.

### Snoghøj-Taulov forbindelsesbanen

Trafikministeren har fremsat forslag til lov om anlæg af en jernbane mellem Snoghøj og Taulov, hvorefter ministeren bemyndiges til at anlægge en dobbeltsporet jernbane som forbindelse mellem banestrækningen Middelfart-Fredericia ved Snoghøj og banestrækningen Fredericia-Lunderskov ved Taulov.

Den foreslåede jernbane skal tjene som en direkte forbindelse mellem hovedstrækningen Odense-Fredericia og hovedbanen Fredericia mod Esbjerg/Padborg, hvorved det undgås, at togene til og fra de nævnte strækninger kører ind til og ud af stationen i Fredericia til samme side. Ideen om en bane udenom Fredericia som genvej mellem de nævnte strækninger er af ældre dato. Allerede i 1976 blev der vedtaget en lov, hvorefter de fornødne arealer til banens anlæg kunne erhverves.

Når der nu fremsættes forslag til lov om anlæg af banen, hænger det sammen med den ændrede køreplanstruktur, der vil blive indført med etableringen af den faste jernbaneforbindelse over Storebælt. Banen giver mulighed for, at tog mellem Fyn/Sjælland på den ene side og

Vest- og Sønderjylland på den anden side kan opnå væsentlige tidsbesparelser ved at undgå den i dag nødvendige omvej via Fredericia.

Banen planlægges i første omgang til benyttelse af tog i timedrift mellem København og Kolding, hvorfra de vil blive videreført til henholdsvis Esbjerg og Sønderborg. Banen vil endvidere blive benyttet til omlægning af en del af transitgodsvognene gennem Danmark fra Rødby-Puttgarten-overfarten til den faste jernbaneforbindelse over Storebælt. Hvilket omfang denne omlægning nærmere vil få, afhænger bl.a. af de videre forhandlinger med de udenlandske baner, først og fremmest Deutsche Bundesbahn.

Banen skal kunne tages i brug senest samtidig med den faste jernbaneforbindelse over Storebælt, det vil dog sige i midten af 1993. For at kunne få banen færdigbygget til dette tidspunkt er det nødvendigt med igangsætning af anlægsarbejderne i løbet af 1989. Anlægsomkostningerne må i prisniveau januar 1988 antages at udgøre ca. 147 mio. kr.

Ved banens tilslutning ved Snoghøj kan det senere blive aktuelt at etablere et broanlæg således, at krydsning i niveau mellem sporet fra Fredericia til Middelfart på den nuværende bane og sporet mellem Middelfart og Taulov på den nye bane undgås.

Det anlægsprojekt, som har ligget til grund for de hidtidige arealerhvervelser, har vist sig utilstrækkeligt til den større betydning, som banen har fået i DSBs langtidsplanlægning. Som følge heraf må banen indrettes til en højere hastighed end oprindeligt planlagt. Dette har nødvendiggjort en ændring af den oprindeligt planlagte linieføring, således at tilslutningen ved Tarup sker ca. en km længere mod vest, hvorved kurveforholdene forbedres. Banen vil indgå i programmet for elektrificering af fjerntrafikstrækningerne ved DSB.

»DSB« redigeres af Erik B. Jonsen. I informationsindsamlingen deltager Jens Ole Christensen og Bent Jacobsen.  
*Erik B. Jonsen*

## Privatbanerne

### Dødsfald

Den 12. januar 1989 afgik Gribskovbanens og Frederiksværkbanens direktør Krusenstjerna Hafstrøm ved døden. Hafstrøm blev direktør for Frederiksværkbanen helt tilbage i 1959, og ved overgangen til fællesdrift i 1961 med Gribskovbanen også direktør for denne bane. Han var således med til at føre begge baner ind i den kraftige modernisering, som kendetegnede privatbanerne i begyndelsen af tresserne med bl.a. indkøb af Ytogsmateriel. Direktør Hafstrøm fratrådte som direktør i august 1988 og fik et alt for kort otium. Æret være hans minde.

*Jan Forslund*

### Gribskovbanen

Det lykkedes ikke Gribskovbanen at få Hovedstadsrådet til at bevilge tilstrækkelig med midler til køreplansændringen i maj 1989, hvor hele S-togsnettets køreplan jo omlægges. Banen havde ønsket en betydelig udvidelse af køreplanen med bl.a. etablering af nye krydsningsstatio-

ner. Køreplanen bliver dog udvidet ganske væsentligt, men med den struktur vi kender i dag: - 40 minutters drift i en større del af dagtimerne, og en væsentlig udvidelse af trafikken i aften- og nattimerne. Søndagskøreplanen får en ekstra krølle på halen, idet togene ikke længere skal sammenkobles i Kagerup, men derimod kører selvstændigt på hele banenettet. Alt i alt en forøgelse af togkilometerne på ca. 30% - prisværdigt i en tid hvor nedskæring lurder overalt i den kollektive trafik.

Godstrafikken på GDS er stadig for stærkt nedadgående, og der kører kun yderst sjældent godstog på banen. I stedet køres en del vognladningsgods pr. bil fra Frederiksværk - især til Helsingør.

Gribskovbanens gamle skinnebus Sm 5 søges afhængt til DJK (Limfjordsbanen), medens diesellokomotivet L 2 søges solgt til højeste bud.

Tisvildeleje station er færdigrenoveret fra yderst til inderst. Uden at ødelægge et ægte stationsmiljø har stationens indre fået en kraftig modernisering, og hele stationsterrænet er renoveret i vinteren 88-89 med bl.a. ilægning af helt nyt spor.



Spormoderniseringen i Tisvildeleje da den var ved at være tilendebragt. I baggrunden er trolig GDS 5 ved at fylde grusballast mellem de nylagte spor. Foto den 3. januar 1989 af Jan Forslund

## Hads-Ning Herreders Jernbane

I forbindelse med Århus festuge i september 1988 blev der indsat nattog på Odderbanen den 3., 4., samt 10. og 11. september med afgang fra Odder kl. 1.00, 2.00, 3.00 og 4.00 samt fra Århus H. kl. 1.02, 2.02, 3.02, 4.02 og 5.02. I togene blev der i alt befordret 2108 rejsende over de fire nætter; et helt pænt resultat! Nattogene kørte også natten efter fredage og lørdage i de fire weekender før jul, hvor der befordredes i alt 4253 passagerer, nemlig 2611 mod Odder og 1642 mod Århus.

Den 27. oktober 1988 blev baneforlægningen med nyt 45 kg langskinnespør lagt på betonsveller over den nye bro ved Beder station taget i brug.

## Hillerød-Frederiksværk-Hundested Jernbane

Frederiksbanen indfører fra sommerkøreplanen timedrift med tillempet myldretidstrafik (interval 20 og 40 minutter). De lejede MX-lokomotiver har været så stor en succes, at der nu indføres direkte godstog fra Frederiksværk til København - med standsning i Lersøen af hensyn til DanLink. Omlægningen iværksættes muligvis allerede fra køreplansskiftet i maj. Derved er alle MAK lokomotiver blevet overflødige, og M 9, M 11 søges afhændet sammen med Gribskovbanens L 2.

## Høng-Tølløse Jernbane

Baneafdelingen samt entreprenør Bent Gabrielsen har haft gode arbejdsmuligheder i den milde vinter, og der er således opsat nye perronkanter i både Stenlille og St. Merløse. Begge steder er perronen mellem spor 1 og 2 samtidig forlænget og forsynet med asfalt.

I Dianalund er der lagt nye skinner i spor 2, og der er ilagt et nyt sporskifte i stationens østende.

Spormoderniseringen af strækningssporet af HTJ går i 1989 ind i sidste etape med udskiftning af sporet mellem Udstrup og Tølløse. Arbejdet går formentlig i gang i begyndelsen af april måned.

Ombygningen af stationsbygningen i Stenlille er afsluttet, og der er nu indrettet tidssvarende lyse og bekvem-

me faciliteter for stationens og postvæsenets kunder og personalet. Ved ombygningen er den karakteristiske veranda i stationens vestende inddraget til ventesal og ekspeditionslokale. Den 28. januar genindviendes stationen, og for at markere dette kørte OHJ nr. 38 dampstøt med moderne materiel på banen. I 1989 vil en tilsvarende omfattende ombygning finde sted på St. Merløse station.

## Lollandsbanen

Efter at alt lokomotiv- og værkstedspersonale har gennemgået kursus i betjening af Mx-lokomotiver, blev diesellokomotiverne M 34 og 35 indsat i daglig drift fra slutningen af november måned 1988. Persontoget 1008 med afgang fra Nakskov kl. 6.40 på hverdage samt alle godstog på LJ fremføres nu af M 34 eller 35.

Med anskaffelsen af Mx-lokomotiver til LJ er MaK-lokomotivet M 33 («Jumbo») blevet overflødig. Lokomotivet var også helt nedslidt efter igennem 30 år at have slæbt hovedparten af godstogene og et stort antal persontog over Lolland. LJ M 33 er i januar 1989 afhændet til Mak-Rail i Moers i Vesttyskland, og samme firma har også købt motoren fra LJ M 15 (ex. AB nr. 1), der hermed også er udrangeret. LJ M 33 afgik som »død« maskine i godstog fra Nakskov den 11. januar 1989.

## Odsherreds Jernbane

Den milde vinter har betydet, at OHJs baneafdeling faktisk har fået ombygget og fornyet spornettet på Nykøbing station fuldstændigt i løbet af vintermånederne. Perronspor, opstillingsspor er fornyet, og der er ilagt nye sporskifter. Samtidig er der opsat nye perronkanter ved spor 1 og på ø-perronen mellem spor 1 og 2. Et nyt sikringsanlæg vil kunne tages i brug medio april 1989.

Den omfattende ombygning og udvidelse af stationsbygningen på Asnæs station er afsluttet, og den 4. marts 1989 kunne man genindvie stationen, hvis indre er fuldstændig ombygget og fornyet med ny ventesal, nyt ekspeditionskontor, stationsmesterkontor samt lokaler til postvæsenet. I anledning af genindvielsen fremførte OHJ nr. 38 er dampstøt med tre af OHJs moderne personvogne på banen.

Den 18. maj fylder OHJ 90 år, og i den anledning vil der i sommeren 1989 være en udstilling om Odsherreds Jernbane på Anneberg ved Nykøbing Sj. Udstillingen, der åbner den 28. april, arrangeres i samarbejde med postvæsenet, der den 20. februar 1989 markerede 250 års jubilæum for postkontoret i Nykøbing. Dampsætoget i anledning af postjubilæet, lørdag den 25. februar, befordrede mere end 500 passagerer!

Som omtalt i »jernbanen«, nr. 6/88, p. 176, har OHJ fra DSB erhvervet Mx 1029 i beskadiget stand. Efter reovering og påbygning af en ny front er lokomotivet nu atter køreklart som OHJ Mx 104, og naturligvis ommalet i OHJ-design ligesom Mx 101 og 103.

Fra DSB har banen erhvervet ballastfordeler Bf 541, bygget hos Plasser & Theurer i 1969. Ved OHJ er den sat i drift som OHJ Bf 60. Endvidere har man - ligeledes fra DSB - erhvervet stoppemaskinen SR 55, bygget hos Plasser & Theurer i 1976. Sidstnævnte er endnu ikke om-litret.

I oktober 1988 er tidl. DSB postvogn Ph 92 68 006-1, senere 982 O 033-0, OHJ-tankvogn 070 O 233-2 fra 1948, tidligere tilhørende Dansk Esso samt tidl. DSB-tjeste-vogn 60 86 99-44 0020 (ex. Apfelpfeil-vogn DB 51 80 02-42 901 Bümck) opbygget i Mårsø.

## Vestbanen

I efteråret 1988 er der foretaget sporfornyelse af strækningssporet fra Henne til et stykke på den anden side af Lunde. Herefter mangler man kun udskiftning af sporet på ca. tre km mellem Lunde og Nr. Nebel samt stykket mellem Varde og Varde Vest. Dette arbejde vil finde sted i august/september 1989.

Fjernstyringen på Vestbanen bliver fortsat udbygget. I 1988 er der fjernstyret strækning fra Varde til Henne samt strækningen til Oksbøl Syd. I 1989 udbygges fjernstyringen med Outrup, hvor der etableres krydsningsstation. I Lunde opsættes der mellemblok og dæknings-signaler. Nr. Nebel forsynes med indkørselssignaler og et togvejsspor.

Fra og med den 25. september 1988 har Vestbanen overtaget rangeringen til og fra Domi på det tidligere VGJ-spor, fordi DSB har indsat MY i stedet for MX i godstoget til og fra Varde, og de tungere lokomotiver må ikke køre på sporet til Domi.



Fra DJKs store udflugt i efteråret 1988 afventer udflugtstogene med DI 12 og svenske skinnebusser krydsning med lynettetog i Oksbøl. Foto den 4. september 1988 af Steffen Lund Hansen

Motoren fra VNJ DI 14 har været til hovedreparation i Tyskland, og imens har VNJ DI 12 - trods sine 56 år - været godstogene på Vestbanen i næsten tre måneder, hvor DI 14 var ude af drift.

Den fra DB indkøbte Köf-tractor, DB 323 289-9 er taget på værksted for ombygning og revision. Den vil blive sat i drift som VNJ Kf 16.

»Privatbanerne« redigeres af Ole-Chr. M. Plum. Visse informationer skyldes Poul Andersen, Varde, Jan Forslund, Holte (de nordsjællandske baner) og Ole Jensen, Nakskov.

# Veteranbanerne

## Museumsbanen

Museumsbanen er nu på vej ind i sin 28. sæson, og det sker i fin form med tre damplokomotiver, ét diesellokomotiv, ni personvogne og ni andre vogne i driftsklar stand. Opbevaringsforholdene har aldrig været bedre, end de er nu. Der blev lagt nyt tag på rundremisen sidste efterår, og alle person- og pakvogne har overvintret i den nye vognhal. En del godsvogne står dog stadig udendørs.

Istandsættelse af personvognene KSB C 20 og NFJ A 7 er i god gænge, og de forventes at kunne tilgå driftsmateriellet i nær fremtid. Desuden trænger nogle af driftsvognene til vedligeholdelse. Mange års ophold under åben himmel er ikke gået sporløst hen over dem.

Der er grundlag for at vise afvekslende gamle privatbanetog på Museumsbanen. Det sker også hen over sæsonen, men af økonomiske grunde er det normalt det samme materiel, der anvendes i togene en bestemt dag. I år er undtagelsen **søndag den 22. juni**, hvor Museumsbanen har **entusiastdag**. Den dag vil flere lokomotiver skiftes til at fremføre plantogene, og der planlægges et tilbringertog fra Nykøbing F.

Bemærk også på Bandholm station, at vandkranen nu er i funktion, og at der er etableret en permanent billetudstilling.

Som bekendt drives Museumsbanen på frivillig basis af medlemmer af DJK. Her har vi brug for en stadig tilgang af interesserede, så kunne du tænke dig en museumsbaneuddannelse til lokomotiv-, tog- eller stationstjeneste - den omfatter både teori og praksis - så ring tlf. 03 88 43 54 og få nærmere oplysninger. Du kan også deltage i aktivitetsugen fra 9. juli til 15. juli. Det er aktiv ferie i et fint banemiljø, hvor vedligeholdelsesarbejder veksler med kørsel. Ring også her på 03 88 43 54.

Endelig har motordriften holdt sit indtog på Museumsbanen igen. Ud fra vores filosofi om, at materiellet bevares bedst ved at blive brugt, udvides køreplanen på tirsdage med nogle aftentog med LJ M 9 som trækraft.

Planer om at istandsætte Mayback-motorvognen SB M 1 er til gengæld sat i bero indtil videre. Ved en nærmere undersøgelse viste skaderne på motorbogie sig at være mere omfattende end først antaget. I den forbindelse forhandles med Frederiksværkbanen, HFHJ, om overtagelse af den egenproducerede rangertractor T 3/T 4, der er bygget på en Mayback-motorvognsbogie. De mere langsigtede planer indebærer, at begge enheder bevares.

Carsten Buhl

## D-maskinegruppen



1989 startede for D-maskinegruppen med et meget stort projekt, da lageret af sæder fra Toldbygningen i Odense skulle flyttes. Men på to dage blev hele lageret flyttet. Desværre flyttede vi til et mindre lokale, så det lykkedes ikke at få sorteret sæderne i den ønskede orden.

Personvognen CI 1630 er ved at få et sæt bogier fra en postvogn, og arbejdet udføres på OHJ værkstedet i Holbæk. Bogierne revideres på værkstedet og sættes derefter under vognen. Derefter er det meningen, at de øvrige stål vogne i D-maskinegruppen skal til Holbæk for revision.

K 564 har i den forgangne tid været i Viborg og i Randers på værksted for at få udbedret en revne i rammen og skiftet nogle støttebolte. I denne anledning vil jeg gerne takke MHVJs dampafdeling for et fortrinligt samarbejde. Det er glædeligt at afdelingerne i DJK kan hjælpe hinanden.

D 826 har fået en ny askekasse og isat nogle nye topstøttebolte, og dette arbejde er foregået i Roskilde.

Remiseplads er altid en mangelvare, og derfor prøver vi hele tiden at få fat i de pladser, som er tilgængelig. I øje-

blikket prøver vi at få lejet remisen i Bramming, så vi kan begynde at få vedligeholdt bygningen, der er meget forfalden.

*Preben Clausen*

## Nyt arbejds hold i Flintholm

Bor du i København og kunne du tænke dig at være med til at restaurere gamle DSB-vogne? D-maskinegruppen har fra november 88 haft et arbejds hold i gang med at restaurere personvognen DSB CU 4160, bygget i 1924. Arbejds holdet bor på Flintholm station, som ligger mellem Vanløse og Lindevang S-stationer. Her rådes over ca. 100 meter spor, samt opholds- og vaskefaciliteter for medlemmer. Foruden CU 4160 har vi tre gamle godsvogne som lager og værksted.

Alle, der har lyst til at være med, er velkomne. Dette er også en mulighed for at komme i gang, hvis man har lyst til at køre veteran tog. Alt, der kræves, er arbejdstøj og gåpåmod.

Adressen er C.F. Richsvej 101. Der arbejdes lørdag, hvis du er interesseret kan du ringe til: Keld Haandbæk, tlf. 31 16 26 92 eller Henrik Seidenfanden, tlf. 42 64 79 85.

*Keld Haandbæk*

*Veteranbanerne redigeres af Jan Forslund*

## Udland



### U.S.A.

Under et privatbesøg i oktober 1988 i Californiens hovedstad Sacramento - Ronald Reagans gamle guvernør-residens - havde jeg en smuk jernbanemæssig oplevelse: et besøg i den californiske stats jernbanemuseum.

Alt er stort i U.S.A., siger man. Dette gælder også »California State Railroad Museums«. Man modtages på festlig vis med en velkomsttale af et levende menneske (ikke et bånd!) i en biografisal, hvor der vises en appetitvækkende retrospektiv filmkavalkade om jernbanernes udvikling i det amerikanske samfund. I det øjeblik filmen toner ud, går tæppet til side, og man ser bag det ud i museumshallen. Her befinder man sig straks efter midt i den hektiske og jernhårde arbejdsplads i Sierra Nevadas bjerge, hvor kinesiske arbejdere i tusindvis slider sig til blods for at bryde vej for pacificbanen til guldlandet i egnene ved Sacramento og San Francisco i midten af forrige århundrede. Blandt de mange opstillinger med livagtige voksfigurer og klippeformationer færdes levende, tidstypisk klædte guider, der beredvilligt fortæller om det liv og det arbejde, man ser omkring sig.

Længere fremme møder man så de pragtfulde lokomotiver og vogne, som amerikanerne var mestre i at udvikle. Sjældent har man set så meget guld- og lakstrålende mekanik i et museumsmiljø. De store modsætninger mødes her: Fra det hårde arbejdsmiljø til miljøerernes slaraffenliv i en salonvogn med de mest udsøgte møbler, service, spisebestik, sovegemakker og køkkenudrustning med tilhørende afdelinger for det tjenende personale.

Nogle af de skinnende lokomotiver var opstillet således, at man i spejle kunne se dem både ovenfra og nedenfra og således rigtigt kunne studere deres sindrige indvendige mekanik.

En virkelig fantasifuld opstilling var en pullman-sovevogn, der var således monteret og bevæget, at man under opholdet inde i den havde en klar fornemmelse af, at den susede frem gennem natten.

Et andet sted befandt man sig i en postkontorvogn, hvor pakmesteren demonstrerede, hvorledes man opfangede postsække, medens toget i moderat tempo passerede en station!

Museet består af en helt moderne bygning, koblet sammen med et ældre hus med museets store administration, bibliotek, læsesal og boghandel. Det hele er sammenbygget med den forhenværende rundremise med sporforbindelse over drejeskive til den gamle Pacific-centralstation, hvorfra der sommeren igennem arrangeres dampptogskørsel langs Sacramentofloden.

Initiativet til skabelsen af dette museum blev selvfølgelig ikke taget af staten, men af private, som i 1937 dannede en forening, The Pacific Coast Chapter Railway &



Interiør fra det imponerende jernbanemuseum. Foto: California State Railroad Museum (arkiv forfatteren)



Light-rail'ens gadestrækninger er kun korte, og så snart vognene er fri af dem, har de velanlagte banelinier at køre på. Her kommer hastigheden op på 80 km/h mellem stoppestederne, der ligger i ca. to km's afstand fra hinanden. Ved hvert eneste stoppested findes en stor parkeringsplads og aflåselige cykelbokse. Tværgående veje skærer som oftest i niveau, men sikret med automatiske bomme og signalanlæg. Foto oktober 1988: Herbert Christian Halvard

Locomotive Historical Society. Disse mennesker havde forbindelser over hele Amerika og fandt frem til masser af historisk set værdifuldt materiel, der ved pengestærke sponsoreres hjælp efterhånden blev istandsat, bl.a. ved en stor indsats af Bethlehem Shipyard i San Francisco. Den vigtigste sponsor blev imidlertid den californiske stat, som i 1976 stillede anlæggene ved The Central Pacific Railroad Passenger Station i Sacramento til rådighed og siden gennem et storstilet program stod for opbygningen af museet, der nu fremtræder som Nordamerikas absolut fineste jernbanemuseum.

Er jernbanerne nu kun museumsgenstande og deres glansfulde tid forbi i U.S.A? - Efter hvad jeg så ude i landet, var det ikke personvognsmateriellet, der var iøjnefaldende. Derimod er der vist god gang i godstrafikken. Jeg så et sted et to kilometer langt godstog, der asede afsted forspændt fem store diesellokomotiver. En af vore værtsfolk i Sacramento, en advokat, sagde rent ud, at han da ikke havde tid til at tilbringe flere dage i et nok så luksuøst tog for at rejse til Washington, når han kunne flyve derover på fem timer - tilmed langt billigere.

Noget andet er, at netop Sacramento er foregangsby, når det gælder sporbunden nærtrafik. Man har i 1988 indviet en ny strækning »light rail« fra forstad til forstad tværs gennem »Downtown«. Den er virkelig smart og måske værd at efterligne i København. Den kører som sporvogn i Downtown og på eget banelegeme i stor fart, så snart den er fri af gaderne. På disse er der endda ingen hindringer: Centrum er totalt bilfri!

*Herbert Christian Halvard*

*P.S. I museets boghandel erhvervede jeg mig deres bogliste med ca. 1350 titler. Den lægger jeg til gennemsyn på Vogn-ex! Udland redigeres af red. og Jakob Stilling*

## DJKs materielfortegnelse

Et længe udtalt ønske fra læserne ser nu så småt dagens lys. Redaktionen har med hjælp fra vore baner lavet en aktuel og fyldestgørende materielfortegnelse, som bringes i et af de kommende numre som midtersideindlæg. Der er noget at se frem til.

# Læserne skriver

## Udflugter - reaktioner på lederen i nr. 6

*Lederen i nr. 6 har foranlediget reaktioner fra flere medlemmer - men langt færre end ventet. Der er kommet enkelte mundtlige reaktioner og fem skriftlige.*

*Inden desperationen over den manglende reaktion får lov til at brede sig, er der dog god grund til at glæde sig over de reaktioner, der er kommet.*

*Svend Brandt Jensen, Måløv, skriver bl.a.:*

For mit eget vedkommende kan jeg ikke huske præcist, hvornår jeg sidst har deltaget i en DJK-udflugt (var det til Östra Skånes Järnväger?). Til gengæld husker jeg de gode udflugter, der blev arrangeret sidst i 60'erne (OMB, OKMJ, Assensbanen, NKJ m.fl.). Min manglende deltagelse i udflugter i de senere år skyldes formentlig en kombination af mangel på interesse (tursmål og materiel) og tid, samt at udflugterne har været for dyre i forhold til, hvad der blev tilbudt. Jeg har imidlertid lagt hovedet i blød og er kommet frem til følgende udflugter, som jeg (og forhåbentlig andre) kunne tænke mig at deltage i (og som for de flestes vedkommende burde kunne holdes på et økonomisk rimeligt niveau):

*Blandt forslagene er en tur på GDS med banens »marcipanbrød« og CI-vogne, tur over temaet »gennemgående vogn til privatbanen« på ØSJS, Mo-tur ad sydbanen og Næstved-Slagelse-Gørlev samt HTJ, ture i Sønderjylland og grænselandet med My og Mo samt flere andre godt gennemtænkte udflugtsforslag. Som forslag 12 anslår Svend Brandt Jensen temaet:*

På sporet af nedlagte baner eller Jernbanearkæologi for begyndere og fortsættere. Tema: Gensyn med nedlagte stats- og privatbaner.

Guidede busture, hvor deltagerne får mulighed for at se/gense det, der er tilbage af tidligere baner. Ved turens start (eller ved tilmelding) udleveres der materiale i form af tekst og fotos, som beskriver det, der bliver lejlighed til at se (opleve) under udflugten. Hvis bussen er udstyret med video, er det også muligt at vise fotografier og smal-film (konverteret til video) af, fra og om banen.

De enkelte tures indhold: Kørsel langs banen, besigtigelse af stationer, remiser o.s.v. (efter forudgående aftale med ejerne), gåtur(e) over dele af strækningen. På en enkelt dag skulle det være muligt at se nærmere på f.eks.:

- 1. KRB, NPMB og KB
- 2. SNNB, NRJ, NKJ og MTJ
- 3. LB og nogle af banerne på Sydbyn. Turen kunne evt. starte eller slutte i Lohals (forbindelse fra eller til Korsør
- 4. OKMJ, OMB og NFJ
- 5. AHB (evt. kombineret med togkørsel Aalborg-Svenstrup Jylland og sejltur Hvalpsund-Sundsøre), Skive-Glyngøre og SVJ

*Bent Hansen, Nr. Bjert skriver bl.a.*

Jeg er da enig med dig i de generelle synspunkter, du forelægger angående udflugter. Mit svar på dit spørgsmål, hvorfor jeg ikke deltager, kan du nok næppe bruge til noget fornuftigt? Men hør nu alligevel her:

1.) En udflugt indenfor 100 km fra min bopæl har næppe min interesse; thi de mål besøger jeg jævnligt alligevel. En arrangeret udflugt kan naturligvis byde på fordele, man ikke får ved et tilfældigt besøg, men der er også

ulemper i form af for mange mennesker, der »går i vejen« (Det gør jeg sikkert også selv?).

2.) Forbindelserne til sjællandske udflugter er generelt umulige. Ja selv en udflugt til Langelandsbanen var arrangeret sådan, at færgeren sejlede umiddelbart før udflugtstoget kom ind. En gang lykkedes det mig at komme med til DDR. Jeg var oppe 02.45 og med første færge over Storebælt. Jeg var hjemme igen 04.00 godt et døgn senere. Den mandag på arbejde var ikke sjov. Jeg kunne have været hjemme en time tidligere, men jeg måtte bruge en time til at hjælpe en havareret bil.

I IBK har vi nylig foretaget en undersøgelse om udflugter. Det generelle resultat var nok, at folk ikke aner, hvad tingene koster, så måske var åbenhed om priser, regnskaber altså forbrugeroplysning en mulighed? Jeg tror det nu ikke. Folk, der gør vrøvl, gør det alligevel.

Det er nok væsentligt, at spørge medlemmerne, hvad de gerne vil opleve på en udflugt, selv om svarene måske bliver så mangfoldige, at store fællesudflugter bliver umulige?

*Mogens Duus, Hadsund, skriver i sit brev bl.a.*

Men først et par kommentarer til det at deltage i udflugter. For mit vedkommende er den væsentligste grund til at deltage i udflugter i Danmark muligheden for at »genskabe« historiske fotomotiver. Desværre finder jeg, at der gøres alt for lidt, for ikke at man skal kunne se, at der er tale om et udflugtstog. MO-turene for fem-otte år siden var med til at rette søgelyset på denne side af udflugtskørslerne, og der er da også sket en bedring gennem årene - men der kan stadig gøres noget!

Som eksempel på først noget, der ikke dur: MO-turen på Løgstørbanen. Fejlen var her at køre med den håbløst forkeret renoverede MO »554«. Der er simpelthen ingen, der ikke kan se, at der ikke er tale om et udflugtstog. Hvor tvivlsom brugen af 1800-vogne på strækningen Viborg-Aalestrup end måtte være, så havde det dog været væsentlig mere realistisk at anvende f.eks. MO 1848 (den har vist mere »naturligt snavs« tilbage end 1829?) - selvfølgelig med ommalede numre på fronterne etc. Tro nu ikke, at jeg er ude på at snyde nogen ved fremvisning af »gamle« billeder; det er blot en del af »sporten« for mit vedkommende, at få det hele til at se så autentisk ud som muligt.

Til gengæld virkede K-maskinetoget dagen efter langt mere »rigtigt« - fin ide at efterlade nogle vogne undervejs og derved variere oprangeringen.

I parentes bemærket, kan det nævnes, at jeg finder sidebane (læs primært: godsbane-) udflugter mest interessante - her er det lettest at genskabe »rette« miljøer.

Som nævnt engang har jeg et ønske om en Assensbanetur. Der er et »brugbart miljø«, og der kan anvendes flere forskellige oprangeringer. Bl.a. har her kørt MH-trukne persontog, og DSB bruger jo stadig grønne MH-ere i Odense (d.v.s. billigt arrangement). En tidstypisk oprangering ville være MH-EH én eller to CP. På hjemturen kørte MH'eren i sin tid godstog, medbringende materiellet fra persontoget - hva' med at sende nogle veteran-godsvogne til Assens forinden (HD og den slags - ikke GS, Hims etc.) Også en MO-tur kunne arrangeres, og det er værd at notere sig, at litra CIs har været anvendt som afløservogn! En anden »tidstypisk« sammensætning var MO-CP-EH-IAL/R (med MO i den anden ende mellem Od og Tp). HUSK at undgå MO 554!!!

Et andet oplæg kunne være at få MY 1101 til Jylland og køre et »enormt« »eksprestog« f.eks. Fa-Rd og retur. Fra Randers kunne MO-CIs gøre et smut ud mod Ryomgård (alle eksprestogets pladser vil jo næppe være besat!). Hjemtur fra Randers måske med R-maskine... og sådan kunne man vel blive ved!

*Flere af disse forslag er allerede indarbejdet i planerne for de næste par år. Men der må være flere meninger - og flere kommentarer især fra de, der ikke deltager i turene. Fat pennen og skriv.*

*Red. og Jakob Stilling*

### Om krager og ravne

Apropos oplysningen i »jernbanen« 1/89 om at krager bruger HFHJ som stenknuser, kan det følgende meddeles fra det nordligste Sverige:

På malmbanen Luleå-Narvik forekommer der en god del påkørsel af rensdyr. Især strækningen Boden-Gällivare kunne lokomotivførerne observere, at kadavere efter påkørte rensdyr ofte lå oppe på sporet, på trods af at dyrene jo kastes til siden ved påkørslen. Man opdagede, at det er ravne, der, for lettere at komme til benmarven i rensdyrknoglerne, slæber dele af rensdyrene op på sporet igen og således bruger banens tog som benknuser.

*Matz Lonnedal Risberg*

## Foreningsnyt



### Udflugtsafdelingen Kommende udflugter

#### Søndag den 21. maj arrangeres skinnebusudflugt på Høng-Tølløse Jernbane.

Ved stor velvilje fra HTJs side har vi fået mulighed for at arrangere en tur med to af Holbæk Privatbaners tre resterende svenske skinnebuser. Samme dag præsenterer forlaget »banebøger« bogen »Motormateriel 3« under særtogskørsel med en Scandia-skinnebus fra Dalmoose-Skælskørbanen. Vi har fået de to særtog til at »passe sammen« og kan derfor tilbyde en helt særlig motorvognsdag på HTJ.

DJKs udflugt starter i Tølløse kl. 10.10 oprangeret af to »daddelæsker«. I Dianalund krydser vi med Scandiaskinnebusen og fortsætter til Høng. Efter en kort frokostpause kører vi en dobbelttur til Dianalund med Scandiaskinnebusen, og derefter kører begge tog til Slagelse, med ankomst kl. ca. 15.00. Fra Slagelse returnerer de svenske skinnebuser til Tølløse med ankomst kl. ca. 17.00. Alle tog kører som arbejdstog, og der kan påregnes talrige fotostop på såvel stationer som fri strækning.

»banebøger« arrangerer fællesspisning i Høng fra kl. ca. 12.30-13.30. prisen for frokosten - en platte - er kr. 65,-, som betales direkte til tjeneren. Af hensyn til bestilling bedes deltagere i fællesspisningen dog anføre »F« på girokortet. Spisningen foregår mens DJKs udflugt benytter Scandiaskinnebusen.

**Prisen for deltagelse** er kr. 85,- for voksne og 40,- for børn. Mindste deltagerantal: 40 personer. Bemærk, at der er begrænset deltagerantal i Scandiaskinnebusen. Sidste tilmeldingsfrist **5. maj**.



Der arrangeres fælles rejse København-Tølløse retur med afg. fra København H. kl. 9.03. Deltagere i denne grupperejse bedes indbetale yderligere kr. 52,- for voksne og kr. 26,- for børn og anførelse »G« på girokortet.

Evt. fotografer i bil, der følger togene, bedes på forhånd indbetale kr. 50,- pr. fotograf til Udflugtsafdelingen, og vil så modtage en kopi af togammeldelsen ca. fire dage før turen.

Evt. ledige pladser kan købes i toget mod et tillæg på kr. 25,- pr. person. Tag madpakke med, drikkevarer kan købes i toget.

### Tur til Nordtyskland

**Lørdag den 27. og søndag den 28. maj** er DJK blevet inviteret til at deltage i Deutsche Bundesbahns festligholdelse af ibrugtagningen af nye tog, type 628.4 (=MR) på strækningen Soltau-Buchholz på Lüneburger Heide syd for Hamburg.

DB arrangerer bl.a. udstilling i Schneverdingen med både moderne- og veteranmotorvogne søndag formiddag. Der er også planer om div. særtogskørsler i løbet af søndagen.

DB har tilbudt at yde en meget fordelagtig rabat på særtogsomkostningerne, og da også DSB foreløbigt har stillet sig positiv overfor arrangementet, håber vi, at det vil blive muligt at lave en usædvanlig tur til en meget fordelagtig pris.

### Der arbejdes med følgende program:

**Lørdag den 27. maj:** Kørsel København-Rødby Færge med MR-tog. Overførsel til Puttgarden og særtog med MR til Lübeck. Ophold i Lübeck med mulighed for at besøge veteranbaneklubben Lübecker Verkehrsfreunde, som bl.a. har bevaret en toetages dobbeltvogn fra LBE. og en V 200. Evt. særtog rundt om Lübeck med dette tog. Alternativt, mulighed for en slentretur i Lübeck. Frokost under opholdet.

Efter frokost kører vi videre med MR-toget over Büchen-Lüneburg-Uelzen til Soltau og derfra videre nordpå til Schneverdingen, der er centrum for begivenhederne om søndagen.

Der arrangeres overnatning med morgenmad på vandrerhjem eller lignende til ca. DM 30,- pr. person.

Søndag formiddag den 28. maj navngives de nye tog, og der planlægges en række særarrangementer på banen. Over middag afgår vi fra Schneverdingen mod Danmark over Buchholz, rangerbanegården i Maaschen, Hamburgs godsbanering og Lübeck-Puttgarden. Hjemkomst til København ud på aftenen (forbindelse vestpå kan påregnes).

Denne tur egner sig for hele familien. Der afvikles flere fotostop undervejs, men turen er primært tænkt som en billig og usædvanlig mulighed for en udlandstur med indhold - både for »togtossere« og andre.

Endeligt program og prisoplysninger forelå desværre ikke ved redaktionens slutning. Specificeret program kan rekvireres fra ca. 1. april hos Udflugtsafdelingen mod indsendelse af frankeret svarkuvert. Tilmeldingsfrist til turen vil blive i begyndelsen af maj.

For en ordens skyld bemærkes, at denne tur finder sted samtidig med indvielsen af Frederikssundsbanen som S-bane. Udflugtsafdelingen har dog skønnet, at de to begivenheder ikke nødvendigvis tiltrækker de samme mennesker, og at tilbuddet fra DB var så interessant, at det måtte forsøges.

### Sverigestur

**Lørdag den 17. juni** arrangerer Udflugtsafdelingen tur til Sverige med besøg og særtog på to vidt forskellige smålandske smalsporsbaner: Ohs Bruks Järnväg (600 mm) og Växjö-Hultsfred-Västerviks Järnväg (VHVJ (891 mm)).

Vi har besøgt begge baner før. OBJ et par gange i midten af 70'erne, og Västervikbanen flere gange i SJs tid. Som veteranbaner har begge strækninger deres helt egen charme med det smalle spor ude i den store skov.

Med mindst 45 deltagere kan turen med bus fra København og særtog på de to baner gennemføres for kr. kr. 250,- pr. person. Bemærk, at der på denne tur **ikke** er nedsat pris for børn. Max. deltagerantal: 53 personer. **Tilmeldingsfrist: 15. maj.**

### Programmet for turen er følgende:

- København H. (Reventlowsgade udfor Stampesgade) afg. med turistbus kl. 7.05.
- Helsingør (LB-færgerne) afg. kl. 8.00
- Bor ank. kl. 11.30
- Særtog Bor-Ohs Bruk med damp ad OBJ. Flere fotostop undervejs
- Ank. Ohs kl. ca. 14.00. Besøg i OBJs remiser
- Frokostpause (medbragt mad)



Mon ikke et så ægte og stemningsfuldt billede kan lokke så mange til udflugt, at DJKs udflugt til Sverige gennemføres? To YP'er passerer her Brittatorp sommeren 1983 på vej mod Västervik. DJKs udflugt indeholder tillige besøg på Ohs Bruks smalsporsbane i Bor - og så selvfølgelig hyggeligt samvær på den daglange rejse. Sverige kalder! Foto: Jakob Stilling

Efter frokost videre med bussen til Broås og særtog med YP-skinnebus til Växjö, ank. kl. ca. 18.00. Flere fotostop undervejs.

Inden hjemrejsen fra Växjö kl. ca. 19.00 arrangeres fællesspisning på en restaurant nær banegården. Der serveres en varm ret og dessert til ca. 50 svenske kr. Tilmelding til denne fællesspisning sker ved at anføre »F« på girokortet. Afregning sker direkte til tjeneren. Bussen er tilbage i København kl. ca. 23.00.

Til alle de nævnte ture sker tilmelding ved at indbetale turens pris til Dansk Jernbane-Klub, Udflugtsafdelingen, Kalvebod Brygge 40, 1560 Kbh. V., giro 8 11 10 06.

HUSK at anføre antal billetter, hvilken tur betalingen dækker, samt **telefonnummer**. Hvis du ikke efter indbetalingen hører fra Udflugtsafdelingen, gennemføres turen efter det trykte program.

Senere på sommeren arrangeres et besøg på Hedelands Veteranjernbane lørdag den **15. juli**, og særtog med grøn Mh-Cp-Eh på Assensbanen i weekenden **19./20. august**. Mere om disse ture i »jernbanen« nr. 3.

Jakob Stilling

## Kommende møder i Københavnsområdet

Vogn-ex er som sædvanlig åbent den sidste onsdag i hver måned. Der er medlemsmøde 26. april, 31. maj, og sidste møde inden ferien er 28. juni.

BJ

## Nyt fra lokalafdelingerne

### Midtjysk afdeling

Udflugt til Randers-Ryomgård banen den 29. april 1989. Afgang Århus H. 8.30 - hjemkomst samme sted kl. 16.00. Der køres med HHJ Y-tog, og der arrangeres foto-stop undervejs, primært på godsbanen. Besøg i Randers maskindepot.

Pris kr. 95,-, børn under 12 år gratis. Tilmelding til Torben Bay-Johansen på 06 27 04 35, helst inden 20. april.

L.H.J.

### Sydjysk afdeling

Ordinær generalforsamling onsdag den 10. maj 1989 kl. 19.30 i DSBs instruktionslokale på Esbjerg station, Jernbanegade 37. Dagsorden ifølge vedtægter:

1. Valg af dirigent
2. Formandens beretning og kommende planer
3. Godkendelse af regnskab
4. Valg af medlemmer til bestyrelsen (Preben Clausen, Jørgen Krag Nielsen og Torben Frandsen er på valg)
5. Valg af suppleant til bestyrelsen (Per Hundebøll er på valg)
6. Indkomne forslag
7. Eventuelt

Forslag til punkt 6 skal være formanden i hænde senest den 3. maj.

Bjarke Boldt

### Fynsk afdeling

Referat af generalforsamlingen i Fynsk afdeling den 25. januar 1989.

Der var 13 fremmødte, og som det første blev Kim Christensen valgt til dirigent. Derpå kom formandens beretning. Formanden beklagede det svigtende fremmøde til film- og mødeaftener, og at det er svært at finde tilstrækkeligt med deltagere til udflugter. Han kom desuden ind på problemet med at anbringe vognene således, at de ikke er udsat for graffiti. Det ville være ønskeligt, hvis vi fik en vognhal. Beretningen blev enstemmigt vedtaget.

Regnskabet udviste en saldo på 1457,- kr. pr. 30. sept. 1988. Regnskabet godkendtes.

Da der ikke var nogle indkomne forslag, gik man over til valg til bestyrelsen. Til næstformand blev Ejner Schmidt valgt. Bjarne Schmidt blev genvalgt som regnskabsfører, og som bestyrelsesmedlem valgtes Kim Christensen. Peter K. Hansen fortsatte som suppleant.

Under eventuelt blev der stillet forslag om, at de forskellige arrangementer skulle annonceres bedre i »jernbanen«. Man savnede også en fastere struktur i møderne. Dette blev taget til efterretning. Man vil fra første onsdag i marts og fremover holde møde i arbejdsgruppen og se at få lavet Cu vognen færdig (Cu4009 indrettes til værk-

stedsvogn). Derefter takkede dirigenten for god ro og orden, og foreningen gav en kop kaffe.

Per Boysen, Niels A. Nielsen

## Salgsafdelingen

### Nyheder

**Jernbanehistorisk årbog - 89.** Forlaget banebøger har i marts 1989 udsendt denne årbog, der som tema vil have artikler om jernbanehistoriske begivenheder for 125, 100, 75, 50 og 25 år siden. 1989-udgaven indeholder artikler af syv kendte jernbaneforfattere om bl.a. De jyske jernbaner i krigen 1864, Sallingsundfærgeren 1889, da DSB overtog Vejle-Give Jernbane i 1914, De sidste af Haderslev Amtbaners lukning i 1939 samt om lukningen af Svendborg-Nyborg banen i 1964. Bogen, der bliver på 64 sider med ca. 90 ill., koster kr. 135,- inkl. forsendelse.

**Driftsmateriellet 1941.** I banebøgers reprintserie er i efteråret 1988 udkommet et genoptryk af DSBs driftsmaterielfortegnelse fra 1941 med diverse rettelser. Reprintudgaven er kommenteret af Jens Bruun-Petersen med oplysninger om de forskellige vogntypers anvendelse og hvornår. »Nøglen« til DSBs persontogsmateriel 1941-ca. 1960 er på 360 sider med ca. 500 tegninger, og den koster kr. 249,- inkl. forsendelse.

**Motormateriel 3.** Det tredje bind af motormaterielserien behandler de egentlige skinnebusser. Der vil være beskrivelse af de første ombyggede rutebiler, udviklingen af Hilding Calssons første skinnebus, Scandia-skinnebusserne samt de svenske skinnebusser, der kom til de danske privatbaner i 1960'erne og 1970'erne. Bogen indeholder komplette lister og HO-tegninger af alle danske skinnebusser.

Bogen, der er i samme udstyr som de to tidligere, bliver på 88 sider i tværfomat A4 med ca. 200 ill. Den udkommer på banebøgers forlag ultimo maj 1989, og prisen bliver kr. 269,- inkl. forsendelse.

**Motormateriel 1 og motormateriel 2.** Begge bøger kan endnu erhverves. Bind 1 omhandler produktionen af motorvogne på DfA (Triangel) i Odense, og bind 2 omhandler motormateriel ved de danske baner, som blev bygget i udlandet før 1945. Det er bl.a. Kieler-, AEG-, DEVA- og Maybackvognene.

Motormateriel 1 koster kr. 175,- (150,- for medlemmer af DJK) inkl. forsendelse. Motormateriel 2 koster kr. 248,- inkl. forsendelse.

Ovennævnte varer kan bestilles ved indsættelse af beløbet for ønskede varer på postgirkontor 3 17 91 76, Dansk Jernbane-Klub, Salgsafdelingen, Kalvebod Brygge 40, 1560 København V. Husk at anføre bestilling på talon til modtageren.

Husk, at du støtter netop Dansk Jernbane-Klubs arbejde ved at købe dine jernbanebøger gennem DJKs Salgsafdeling!

HCH og OCOMP

Køb dine Banebøger  
i  
DJKs Salgsafdeling



# DANSK JERNBANE-KLUB

## Foreningens generelle adresse

Dansk Jernbane-Klub, sekretariatet  
Birger Bruun  
Kalvebod Brygge 40, 1560 København V.  
Tlf. 33 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  
Firmakontingent (inkl. 6 annoncer à 1/8 side) . . . . . kr. 2000,00

## Indbetaling af kontingent sker til

Dansk Jernbane-Klub, kassereren  
Kalvebod Brygge 40, 1560 København V.  
Tlf. 33 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. 31 59 58 23  
**Næstformand:** Preben Clausen  
Vandværksvej 9, Brejning, 7080 Børkop. Tlf. 75 86 91 20  
**Sekretær:** Birger Bruun  
Platanvej 18, 1810 Frederiksberg C. Tlf. 31 22 05 17  
Bent Jacobsen  
Maj Allé 62, 2730 Herlev. Tlf. 42 84 21 07  
Flemming Jakielski  
Lyngbyvej 19, lejl. 17, 2100 København Ø. Tlf. 42 29 06 02  
Ole-Christian Munk Plum  
Holmevej 8, 4340 Tølløse. Tlf. 53 48 53 83  
Bent Nathansen  
Callunavej 20, 3450 Allerød. Tlf. 42 27 25 23  
Oscar Meyer (suppleant)  
Holløselund Strandvej 9, 3220 Tisvildeleje. Tlf. 42 30 82 22  
Hans Henrik Frost (suppleant)  
Thorvaldsensvej 6, 1871 Frederiksberg C. Tlf. 31 37 02 31

## 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. 42 26 06 78

## Dansk Jernbane-Klub, Udflugtsafdelingen

Jakob Stilling, Kalvebod Brygge 40, 1560 København V.  
Tlf. 33 93 20 02. Postgirokonto 8 11 10 06

## Lokalafdelinger

### DJKs nordjyske afdeling

Hans Meyer  
Blishønevej 9, Godthåb, 9230 Svenstrup. Tlf. 98 38 31 27

### DJKs midtjyske afdeling

Troels Lenchler Poulsen  
Åparken 2, 1.th., 8300 Odder. Tlf. 86 56 03 15

### DJKs sydjyske afdeling

Bjarke Boldt  
Vangen 62, Tarp, 6715 Esbjerg N. Tlf. 75 16 78 54

### DJKs fynske afdeling

Niels Arne Nielsen  
Østre Engvej 16, st.th. 5400 Bogense. Tlf. 64 81 22 72

### DJKs afdeling på Lolland-Falster

Ole Jensen  
Skovvænget 4, 4900 Nakskov. Tlf. 53 88 00 04 (kl.8-16)

### DJKs afdeling for smalsporsmateriel 700 mm

»Remisen« Østre Teglværksvej, Bloustrød, 3450 Allerød  
Tlf. 42 27 08 18 (onsdag og lørdag). Giro: 3 46 56 16

Oscar Meyer

Holløselund Strandvej 9, 3220 Tisvildeleje. Tlf. 42 30 82 22

## Foreningens baner og tog

Information, bestilling af særtog, oplysning om arbejdshold

### Museumsbanen Maribo-Bandholm

Carsten Buhl  
Refshalevej 8, 4930 Maribo. Tlf. 53 88 43 54  
Information i weekender: 53 88 05 49

### Mariager-Handest Veteranjernbane

Ny Havnevej 2, 9550 Mariager. Tlf. 98 54 18 64  
Driftsbestyrer: Flemming Høj Petersen  
Hvidkløvervej 10, Øster Tørslev, 8983 Gjerlev.  
Tlf. 86 47 63 72

### Limfjordsbanen

Niels Julsrud  
Rosenvænget 2, 9530 Støvring. Tlf. 98 37 30 71

### D-maskine gruppen

Preben Clausen  
Vandværksvej 9, Brejning, 7080 Børkop. Tlf. 75 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. 53 60 15 57

### Roskilde

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

### Odense, Konservessporet

Niels Arne Nielsen (se adressen ved fynsk afdeling)

### Flintholm station (Vanløse)

Keld Haandbæk  
Hjalmar Bergstrømsvej 16, 4.th., 2500 Valby  
Tlf. 31 16 26 92



Foto: Christian Bruun

## **BP smøreolie - en vigtig detalje.**

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