



jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

3

Juni 1989



29. ÅRGANG

LØSSALG KR. 35,00



Sparepolitik indenfor DSB har verseret i forskellige versioner her i foråret 1989. Såvel trafikministeren som andre regeringsvenlige politikere har sat DSB kniven for struben ved at bebude drastiske besparelser de kommende fem år. Heldigvis synes det i skrivende stund som om en vis fornuft er ved at indfinde sig, men dønningerne ruller, og i nogen grad, må man desværre nok se DSBs tilskud fra staten blive mindsket. Det kan få katastrofale følger for den skinebårne trafik, beskrevet i lederen på modsatte side. Den jyske længdebane vil dog altid bestå, her nord for Arden i efteråret 1988, hvor Mogens Duus fangede sydgående IC.

Forsiden

Så er der festselsdag på Nordbanen, og det markerer vi med en stor og altfavnende artikel inde i bladet. I skrivende stund er der ikke annonceret særlig festivitas i den anledning, men det var vel nok værd at fejre en af de første pionerbaner på Sjælland - 125 år bliver den såmænd. På billedet er S 732 i færd med rangeringen på Holte station, medens S-toget til Tåstrup er sat på depotspor. Foto af Einar Hoff den 23. april 1966.

Distribution

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

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

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

Indsendelse af stof

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

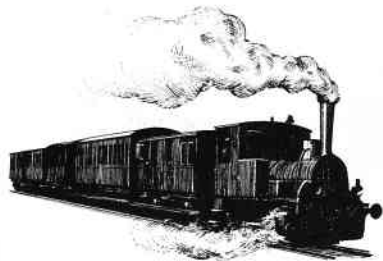
Nr. 4 ventes udsendt ca. 15. august. Indhold: Frederiksbundbanens indvielse, Rutebilskinnebus på AHB, Tunnelbane i København, Baner i Tunis og meget mere.

Tidsfrister

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

Sidste frist for stof til nr. 5/1989: 1. sept. 1989.

Dette nummer af »jernbanen« er afleveret til Avispostkontoret den 13. juni 1989.



jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

29. årgang nr. 3, juni 1989

jernbanen

Vasevej 19 A
2840 Holte
42 42 04 52

Redaktør

Jan Forslund
ansvarshavende redaktør
42 42 04 52

Medredaktion

Anders Riis
Havnegade 8 A²
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

Bladekspektion

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

Annonceekspektion

DJK. Kalvebod Brygge 40, 1560 Kbh. V.
v. Flemming Jakielski. Tlf. 42 91 04 28
Postgirokonto 6 39 68 79

Oplag: 2.400 eksemplarer

Tryk: Mega Tryk, Greve Strand

ISSN 0107-3702

Indhold

Fødselsdag på Nordbanen	60
Sporhunden	68
Exit »Stannioli-ekspres«	69
Zimbabwe for fuld damp	70
Jernbanenyt - kort fortalt	
- DSB	46
- Privatbanerne	73
- Veteranbanerne	74
- Udland	76
Bog anmeldelser	79
Foreningsnyt	80

Om igen, kære politikere

Foråret 1989 bød på endnu en politisk prøveballon, der skabte usikkerhed i jernbanekredse. En strøtanke fra ét af regeringens medlemmer om, at DSB i løbet af en femårs periode skal have et regnskab, der balancerer.

Tanken blev hurtigt tilbagevist fra anden side i regeringen, men perspektiverne i den er skræmmende for os, der mener, at jernbanen er en effektiv og hensigtsmæssig transportform. For hvis man kigger nærmere på økonomien bag de forskellige transportformer, vil man opdage, at jernbanerne i forvejen er det transportmiddel blandt de kollektive transportformer, der modtager det mindste tilskud - altså koster samfundet færrest penge at drive - i forhold til omsætningen.

I dag er trafikken med bybusser og rutebiler langt den mest begunstigede form for kollektiv trafik - og det er resultatet af en målrettet planlægning, der i årene op til 1982-83 reorganiserede den regionale busstrafik over hele landet i regionale trafiksselskaber. Det betød for de fleste egne vedkommende flere - men langsommere - busforbindelser, og det offentlige tilskud til busserne steg samtidig drastisk. Hvor busstrafik hidtil havde været et område, der nok var begunstiget gennem afgiftsfritagelse m.m., men ikke havde modtaget direkte tilskud, blev det nu fra politisk hold bestemt, at passagererne kun skulle betale mellem 50 og 65 procent af den reelle billetpris.

Faktum er, at jernbanerne er langt billigere for samfundet end busserne. Det påhviler jernbanerne selv at vedligeholde deres »vejnet«. Reelt ligger brugerbetalingen ved jernbanerne derfor på 70-90 procent af udgifterne. For rutebilerne gælder, at de altid har været fritaget for at betale for det slid, de påfører vejene.

Derfor er økonomien i forslaget om at fratage DSB driftstilskuddet over en årrække sandsynligvis højst tvivlsom: Tænker man sig det gennemført, vil det formentlig få følgende konsekvenser: Truende nedlæggelse af persontrafikken på alle sekundære strækninger: Thisted-Struer-Herning-Vejle, Langå-Viborg-Struer, Holstebro-Skjern Varde, Skjern-Herning-Silkeborg-Skanderborg, Bramming-Tønder, Odense-Svendborg, Hornslet-Grenå og Roskilde-Køge-Næstved.

På de allerfleste af disse strækninger ville amterne formentlig se sig nødsaget til at overtage trafikken i trafiksselskabs regi. Facit: En overførsel af en række strækninger fra et net, der modtager 25-30 procent i tilskud til et net, der modtager 35-50 procent i tilskud. Hvor trafikken erstattes af busser, vil tilskuddet stige endnu mere i form af øgede udgifter til vejvedligeholdelse m.m., anlæg af busveje og nye rutebilanlæg - udgifter, man ikke vil kunne få dækket over billetterne.

Endelig er det spørgsmålet, om ikke yderligere jernbanenedlæggelser vil skære banenettet så langt ned, at godstrafik på skinner i Danmark stort set ville blive et teoretisk spørgsmål. På vejene er der ingen mulighed for el-drift - og hvad så med miljøet.

Vi behøver en økonomisk ligestilling mellem de forskellige kollektive transportmidler i Danmark, så vi kan få præcis den transportstruktur, der er billigst, mest miljøvenlig og mest effektiv. Og det gøres ikke ved at ramme den del af systemet, der i forvejen er gunstigt med hensyn til fart, økonomi og miljø!

Anders Riis

Fødselsdag på Nordbanen

For 125 år siden blev jernbanestrækningen Lyngby-Helsingør taget i brug

Af Povl Wind Skadhauge Billedredaktion: Jan Forslund og PWS

Den sjællandske Nordbane - engang omtalt som den Nordsjællandske Jernbane - blev åbnet i etaper. Hovedstrækningen København-Hellerup samt sidelinien Hellerup-Klampenborg havde ordinær drift fra 22. juli 1863, og trafikken mellem Hellerup og Lyngby kom i gang senere på året, nemlig 1. oktober. Men først med ibrugtagningen 9. juni 1864 af den meget længere strækning fra Lyngby over Hillerød til Helsingør var Nordbanen i sin helhed til rådighed for driften. Det var fejret dagen forinden med et storstilet indvielsesarrangement med kongelig deltagelse (Christian IX, dronning Louise, kronprins Frederik og prinsesse Dagmar). I tilbageblik kan det føles lidt sært: Begivenheden fandt sted, netop mens der var våbenhvile i den ulyksalige krig, hvor Preussen og Østrig var Danmarks modstandere - den krig, hvis resultat blev Kongeågrænsen. (To år senere var Preussen og Østrig i krig indbyrdes).

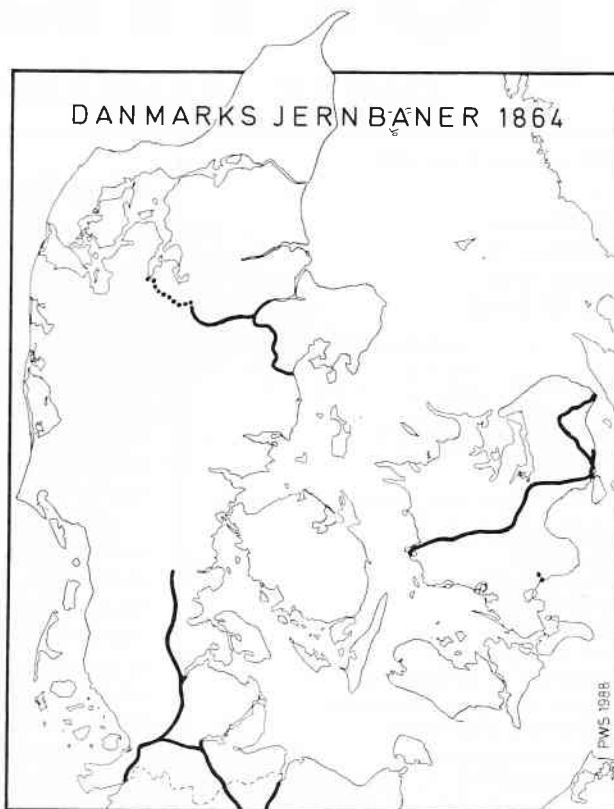
Vel var Danmark ikke blandt de tidligste jernbanelande. Men indenfor det danske monarkis grænser var dog bane mellem Kiel og Altona åbnet allerede i 1844, og i selve landet havde man fra 1847 linien København-Roskilde. Frem til 1864 var der imidlertid ikke åbnet flere danske jernbaner end de på kortskitsen viste (der var endnu slet ikke noget, der kunne kaldes net eller system), og Nordbanen rangerer derfor blandt Danmarks ældste jernbaner. Det er måske endda overraskende, at den ikke simpelt hen er landets ældste bane, for tanken om en »Sporvej« fra hovedstaden til Helsingør var tidligere fremført end ideen om en bane til Roskilde; professor G.F. Ursin gjorde sig allerede i 1839 til talsmand for den.

Men var tanken muligvis rigtig nok, var tiden åbenbart ikke moden. Forsøg på tegning af aktiekapital og diverse regeringsinitiativer endte uden resultat. Først i 1861 så Det sjællandske Jernbaneselskab sig nødsaget til at tage bolden op. Men spillet var ikke let; selskabet løb ind i problemer med Københavns bystyre såvel som krigsministeriet og måtte navnlig finde sig i en helt anden linieføring ud af byen end først påtænkt.

Nogen direkte linie fra København til Helsingør opstod heller ikke i denne omgang. Blandt tre alternative linieføringer valgte man endda (måske lykkeligt nok) den vestligste, som gik til Frederiksborg (Hillerød), og først derfra sigtede mod Helsingør. (I de to andre, som begge gik over Hørsholm, var forbindelse til Frederiksborg planlagt som en sidebane. Den skulle i det ene forslag udgå fra Nivå, og i det andet fra Grønholt). Den »rigtige«, direkte linie til Helsingør kom først med Kystbanens åbning i 1897. Men det er i nogen grad en anden historie, og i det følgende koncentrerer interessen om den nu 125-årige Nordbane, og Kystbanen nævnes kun lejlighedsvis.

Situationen

Selvsagt er det ikke meget af, hvad der er at berette om en gammel og betydningsfuld banestrækning, som kan



Hvor langt fremme Nordbanen er placeret i dansk jernbanehistorie, fremgår af denne kortskitse. Den viser med kraftig streg, hvilke jernbaner der overhovedet var til rådighed for offentligheden, da Nordbanen var åbnet. - Med priklinie er markeret strækningen Viborg-Skive, som halvferdig blev benyttet militært i 1864, men først åbnede rigtigt i 1865. Med priklinie er endvidere antydet Fakse Jernbane, åbnet 1864 som industribane, men først benyttet som offentlig jernbane fra 1879. Tegning: forfatteren

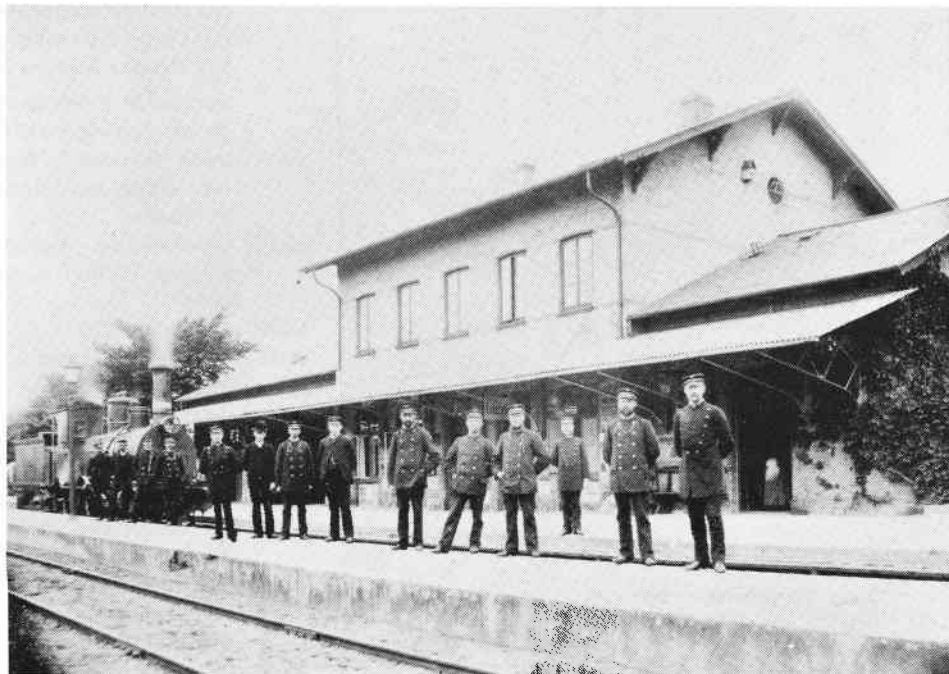
rummes i en almindelig tidsskriftartikel; artiklen kan kun blive en appetitvækker (og garvede jernbaneentusiaster kan med fordel springe fra her). Alligevel er det nærliggende først at spørge: Hvad var det for en verden, Nordbanen blev »født« ind i? Et par antydninger følger, med hovedvægten på jernbaneforhold - selvom det giver et skævt billede, og selvom Danmark på den måde kommer til at virke en smule forsømt.

I Sverige var Västra Stambanan (Stockholm-Göteborg) i brug siden 1862, og Södra Stambanan (Stockholm-Malmö) blev just i 1864 åbnet i sin fulde længde.

I Norge havde man Christiania-Eidsvold (med det stolte navn Norsk Hoved-Jernbane) siden 1854, Lillestrøm-Kongsvinger og Hamar-Grundseth fra 1862, og i 1864 åbnedes Trondhjem-Støren. De to sidstnævnte var forøvrigt anlagt med 3 ft 6 in = 1067 mm sporvidde (senere kendt som kapspor).

I de tyske lande og Frankrig var jernbanerne på en nok så massiv fremmarch. Den første af de rigtig store jernbanetunneler, under Mont Cenis, var under bygning; den

En ledig stund i året 1886 på den ellers så travle landlige station ved Kongens Lyngby. Også på dette billede ses en maskine litra F(s). På denne og andre sjællandske lokomotivtyper med blankpudset kobbermundingskrave virker det rød/hvide skorstensbånd underlig malplaceret, sine egne kvaliteter til trods. Den prunkløse stationsbygning, hvis vægge under bølgeblikperrontaget er velbesat med reklameskilte fra mange forskellige firmaer, fik i 1891 en langt større og mere pretentios afløser. Men også den har måttet lade livet; nedrivning skete 1956-58. - På Jernbanemuseet i Odense kan en del af sceneriet - også perronlygten - genopleves.
Arkiv: Jernbanemuseet



blev påbegyndt i 1857 og færdig i 1871. Tænk, at nogen turde tro på ideen og være i stand til at fastholde den!

På de britiske øer lå allerede et system næsten identisk med det endelige hovedbanenet og store dele af sidebanenettet. En mængde vidunderlige broer, viadukter og andre storslåede jernbane-bygværker var etableret, også til glæde for nutiden.

I det østlige USA fandtes ligeledes et vældigt net (men ikke anlagt i samme evighedsperspektiv som det britiske). Ydermere eksisterede flere linier, som førte helt fra New York til Mississippi, og fra Chicago udgik hovedlinier hundreder af miles mod alle verdenshjørner. Trods den igangværende amerikanske borgerkrig (1861-65) var bygningen af den første transkontinentale jernbane kommet i gang, baseret på den i 1862 vedtagne Pacific Railroad Act.

Grundlæggeren af verden største lokomotivfabrik, Matthias Baldwin, fyldte 69 (og døde to år senere). En af de mest fremtrædende britiske lokomotivkonstruktører nogensinde, George Churchward, var ved at nå skolealderen. Østrigs Karl Gölsdorf fyldte tre år. Ophavsmanden til Garratt-typen blev netop født i 1864, og blandt hans jævnaldrende (indenfor et års tid til hver side) var den senere maskinchef ved Lancashire og Yorkshire Railway og ved LMS, George Hughes, og el-drift pionerer som Hans Behn-Escenburg, Charles Brown og Walter Boveri.

Med blikket i en lidt anden retning: De store senromatiske komponister Gustav Mahler og Edward Elgar blev henholdsvis fire og syv år; Richard Strauss kom til verden i 1864. Det samme gjaldt den netop nu igen i 1980'erne så værdsatte danske maler Vilhelm Hammershøj, medens den internationalt nok så kendte norske maler Edvard Munch var et år ældre. De danske forfattere Skjoldborg og Stuckenborg var småbørn, deres engelske kollega Rudyard Kipling lå i moders liv.

Visse krige er nævnt. 1864 var også året, hvor Geneve-konventionen blev vedtaget og Røde Kors dermed blev til, hvor Storbritannien og Frankrig enedes om det signalfagssystem, der efterhånden blev alle søfarende nationers, hvor cykelkæden blev opfundet, og hvor

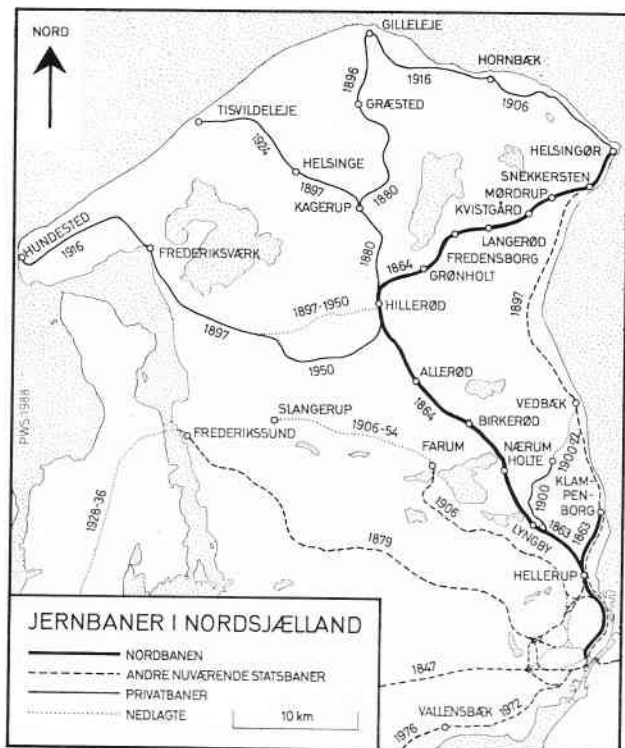
Maxwell uden at kunne føre bevis for sin påstand rigtigt forudså eksistensen af radiobølger! Samme år fik man mulighed for at genbruge stålaffald i Martins smelteovn (Siemens-Martin processen), og i England byggedes et stålvalseværk for produktion af Bessemer-stålskiner.

Tilbage på det trafikmæssige område bør det retfærdigvis tilføjes, at der i 1863 var åbnet en sporvognsline mellem Frederiksberg Runddel og Trommesalen. Den var en af de første i det kontinentale Europa, og her var Danmark altså tidligt ude. Videre må det huskes, at flere danske jernbaner blev åbnet i de nærmest følgende år. Og diligencebefordringen fra København ophørte i 1864. (Men dermed forsvandt hverken heste eller kvæg fra byen).

Betydningsfulde årstal

En del af Nordbanens historie efter åbningen skitseres med følgende årstalsliste. Nødvendigvis må det først nævnes, at dens tracé mellem stationerne i København og Hellerup oprindeligt var en ganske anden end den nuværende: Banen løb over hovedsagelig åbent land gennem den senere bydel Nørrebro og videre til Hellerup via Lersøen. Den nordligste del af dette forløb er stadig bevaret som jernbane, men indgår i anden sammenhæng. Der var dobbeltspor mellem København og Hellerup fra begyndelsen.

- 1877.** 2. spor åbnes på strækningen Hellerup-Klampenborg.
- 1880.** Staten overtager Det sjællandske Jernbaneselskab og hermed altså også Nordbanen.
Samme år åbnes den første sidelinie ud over Klampenborgbanen. Det er Gribskovbanen, en privatbane ligesom de senere landlige sidelinier til Nordbanen. Den udgår fra Hillerød og ender i første omgang i Græsted.
- 1885.** Statsbanesystemerne øst og vest for Storebælt sammensluttes til De danske Statsbaner = DSB. (En fælles maskinafdeling oprettes dog først i 1892).
- 1886.** Som en følge af Københavns ekspansion åbnes Nørrebro station, på det vestligste punkt af



Dette rids illustrerer først og fremmest strækningen København-Hillerøds funktion som stambane i det nordsjællandske system. Samtidig viser det, hvorledes Hillerød-Snekkersten indgår som en af systemets sidebaner. Af stationer er kun markeret Nordbanens standsningssteder fra Holte og nordpå samt visse andre på denne og øvrige baner. På grund af den lille målestok er dog slet ingen stationer markeret i selve Københavnsområdet, og havnebaner er af samme årsag udeladt. Men Nordbanens oprindelige, endnu delvis bevarede tracé fra København til Hellerup kan netop følges. Tegning: forfatteren

strækningen mellem København og Hellerup. Placeringen markeres i dag af Nørrebroparken.

1891. Ved Lersøen åbnes en speciel holdeplads med privat sidespor til Københavns Renovations-Kompagnis opladspladser, hvor særlige latrinvo-gne (hver med tre store tønder) kan læsses.

Samme år fuldføres 2. spor fra Hellerup til Holte, og en ændret indføring til og ny station i Helsingør tages i brug.

1892. Der indsættes jernbanefærge mellem Helsingør og Helsingborg.

1897. Frederiksværkbanen åbnes. Ligesom Gribskovba-nen har den udgangspunkt i Hillerød.

Samme år bliver Nordbanen skueplads for en af dansk jernbanehistories virkelige katastrofer. På Gentofte station kommer 40 mennesker af dage og 140 såres, da et gennemkørende tog kører bagfra ind i et holdende.

Igen samme år åbnes Kystbanen. Strækningen mellem Snekkersten og Helsingør bliver fælles med denne og forsynet med 2. spor. Sidelinien til Klampenborg integreres i Kystbanen (men bliver i en vis forstand selvstændig igen, da strækningen Hellerup-Klampenborg gøres 4-sporet i 1928).

1900. Der åbnes igen en sidebane. Det er Nærumbanen, som udgår fra Lyngby og oprindeligt fører videre til Vedbæk.

1906. Slangerupbanen (privatbane) åbnes. Den er ikke i egentlig forstand en sidelinie til Nordbanen, men

har alligevel sin forbindelse til det øvrige jernbane-net via denne - ad et spor, som udgår fra den syd-lige del af Nørrebro station.

Samme år åbnes banen fra Helsingør til Hornbæk, senere ført videre til Gilleleje. Den er heller ikke en ægte sidelinie til Nordbanen, selvom den udgår fra dennes endestation, men knytter sig mere til Kystbanen.

1921. Linieføringen mellem København og Hellerup ændres til den nuværende, der følger Kystba-nens.

1932-

1935. I tre etaper åbnes 2. spor mellem Holte og Hille-rød. Nordbanen er derefter dobbeltsporet hele vejen fra København til Hillerød.

1834. Elektrisk drift - for tog til Klampenborg - påbegyn-des mellem København og Hellerup.

1936. Elektrisk drift udvides til Holte. Samtidig ændres Nærumbanens forbindelsespunkt fra Lyngby til det nye standsningssted Jægersborg.

1968. Elektrisk drift udvides til Hillerød.

1976. Farumbanen - den efter 1954 tilbageblevne del af Slangerupbanen - indføres til Svanemøllen og bliver for så vidt en sidelinie til Nordbanen.

Karakteristik

I linieføring og længdeprofil kan Nordbanen absolut ikke måle sig med den så fornemt anlagte bane fra København til Korsør - dertil kræves også meget! Skønt der er en kraftig stigning fra Hellerup mod nord, byder linien nu ikke på helt store vanskeligheder. Dette til trods for, at Nordbanen blev anlagt forholdsvis billigt gennem områ-der, hvis landskabelige ynder man skal være ret sløv for ikke at få øje på. Lad det dog med det samme være sagt, at udstrakte parcelhuskvarterer og andre ekspanderende byområder sine steder har beskåret den smukke udsigt mærkbart, i stigende grad efter 2. verdenskrig.

Imidlertid kan man stadig med god samvittighed kalde Nordbanen malerisk; begrebet scenic railway er ikke helt ved siden af. Som ingen anden dansk strækning kan den vel også betegnes »kongelig slotsbane«. Den fører fra Københavns slotte via Sorgenfri til Frederiksborg, Fre-densborg og Kronborg. Tilmed ligger ruinen af Valdemar Atterdags Gurre mindre end tre km fra skinnerne. En ikke ubetydelig særtrafik - specielt i forrige århundredes sid-ste årtier - har banen i hvert fald haft i kraft af det danske kongehus' benyttelse af Fredensborg til sommerresi-dens, forstærket ved familierelationerne til andre euro-pæiske fyrstehuse.

Nordbanens normaltrafikale status har varieret betyde-ligt i tidens løb. Den indre del har i alle 125 år været præ-get af nærtrafik under forskellige former, med tiden udvi-det til stadig større afstand fra selve København. Banen som helhed blev derimod fra begyndelsen betragtet som fjernbane. Det kunne næppe være anderledes, selv om førnævnte professor Ursin i sin begejstring for skinnebå-ren trafik havde ment allerede et kvart århundrede tidlige-re, at en sporforbindelse ville gøre Helsingør til forstad for København.

Dampskibsforbindelse mellem Helsingør og Helsing-borg eksisterede ganske vist, da banen åbnedes. Men først da overførsel af jernbanevogne kom i gang fra 1892, blev Nordbanen en egentlig international jernbane-linie. Denne status varede imidlertid kun, indtil Kystba-nen overtog den internationale trafik ved sin færdiggørel-

Nærmest som indbegrebet af en landlig europæisk stationsbygning fremtræder Kvistgaard på dette postkort. Optagelsestidspunktet er ikke oplyst, men forfatterens eksemplar er i hvert fald sendt fra Kvistgaard i sommeren 1919 (til hans mor i Haderslev, dengang 12 år, fra en skoleveninde på rekreationsophold efter krigstidens smalhans - og med hilsen til hele klassen). Kortet, med det uniformerede personale opstillet på perronen og alle relevante detaljer klart til skue, gengiver den fotografiske optagelse yderst tilfredsstillende - man kan tælle mursten - og er et charmerende eksempel på sin genre. (Arkiv: forfatteren)



se fem år senere. Siden har strækningen mellem Hillerød og Snekkersten faktisk været en sidebane, selv om det ikke umiddelbart slog igennem i køreplanerne. Og eftersom den så herligt udtænkte transitlinie Helsingør-Frederikssund-Ringsted-Næstved... eller -Korsør... ved stop for anlægsarbejderne på den til sidst manglende strækning mellem Hillerød og Frederikssund aldrig blev fuldført, er »Lille Nord« forblevet lokalbane.

Derimod kan Nordbanestrækningen mellem København og Hillerød, sin relativt beskedne længde til trods, betegnes som stambane. Påstanden skal tages helt bogstaveligt; som berørt i årstalslisten og uddybet i kortskitzen er en række sidebaner tilføjet efterhånden, og man kan roligt hævde, at den jubilerende strækning er uundværlig i det nordsjællandske jernbanesystem. Den var ikke med blandt hurtigtogslinierne, dengang DSB på sine oversigtskort fremhævede disse i forhold til øvrige statsbanestrækninger. Men da man senere gik over til at skelne på anden måde, var København-Hillerød markeret som hovedbane (og Hillerød-Snekkersten som sidebane).

Stationer

Nordbanen udgik oprindelig fra en allerede før selve hovedstationen etableret, men ikke helt færdig filial af Københavns 2. banegård. Denne med sit gennem årene stadig øgede (og håbløst klemte) system af filialstationer blev taget i brug senere i 1864, men allerede nedlagt som hovedbanegård ved ibrugtagningen af nuværende Kh i 1911. Nordbanen havde dog fortsat terminal på »det gamle banegårdsterræn« lige til omlægningen i 1921, og først da fik Nordbanepassagererne glæde af de nye faciliteter.

Da Nordbanen for 125 år siden lå færdig i sin første skikkelse, havde den følgende stationer: København, Hellerup, Gjentofte, Lyngby, Holte, Birkerød, Lillerød, Hillerød, Fredensborg, Qvistgaard og Helsingør samt - på sidelinien - Charlottenlund og Klampenborg. For at undgå forvekslinger med Hillerød har Lillerød i en langt senere tid skiftet navn til Allerød. Og for flere af de øvrige stationer er skrivemåden moderniseret.

Den første udvidelse af listen kom, da der i 1879 blev anlagt en holdeplads ved Snekkersten. I 1891 opførtes

en stationsbygning, men rigtig station blev det først, da Kystbanen åbnede.

Som nævnt i årstalslisten tilkom Nørrebro station i 1886 og den specielle »latrinbanegård« ved Lersøen i 1891. Sidstnævnte blev nedlagt igen i 1906 og Nørrebro i 1930. Navnene lever videre på andre anlæg, men disse hører ikke hjemme i Nordbanens historie.

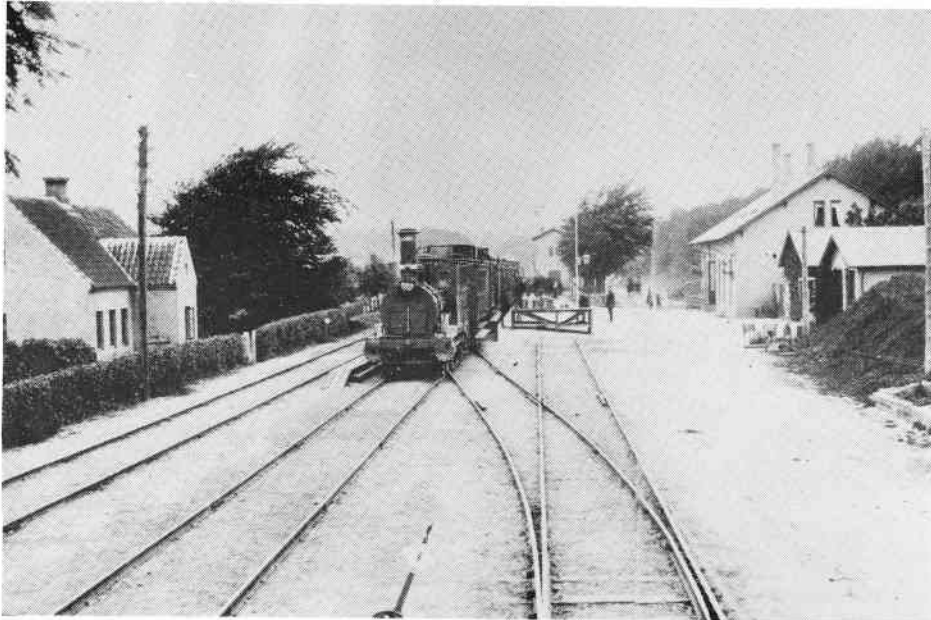
Efter omlægningen til den delvis underjordiske tracé (Boulevardbanen) i 1921 ophørte Nørrebro med at være Nordbanestation. Til gengæld standsede togene ved Nørreport og Østerbro (senere omdøbt til Østerport) stationer.

For fuldstændighedens skyld skal nævnes, at Ordrup billetsalgssted oprettedes i 1924 på den tidligere sidelinie til Klampenborg.

Ved elektrificeringens 1. etape etableredes stationerne Vesterport, Nordhavn og Svanemøllem, og i 2. etape opstod Bernstorffsvej, Jægersborg, Sorgenfri og Virum. Sidstnævnte afløste et ældre, noget sydligere beliggende



Helsingør's første banegård. Optagelsen menes at være fra ca. 1890, altså ikke så længe før ibrugtagningen af den nuværende station ved havnen. Man rangerede endnu med en hest af kød og blod - og var i hvert fald nødt til at bruge den som trækraft på den oprindelige havne bane. Billedet har et væld af detaljer, som er et nærmere studium værd. I første omgang fanges opmærksomheden dog af den uniformerede herre, som vender ryggen til. Han kan ikke være uvidende om fotografens tilstedeværelse. Gælder det et væddemål, eller hader han fotografen? Arkiv: Jernbanemuseet



Holte station, enestående smukt beliggende mellem Vejlesø - som blot anes - og Geelskov. Billedet, der er set mod nord, angives at være fra perioden 1885-91. Lokomotivet er af litra F(s), der med første byggeår 1883 var den sidste sjællandske Esslingenkonstruktion og den sidste sjællandske hurtigløber før litra K(s). Stationskomplekset i billedets højre del viser tydeligt den stilfærdige, men senere gennem lang tid så forkætrede »jernbanestil«, hvortil der faktisk er nære paralleller i en række europæiske lande. Men det er nu ikke altid skorstenspiberne er så stilkede som her! Arkiv: Jernbanemuseet

Holte station en gang til, en sommermorgen vistnok i 1923. Ikke for at vise forandringerne på stationen, men på grund af toget, som en O-maskine er parat til at føre mod København. I det indgår både dobbeltdækkere, åbne skovvogne (med de ikke oprindelige skydevinduer anbragt forrest i kørselsretningen) og rystevogne. Læseren vil selv vide at vælge det tillægsord, som bedst dækker hans opfattelse af oprangeringen, men her er foreløbig nogle forslag: grotesk, utrolig, genial, grinagtig, malerisk, pinlig, økonomisk, umenneskelig, Storm P-agtig, grænseoverskridende! Foto: P. Rutherford, arkiv: Jernbanemuseet



Kongetog (eller en del af et)? i Fredensborg - »hofstationen« - fotograferet 1891. Trækkraften er igen en F(s)-maskine. Gallaudsmykningen med rigsvåben og dannebrog skjuler driftsnummeret. Maskinen er dog formentlig en af de tre sidstbyggede - dem, som Sächsische Maschinenfabrik i Chemnitz havde leveret i 1888. Den treakslede tender tyder på det. Det samme gør dom og sandkasse; de er uden den for datidige Esslingenlokomotiver så typiske profilering. Den høje vogn med våbenskjold på siden er den treakslede kongelige salonvogn (S 1) fra 1871. Ikke bare det rullende materiel, men også personalet er strampudset, og medaljer luftes. Arkiv Jernbanemuseet

standsingssted. Knyttet til 3. etape anlagdes et ikke i køreplanerne optaget trinbræt ved Høvelte, specielt til brug for det militære mandskab, hvorimod øvrige planer om flere standsningssteder mellem Holte og Hillerød har været uden varigt resultat.

Alle de i forbindelse med elektrificering oprettede standsningssteder var og er kun beregnet på de elektriske tog, men jævnsides med 1. elektrificeringsetape halverede man med Grønholt, Langerød og Mørdrup de hidtil ret store stationsafstande på »Lille Nord«.

Den seneste væsentlige stationsændring på Nordbanen angik Svanemøllen station. Den blev ved Farumbanens tilslutning erstattet af et helt nyt, sydligere beliggende anlæg af samme navn.

Nordbanens oprindelige stationsbygninger uden for København blev alle projekteret af arkitekten Vilhelm Carl Heinrich Wolff (1833-1893), ikke at forveksle med den mere kendte Henning Wolff. Det betød, at en vis standardisering gjorde sig gældende fra begyndelsen. Alligevel udgør Nordbanens stationsbygninger nu om dage en meget varieret kollektion. Årsagen ligger både i tilkomsten af nye stationer til forskellig tid og i, at flere stationsbygninger er udskiftet; Lyngby slider endda sin tredje.

Blandt Nordbanens stationsbygninger (siden mere opfattet som Kystbanens) er en af Danmarks mest særprægede banegårde, nemlig Helsingørs snart 100-årige 2. banegård. Arkitekt var N.P.C. Holsøe, medarbejder Heinrich Wenck. Muligvis inspireret af den 1881-89 opførte centralbanegård i Amsterdam og i hvert fald med udgangspunkt i Rosenborg, Frederiksborg og andre danske bygninger fra Christian 4.'s tid, ligner denne terminalbygning til forveksling et slot i gedigen nederlandsk renæssance. Den nordøstvendte hovedfacade smiler tværs over havnen til Kronborg - en virkning, som i tidens løb beklageligvis er svækket. (Om Kronborg nogensinde har gengældt smilet, er en anden sag).

Udprægede modsætninger til Helsingør banegård findes blandt de endnu bevarede af Nordbanens oprindelige landstationer. Nogle af dem er næsten selvudslettende bygninger med et nøgternt, funktionelt og - fristes man til at sige - anonymt, i bedste forstand tidløst præg. De signalerer klart deres funktion og adskiller sig også på den måde fra Helsingørbygningen, der foruden slot ligeså godt kunne være rådhus, domhus eller hovedbygningen for en hvilken som helst større virksomhed, så længe man blot ser den fra gadesiden.

Trafik

Klampenborgbanens køreplan forbigås her. Selve Nordbanen havde, mens Lyngby var endestation, tre daglige togpar. Da banen skulle tages i brug i sin fulde længde, fastlagde »Directionen for de sjællandske Jernbaner« den 31. maj 1864 en »Kjøreplan for de ordinaire Tog paa Jernbanen imellem Kjøbenhavn og Helsingør«, som ligeledes omfattede tre daglige togpar (næsten en naturlov!). I hver retning var to af togene persontog, som standsede ved alle daværende ni mellemstationer. De klarede København-Hillerød på 1 time og 10 minutter, og hele turen mellem endestationerne varede 2 timer. Det tredje togpar var »Blandet Person- og Godstog«, som selvfølgelig også holdt ved alle stationer og havde en samlet tid på 2 ½ à 3 timer.

Allerede året efter kom et fjerde togpar, også blandet-tog, og man strammede køretiden for de »blandede



Lillerød Station står der på skiltet ved kanten af den lange stationsbygning brede tagudhæng. Og året menes at være ca. 1905, men kan også være lidt senere. Under alle omstændigheder indgår både toakslede kupévogne og endnu ret nye bogiekupévogne i stammen til højre på dette postkortsommerbillede fra »før verden gik af lave«. Arkiv: Mogens Krøjer

Person- og Varetog« til 2 ¼ à 2 ½ time. De normerede ophold på mellemstationerne var af tilsammen 40 minutters varighed. Og i 1867 tilkom et særligt togpar: persontog, som kun kørte på sommersæsonens søn- og helligdage. I 1868 kom så, hvad britiskinteresserede jernbaneentusiaster måske vil kalde »slip coach med modsat fortegn«. En enlig persovogn blev på hverdage i sommersæsonen afsendt fra Lyngby til Gentofte, derfra videre til Hellerup og her hængt på motortoget fra Klampenborg til København. Vognen blev trukket af heste til Vintappergården og klarede resten af sin selvstændige tur ved tyngdekraftens hjælp.

I 1881 kørte dette tog, som ikke var noget tog, for sidste gang. Samme år omfattede køreplanen i alt seks togpar mellem København og Helsingør, heraf to persontog, tre blandede tog og ét rent godstog. Det var næsten lige så fyldig en toggang som på Korsørbanen (der havde yderligere ét blandet-tog, og af hvis passagertog det ene for øvrigt var et iltog).

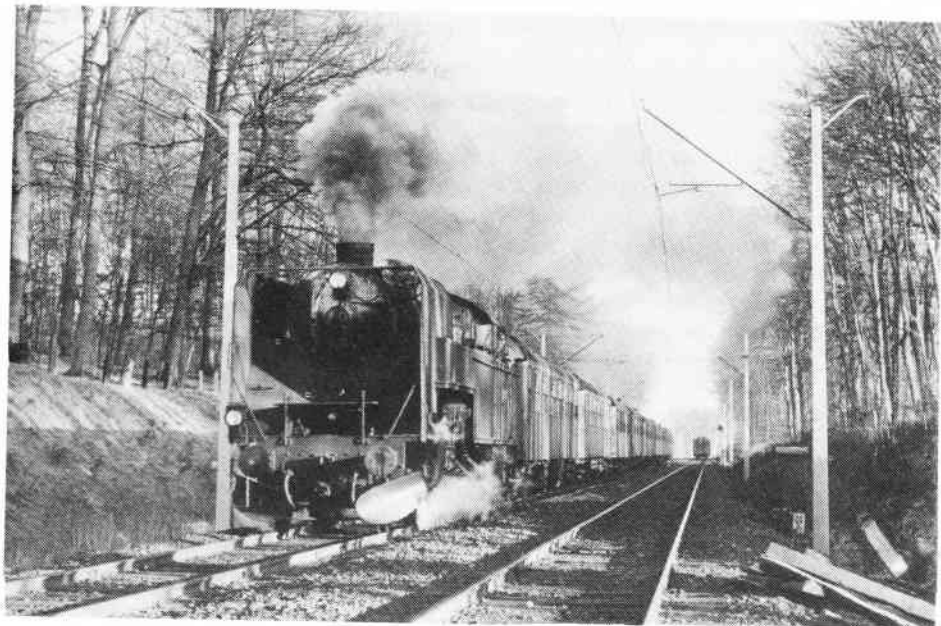
Nordbanens trafik er siden blevet ved at vokse, bl.a. fordi den gav grundlag for bebyggelse, som igen affødte trafik. Afbrudt af indskrænkninger som følge af forsyningsvanskeligheder under de to verdenskrige er køreplanen lidt efter lidt udvidet til situationen i dag, hvor Nordbanens sydligste del indgår i den københavnske bybanes kernestrækning og har en så intens trafik som nogen bane i landet. Hvor man på de almindelige ugedage kan komme fra København til Holte ni gange i timen og til Hillerød tre gange. Og hvor der er timedrift (og lidt til) på strækningen Hillerød-Helsingør, som er helt selvstændig og har sine egne tog.

Køretiden er nu 23 eller 29 minutter mellem København H og Holte alt efter antallet af stop undervejs. Fra København H til Hillerød - med S-togslinie A - er tiden 39 minutter. Og hvis man vælger at fortsætte rejsen helt til Helsingør, skal man efter blot 3 minutters ophold med togskitte i Hillerød bruge yderligere 30 minutter.

Undervejs til denne tingenes tilstand, hvor persontrafikken er absolut dominerende, er mange udviklingstrin passeret. Passager- og godstrafik er skilt helt ad. Og mens alle tog i begyndelsen kørte hele vejen fra hovedstaden til sundtoldsbyen og tilbage igen, har i tidens løb en række af mellemstationerne fungeret som endestationer (vendestationer, om man vil) for lokaltog, hvormed toggangen blev fortættet nærmest storbyen. Det gælder



Dagligdag i Holte - omstigning til S-tog. Nordbanetog med MO både for og bag gør klar til afgang og to minutter efter er der grønt lys for S-toget mod København. Foråret 1968 inden det hele blev elektrisk. Foto: Einar Hoff



Nordbanen er i nyere tid synonym med S-maskinen. Her pruster S 740 gennem skoven nord for Holte med aftentoget 17.19 fra København. Oprangering af to AL!, seks Cl og Cle. Foto Einar Hoff den 10. april 1968 kort inden at S-toget gjorde til indtog helt til Hillerød



I mange år har den yderste del af den oprindelige Nordbane haft et mere lokalt præg og uden den helt store trafik. MO-vognene var som skabt til »Lille nord«, men det var jo så som så med komforten. I 1984 indsattes DSB lynetter og det gav banen et kraftigt passageropsving, og nu køres der udelukkende med 3- og 4-vognstog. Foto i Helsingør med to togstammer med klassisk oprangering MO -Bhs den 9. juni 1984. Bemærk den begyndende elektrificering af Kystbanen og den slotsagtige stationsbygning. Foto: Jan Forslund

foruden Holte og Hillerød, som stadig er terminaler, også Lyngby og Birkerød. Ja, selv Fredensborg og Kvistgård hører hjemme på listen.

For strækningen København-Hillerød såvel som sidelinien til Klampenborg kan man roligt påstå, at forventningerne om banens benyttelse er indfriet og i en mangfoldighed af tilfælde også overtruffet. Helt det samme kan ikke siges om strækningen fra Hillerød til Snekkersten. For den var kystbanens åbning et slag. Ikke før i 1933 drog DSB dog den fulde konsekvens af, at trafikbehovet var vidt forskelligt på de to dele af banen; man aflivede da de gennemgående tog og gjorde omstigning i Hillerød obligatorisk. Men endnu mange år senere, også efter elektrificeringen til Holte, stod Nordbanen og Kystbanen endda opført i køreplanerne som varianter af samme tema, nemlig København-Helsingør over henholdsvis Hillerød og Rungsted, skønt næppe mange rejsende så noget reelt valg. Det var nok svært for jernbaneetaten at frigøre sig fra de forestillinger, som var affødt af Nordbanens oprindelige status.

Rullende materiel

Tre af Danmarks ældste lokomotiver, 1A1-maskinerne Odin, Rota (eks Sjælland) og Hildur (eks Danmark), har faktisk gjort tjeneste på Nordbanen til Klampenborg, omend ikke i oprindelig tilstand. Også nogle af de i 1850'erne anskaffede Crampton-lokomotiver 2A har været i brug på Nordbanen, dog næppe meget. Og i den jubilerende banes lange historie har selvsagt et stort antal andre damplokomotivkonstruktioner sluttet sig til de nævnte. Skal man nævne enkelte særlig typiske, må det blive persontogstenderlokomotiverne, først litra A (senere As) fra 1876, siden litra O fra 1896 og litra S fra 1924. For hver sin generation af københavnere kan de have været det første billede, ordet Nordbane kaldte frem for det indre øje. Dette selvom de også gjorde tjeneste på andre strækninger, navnlig Kystbanen.

Tillige har mange typer af motormateriel været at finde på Nordbanen; Hillerød-Helsingør indtager endda siden indsættelsen af ML-FL-togsættene i 1984 en absolut særstilling blandt landets statsbanestrækninger, idet tilsvarende materiel ellers kun findes på privatbanerne.

I personvognsmateriellet på Nordbanen har forskellige perioders typer til udflugts- og nærtrafik på afgørende vis præget billedet. De toetages vogne med kupeer i stuen og storrum på 1. sal fik således deres debut netop på Nordbanen allerede i 1868. De åbne sommervogne fra 1880 havde heller ikke noget alternativt virkefelt gennem den første halve snes år. Efter Kystbanens tilkomst måtte de to nordgående baner derimod fra begyndelsen deles om følgende vogntyper: de fireakslerede midtergangsvogne fra 1894, de toakslede rystevogne fra 1912, de charmerende FF-vogne (senere CR) fra 1928 med ekstra indgang midtpå og de alsidigt anvendelige (men yderst nøgterne) CL-vogne fra 1943.

Alle hidtidige generationer af elektrisk S-togsmateriel har været benyttet på Nordbanen, som tillige er den eneste danske strækning, hvor der i elektriske togsæt har været aptering for 1. klasse.

Andre særpræg i materielbenyttelsen på Nordbanen skyldtes den gennemgående trafik til og fra de i Hillerød tilsluttede privatbaner, som i perioder gjorde det muligt at se både »fremmede« lokomotiver og vogne i tjeneste mellem Hillerød og København.



Første dag med lynetter, litra ML, på Nordbanen. I Kvistgård krydses med MO 1846. Foto den 14. august 1984 af Jan Forslund.

Læsning

»Det var, hvad vi havde valgt at bringe« i denne jubilæumsopsats. Og trods artiklens længde var det i virkeligheden kun lidt, for emnet er stort. På grund af Nordbanens centrale placering i dansk jernbanehistorie er den da også omtalt i utallige artikler og bøger (hvorimod der i skrivende stund ikke vides at eksistere nogen speciel Nordbanebog at henvise til). Det er derfor uddrag af en meget lang liste, som følger her.

Først en række bogtitler fra det ret unge forlag banebøger, som pudsigt nok har berørt emnet i adskillige af de hidtidige udgivelser, men endnu ikke er gået direkte løs på det:

- John Poulsen m.fl.: Københavns S-bane 1934-1984. 1984.



Nordbanen må stadig betegnes som stambane, i hvert fald på strækningen København-Hillerød. Her grener tre baner ud, alle med anselig persontransport. På billedet ankommer Gribskovbanen med et 6-vognstog og »Lille nord« med et 4-vognstog om morgenen den 18. april 1989. Foto: Jan Forslund.

- John Poulsen: Gennemgående Vogn til Privatbanen. 1985.
- Jens Bruun-Petersen: Personvognsmateriellets historie. 1986.
- John Poulsen: Københavns banegårde. København H. 1. december 1911-1986. 1986.
- Peer Thomassen: Nørrebros stationer gennem 100 år 1. juli 1886-1986. 1986.
- Peer Thomassen: Forsvundne jernbanestationer. 1988.
- Eigil Christensen og John Poulsen (red.): Jernbanehistorisk årbog '89. 1989. Heri af Birger Wilcke og John Poulsen: Nordbanen og de københavnske banegårdsforhold. Med de sidste ord i denne artikel bebuder BW og JP for øvrigt en større bog om Nordbanen. Den må blive en bestseller.

Af anden litteratur, hvor oplysninger om nogle af emnets

aspekter er let tilgængelige, nævnes følgende, ligeledes i kronologisk orden:

- Martin Buch og C.I. Gomard: Danmarks Jernbaner. Bind I.
- Alex Kappels Forlag, København 1933. (Redigeret og kommenteret reprint ved forlaget banebøger 1987).
- Holger G. Hansen: Jernbaneminder. Forlaget Fremad, København 1962.
- Signalposten 2. årgang - 4: Nordbanen År 1864-1964. Hæftet indeholder to artikler: »Den Nordsjællandske Jernbane« af E.L. Parbøl - og »Fra 3 tog om dagen til timekørsel« af A. Gregersen.
- Peer Thomassen: Kystbanen 1897-1972. Historisk-topografisk Selskab for Søllerød Kommune 1972.
- Mads Østerby: Danske Jernbaners Byggeri. Odense Universitetsforlag 1984.

□

Sporhunden



Efter tre års strejfen omkring er sporhunden endelig ved at være hjemme igen, det må være lugten af kødfulde flæskeben, der trækker. Stationen oser jo lidt af landlig idyl, her hvor stationsbestyreren håndterer overkørselsanlægget efter, at dagens sydøstgående godstog er kommet til perron. Landligt er der skam også, men villakvarterer nærmer sig kraftigt den før så øde beliggende station, som nu fire år senere (foto fra 12. juli 1985) har skiftet ydre, især stationsterrænet. Og MX 1014 og 1018 er forvist til anden arbejdsopgave. Foto: Jan Forslund.
Kan du gætte stationens navn, så send dit svar til redaktionen i Holte inden 15. juli, måske er du den heldige vinder af en jernbanebog.

Sidste nummers sporhund var i Nakskov, og selvom der var lidt hjælp i teksten, modtog redaktionen kun 35 rigtige svar. Mange gæt koncentrerede sig om Ringsted, Sorø og Slagelse. Detaljen i baggrunden var såmænd LJs lynette. I parentes bemærket er der dagligt 1-2 DSB trukne tog direkte fra København til Nakskov. Den heldige vinder blev **Steffen Juul Hagelberg** fra Vordingborg (som beder familien om ro, når »jernbanen« kommer ind ad døren). En bogpræmie er afsendt.

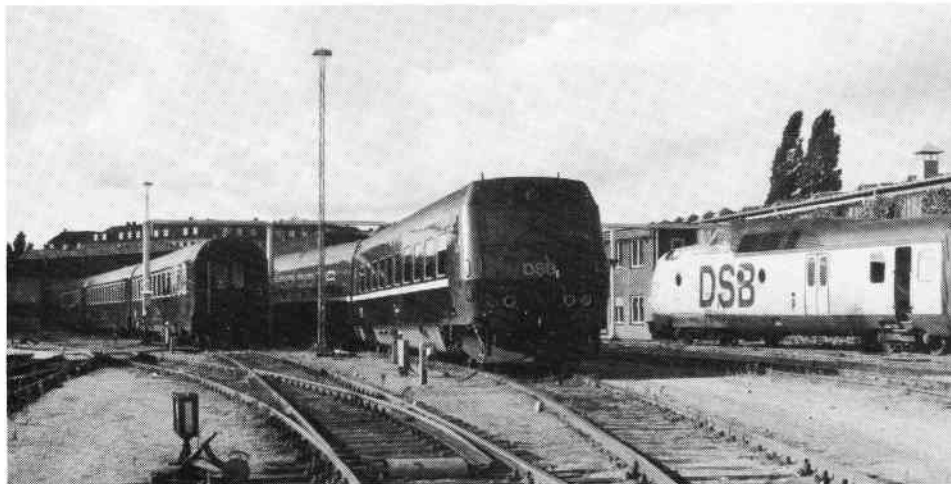
Hjælp!

Redaktionen mangler artikler, små som store. Fat pennen og gør bladet endnu bedre.

Red

Exit »Stanniol-ekspress«

Indtryk fra besøg på maskindepot Helgoland



Helgoland maskinværksted den 25. september 1988. Til venstre ses de tre nye flexvogne, i midten »Protolyntoget« og til højre et af de snart ophugningstruede MA lyntog. Foto: Jan Forslund

Af Anders Riis

Det var en lille snes forventningsfulde DJK-medlemmer, der indfandt sig, da DJKs midtjyske afdeling 11. marts - på salig Kong Frederik IX's 90 års dag i øvrigt - havde arrangeret besøg på maskindepot Helgoland i København.

Forventningerne blev ikke skuffet. Vi blev vist rundt på området af ingeniør Tage Andersen, der fortalte sagligt og detaljeret om Helgoland og maskindepotets opgaver med at holde både lyntog, IC/5, nattogs- og specialprodukter kørende. En af de tre nye »flex-vogne« blev beset i konferenceudrustning, og vi havde også lejlighed til at kigge det hjemmenværende nattog efter i sømmene.

Fælles for en hel del af det på Helgoland hjemmehørende materiel er, at det har temmelig mange år på bagen, og besøget bar da også præg af, at flere af Helgolands arbejdsopgaver vil bortfalde indenfor nær fremtid.

Vi jernbaneentusiaster vil nok altid have en særlig forkærlighed for det, der er ved at forsvinde, og netop derfor blev MA-lyntogsmateriellet studeret særligt indgående. Lørdag er lyntogenens fridag, og derfor var der adskillige enheder »på stald«. Tage Andersen orienterede om de aktuelle planer for MA-lyntogene; de skal i princippet være ude af drift ved vinterkøreplanens ikrafttræden 1. okt. 89, og alle planer om at give dem nye opgaver er skrinlagt: Togene er udslidt i den forstand, at de skal have en større overhaling til et millionbeløb, hvis de skal holdes i drift ud over nævnte dato.

I erkendelse af, at togenes afløser, IC/3, formentlig vil kræve ekstra reservekapacitet i den første tid i drift, skal to MA-stammer dog holdes driftsklare frem til årsskiftet 1989/90, hvorefter både disse to stammer og de pr. 1. okt. hensatte skal ud rangeres. Allerede nu er enkelte enheder sat ud, fordi det formentlig ikke kan svare sig at reovere dem - således sås blandt andet en BS-vogn hensat.

Tage Andersen fortalte om den specielle situation, man m.h.t. vedligeholdelse er sat i, når en materieltype har så kort forventet restlevetid. Utraditionelle metoder tages i brug, når de regelmæssige revisioner er ophørt, og i disse togets sidste måneder i drift vil det være ufor-

ligt ukritisk at revidere til topform. I stedet bliver der udført fornødne reparationer efter skøn i hvert enkelt tilfælde.

Rundvisningen omfattede blandt andet også et visit i snuden af en MA-motorvogn, hvor hovedmaskineriet findes. Vi erfarede her, at det ikke nødvendigvis er den samme temperatur, der er god for vinterklædte jyder som for MA-køleanlæg på weekendpause: Den eneste måde, man kan holde køleanlægget tæt på er at holde det varmt døgnet rundt. I mangel af tilslutningsmulighed til ekstern strøm hensættes motorvognene om fornødent med motoren i gang...

Fra MA-lyntogene gik turen videre til IC/5-toget - det prototypetog, der ved sin ibrugtagning i 1981 blev betegnet som »fremtidens lyntog«. I dag er glansen gået lidt af St. Gertrud, men femvognstogene er fortsat efter forfatterens opfattelse DSBs mest komfortable og moderne fjerntog, selvom opgivne førerrum og en let slidt overflade vidner om, at togene ikke længere nyder den store bevågenhed. De er blevet til arbejdsheste på linie med de øvrige gruppe 1-fjernmateriel (A, B, AB, DB).

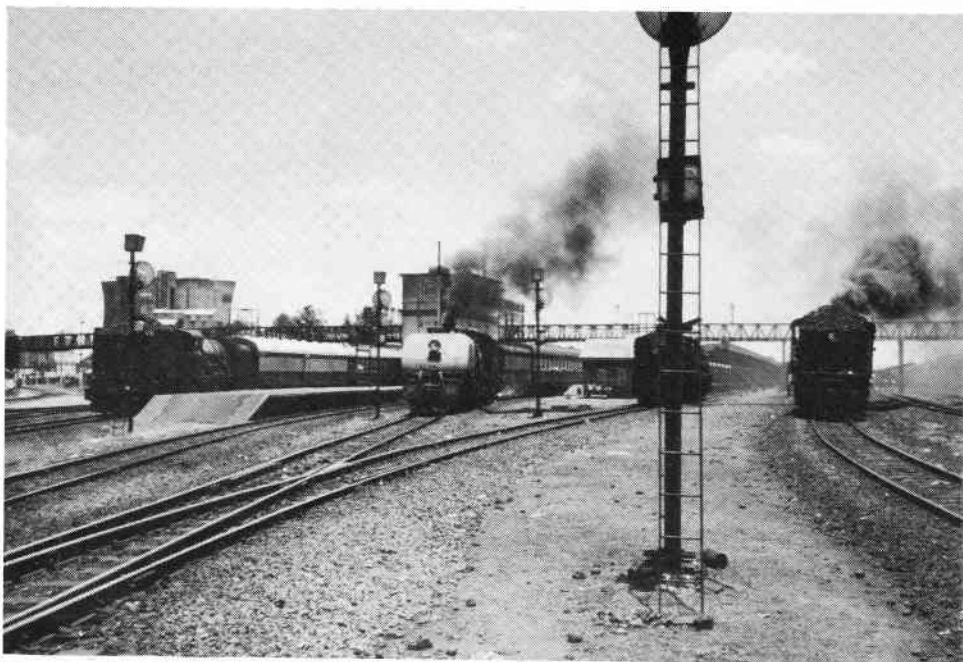
En del af bådtogetsmateriellet - der også har hjemme på Helgoland - er ligesom MA-lyntogene på vej ud: Afvognene erstattes om kort tid af ABns-vogne, og det kan forventes, at Bf-vognene får andre opgaver.

Rundvisningen sluttede med en uformel snak i maskindepotets mødelokale, hvor turdeltagerne fik deres nysgerrighed om både dette og hint tilfredsstillet. Når IC/3-togene overtager lyntogskørslen, følger vedligeholdelsen ikke med til Helgoland, og som følge deraf sker der en kraftig reduktion af personalestaben på Helgoland. Opgaverne med vedligeholdelse af nattogsproduktet og specialprodukterne bliver til gengæld på Helgoland, også efter at personalet i løbet af perioden 1. juni 89 til 1. januar 90 er trappet ned.

En tak skal lyde til Tage Andersen og DSB for en interessant eftermiddag i det maskindepot, der nu efter 54 år som hjemsted for DSBs flagskib, lyntoget, mister sin oprindelige funktion. □

Zimbabwe for fuld damp

Tag med på en tur til Victoria Vandfaldene, og få første-håndsindtryk af jernbanens mission og udvikling i den tredje verden



Bulawayo station set ude fra sporterrænet. Tre Garrett maskiner er klar til at trække de op til 20 vogne lange tog ud i landet. Signalerne fremtræder unægtelig lidt anderledes end vi er vant til i Europa. Foto den 25. december 1988 af Erik Boel

Af Erik Boel

Alt er ét inferno af kulstøv, damp, gnister og en øredøvende hvinen, prusten og syden. Scenen er Bulawayo jernbanestation i det sydlige Zimbabwe - tidligere Rhodesia. På et givet håndsignal og et pift har nattoget til Victoria Vandfaldene sat sig i bevægelse ud ad den lange perron. Et par forsinkede rejsende når at springe på i farten. 600 km, 35 stationer og trinbrætter og 12 timers rejse ligger foran os.

Trækkraft er et damplokomotiv i klasse 20, Tundasi, opkaldt efter det hellige bjerg oppe i tongaernes land ved Zambezifloden. Hjularrangementet på denne imponerende maskine er 4-8-2 + 2-8-4. Med sine 225 tons - foruden 15 tons kul og 30.000 liter vand - er det formentlig verdens største damploko i regelmæssig drift. Det er bygget på Beyer & Garatt Locomotive Ltd., Leeds England i begyndelsen af 1950'erne og er biot et af de 125 damplokomotiver, der fortsat er i brug i Zimbabwe.

Lokomotivet er bygget til at trække godstog med 1800 tons og klarer uden problemer de 20 prærievogne, der er koblet på - inklusive spisevogn samt post- og pakkevogn. mens vi skramler ud ad rangerterrænet i Bulawayo, passerer vi remiser, værksteder, kulbjerge og vandtårne. For en dansker er det som at skrue tiden en generation tilbage - til dengang da man endnu satsede på dampen. Sceneriet her indgik i øvrigt i filmen »En anden verden«, der er optaget i Bulawayo.

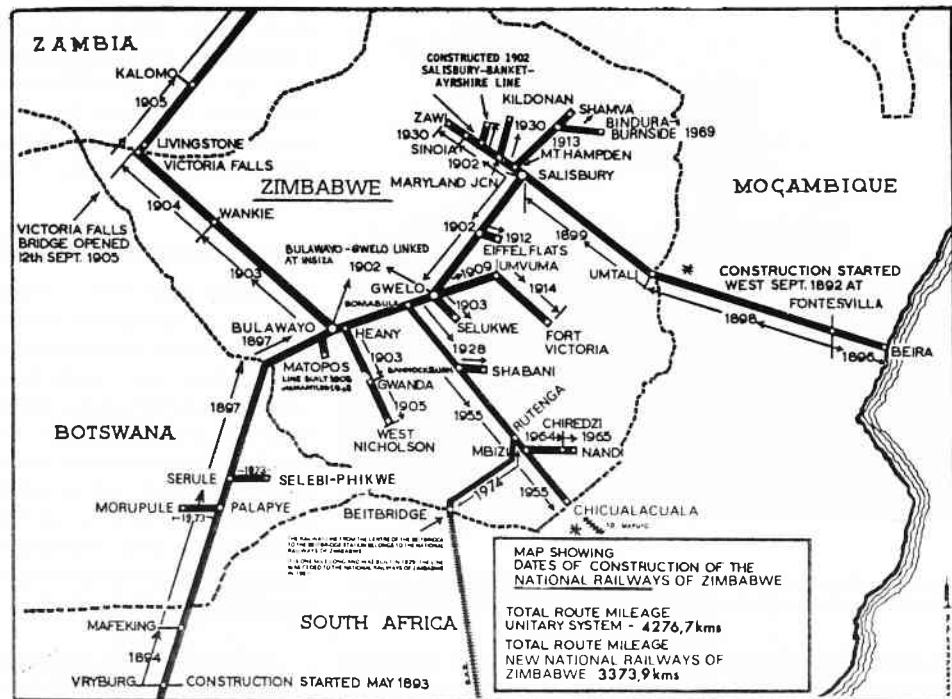
Efter nogle minutters kørsel når vi marchhastigheden på 80 km/t. En tjener går nu rundt, og det er tid at bestille en »sun-downer« - vi tager en GNT (Gin aNd Tonic), som er standard på disse breddegrader. En »sun-downer« er den drink, man tager, mens man ser den nærmest radioaktive sol gå ned over den afrikanske savanne.

Der er kun sovepladser på 1. og 2. klasse, henholdsvis fire og seks i hver kupe - på 4. klasse og økonomiklasse foregår turen på hårde træsæder. Hele rejsen koster på 1. klasse, hvad der svarer til 100 dkr., hvortil kommer en tjer for rent sengetøj og to hovedpuder. Interiøret er højlykket mahogni og beslag i skinnende messing. Alt er rent og velpudset. I spejle og vaskekummer kan man stadig se mærket RR - Rhodesian Railways.

Bøfler, zebraer og antiloper

Efter et par timers kørsel åbner spisevognen. Menuen er enkel: grøntsagssuppe, lammesteg og is, hvortil man kan tage enten det udmærkede lokale øl - Castle eller Black Label - eller en af de halvtørre zimbabweanske hvidvine. Udenfor har mørket sænket sig, og i det klare måneskin kan skimtes flokke af bøfler, zebraer og antiloper. Er man heldig, ser man også elefanter og giraffer. Løverne bliver skræmt væk af damptøget. Det er nationalparken Hwange - på en trediedel af Danmarks størrelse - vi passerer igennem.

Dyreparken kommer først rigtig til sin ret på de Jernbane Safari Tours, der arrangeres et par gange om måneden. Her kører man gennem parken om dagen, der er fotostop og mulighed for afstikkere ind i parken til dyrenes vandhuller. 24 personer kan deltage på disse ture, der foretages i luksuspassagervogne fra 1920'erne. En af dem var jernbanedirektørens private vogn, og her er der både bruser og badekar. Udover spisevogn er der bar med professionel bartender. Miljøet er helt, som vi kender det fra Orientekspressen. I den ene halvdel af salonvognen er der indrettet bibliotek. I alle fællesrum er der



Kortskitse over Zimbabwe og nærmeste landområder. Afstanden mellem hovedstaden Harara (før Salisbury), hvor forfatteren residerer i ambassaden, og Bulawayo er godt 500 km, så det er store afstande, vi taler om, selvom jernbanenettet synes tæt. Strækningerne til Beira og Maputo er antydet (*), og det er dem, vi ofte hører om i medierne, når der er stridigheder mellem de afrikanske lande mod syd. Arkiv: forfatteren, kilde: National Railways of Zimbabwe

store panoramavinduer. Et af højdepunkterne på disse udflugter er champagnemorgenmad.

Vi må mere beskedent nøjes med kaffe eller te, da vi efter en god nats søvn vækkes af oppasseren. Snart efter glider vi ind på The Victoria Falls Station, der er en sand perle bygget i Colonial Style med søjler og omkranset af palmer. Stationsforstanderen - General Stationmaster - sørger for, at alt pudses og plejes, og stationen opmales jævnlig i cremefarve med kongebå frise. - Ikke mange hundrede meter væk ligger nu et af verdens største naturundere: Viktoria Vandfaldene, eller De Rygende Tordenskrald på n'debele-sproget...

I Zimbabwe er damp sagen

Mens dampdriften de fleste steder i verden er enten afskaffet eller stærkt på retur, satser Zimbabwe fortsat på dampen: »Steam locomotives are still a relevant option for Zimbabwe's railways« var overskriften i det seneste nummer af det seriøse økonomiske magasin The Financial Gazette. Zimbabwe har for nylig besluttet at indkøbe 25 damplokomotiver hos SATS (South Africa Transport System), der nu helt går over til diesel.

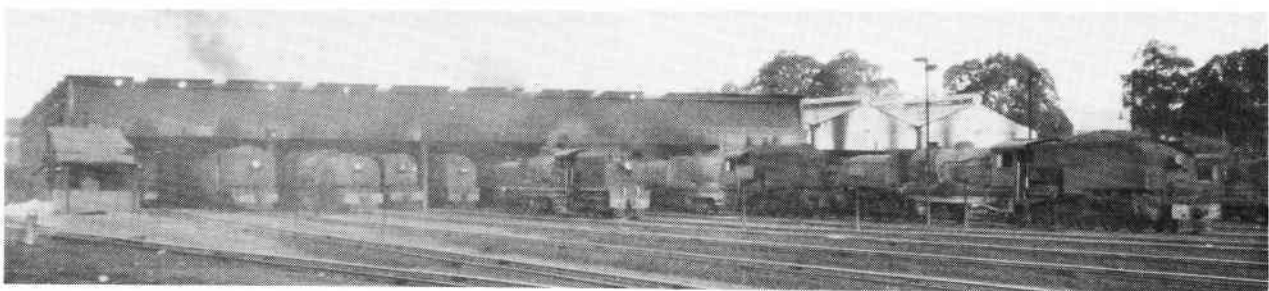
Det var imidlertid lige ved, at det var gået anderledes. I midten af 1970'erne foreslog ledelsen af de daværende Rhodesia Railways dampdriften indstillet fra 1980. Under indtryk af de stigende oliepriser og den adgang til rigelig og billig kul, man har i Zimbabwe, kom man på bedre tanker, og begyndte i slutningen af 1970'erne at istandsætte udrangerede damploko. I dag betjenes jern-

banerne til Botswana, Zambia og Zaire samt linierne i den sydlige del af Zimbabwe af damplokomotiver. Det overvejes endog at genindføre dampdriften på en del af hovedlinien Harare (tidligere Salisbury)-Bulawayo.

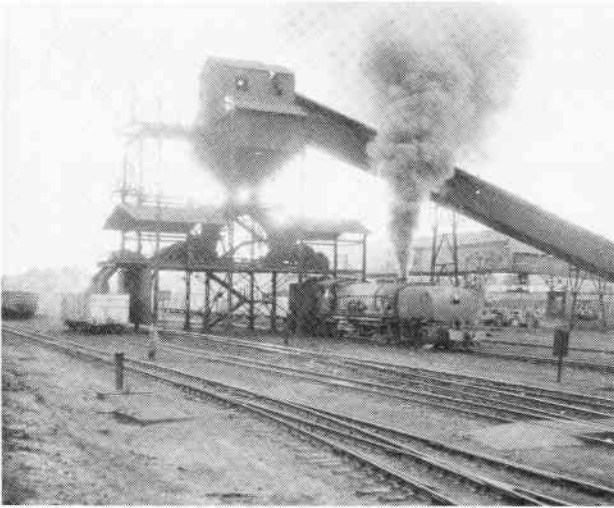
Reservevedele og brændstof til diesellokomotiverne tærrer på den sparsomme udenlandske valuta. Hertil kommer, at de nyeste dieselloko har vist sig at være for komplicerede at vedligeholde, når de udenlandske eksperter, der fulgte med lokomotiverne, blev trukket hjem. Flere har måttet klodses op. Det gælder DE8c fra Sorefame/Alstom, og kun fem af 34 DE5'er fra Siemens er i dag i drift. Erfaringerne med de ældre diesellokomotiver fra 1950'erne har været bedre. Deres design er mere enkel, og der er tale om mindre sofistikerede maskiner.

Samtidig med at dampen fortsat står stærkt, har Zimbabwe det mest moderne jernbanemateriel i Afrika syd for Sahara. Den eneste elektrificerede linie i regionen er de 300 km mellem Harare og Gweru. Indtil 1987 måtte regeringen i Botswana endog bede Zimbabwe om at administrere de 600 km jernbane fra Plumtree over Francistown til hovedstaden Garborone.

Jernbanerne drives af et halvstatsligt foretagende, The National Railways of Zimbabwe (NRZ), som har hovedsæde i Bulawayo. NRZ er landets næststørste arbejdsgiver med 20.000 ansatte. I det finansår, der afsluttedes den 30. juni 1987, var underskuddet på 126,8 mill. Z\$ (omkring ½ mia. danske kr.) - 27,7% højere end året før. De seneste månedstal for 1988 tyder på et underskud i indeværende finansår på 500 mill. Z\$ eller mere. Det



Læsere bærer nok over med kvaliteten - det er jo ikke hver dag, man får stillet ni Garatt kæmper til skue i 1988. Erik Boel fangede stemningen i Bulawayo maskindepot den 25. december.



Store maskiner, store forhold. Kulpåfyldningen er et helt arkitektonisk vidunder, smukt ikke? Foto af Erik Boel, 25. december 1988 i Bulawayo.

skyldes bl.a., at regeringen pålægger NRZ at fastsætte kunstigt lave tariffer for transport af eksportvarer som mineraler og landbrugsprodukter, der bidrager til indtjening af den hårdt tiltrængte udenlandske valuta. 90% af NRZ's indtægter stammer fra transport af 15 mill. tons gods, særlig mineraler.

Jernbanens indtog i Zimbabwe

Historisk blev den første jernbanelinie i Zimbabwe anlagt i 1897 og løb fra Sydafrika gennem Botswana til den næststørste by i det daværende Rhodesia, Bulawayo. Baggrunden for anlægget var et ønske om at udnytte de rige mineralforekomster. Samtidig var jernbanen en del af Cecil Rhodes' drøm om en jernbaneforbindelse fra Cape Town i syd til Cairo i nord. I det følgende år blev Umtali (i dag Mutare) i den østlige del af landet forbundet med Beira ved Det indiske Ocean i Mozambique. I 1902 blev strækningen Bulawayo-Salisbury færdigbygget. Efter der var gjort betydelige fund af kulføremster i Wankie (nu Hwange), blev linien i Bulawayo ført derop, og samme år begyndte udvindingen af kullene. I 1904 videreførtes banen til Viktoria Vandfaldene, og året efter blev den legendariske bro over Faldene bygget. Det var på denne bro, der under borgerkrigen den 25. august 1975 blev holdt fredsforhandlinger i en jernbanevogn med deltagelse af bl.a. daværende premierminister Ian Smith, nationalistlederne Muzurewa og J. Nkomo, og Sydafrikas premierminister John Voster samt Zambias præsident Kenneth Kaunda i observatørroller.

I de kommende år videreførtes denne jernbane ind i Nord Rhodesia (i dag Zambia) til de store bly-, zink- og kobberminer. Samtidig udbyggedes jernbanenettet i Zimbabwe. Men $\frac{3}{4}$ af nettet var blevet bygget på under 10 år.

NRZ er i dag smalsporet med en sporvidde på 1067 mm, men en af de første linier, der blev ført ind i landet, strækningen Beira-Umtali, havde en vidde på kun 610 mm. Ikke desto mindre ekspederede denne jernbane meget betydelige mængder trafik.

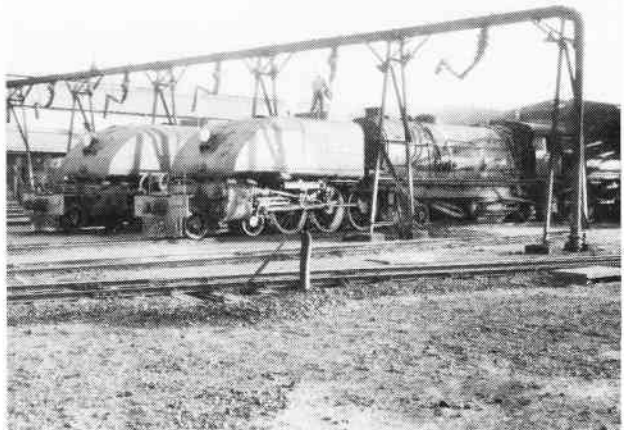
I 1914 blev linien til Fort Viktoria (i dag Masvingo) færdigbygget. Først efter 2. verdenskrig - i 1950'erne - sikredes forbindelse til Mozambiques hovedstad Maputo. Linien til Chiredzi i den sydøstlige del af landet blev færdig-

gjort i 1964 - den har først og fremmest til formål at sikre transporten af landbrugsvarer fra denne egn. Samme år blev de første diesellokomotiver indført. I 1970'erne knyttedes Rhodesia Railways med linien Rutenga-Beitbridge direkte til det sydafrikanske jernbanenet, så man ikke længere behøvede at lade transporten gå via Botswana.

Jernbanens fremtid i den tredje verden

I de første årtier efter 2. verdenskrig hang regionens jernbanenet administrativt sammen. Fra 1947 styrede Rhodesia Railways jernbanerne i både Nord- og Syd-Rhodesia, ligesom man havde kontrollen med jernbaner i Mozambique og Botswana. De sidste 10-15 års politiske udvikling på subkontinentet - Sydafrikas destabiliseringspolitik i frontliniestaterne efter Mozambiques og Angolas selvstændighed i 1975, intensivering af borgerkrigen i Rhodesia i 1970'erne og tiltagende spændinger mellem Sydafrika og dets nabolande i 1980'erne - har dog vanskeliggjort den internationale jernbanetrafik i området, og i perioder helt stoppet den.

Jernbanenettet i Zimbabwe er i dag på 3.400 km. Det overvejes at udbygge linien Harare-Lions Den nordover til Zambias hovedstad Lusaka og at elektrificere strækningen Harare-Mutare, der har stærke stigninger, og som er en del af den for Zimbabwe livsvigtige forbindelse til Beira ved Det indiske Ocean. Men medmindre udenlandske donorer skulle træde til, er elektrificeringsprojektet næppe på dagsordenen de første år.



Også vandpåfyldningen er sat i stordrift. Syv spor! fører hen under det enorme anlæg, snildt og effektivt. Foto Erik Boel 25. december 1988.

Elektrificeringen kan være en fornuftig disposition i et vestligt industriland, men behøver ikke være det i den tredje verden. Argumenterne for fortsat dampdrift i Zimbabwe er overbevisende: I Hwange råder man over enorme kullagre, og NRZ's håndværkere er efterhånden blevet ganske ferme til at reparere damplokomotiverne. Så formentlig vil man i mange år endnu kunne køre med damp-tog til Viktoria Vandfaldene. □

Jernbanenyt - kort fortalt

Nyheder fra ind- og udland

I dette nummer: Privatbanerne, Veteranbanerne og Udland

Privatbanerne



Helsingør-Hornbæk-Gilleleje Banen

Næste år bliver Hornbækbanen nogle hundrede meter længere. Det sker, når banen, efter flere års tovtrækkeri, får endestation oppe på selve Helsingør stations sporareal. Forlængelsen sker samtidig med, at hele Helsingør station bliver væsentlig moderniseret bl.a. med stor bus-terminal i umiddelbar nærhed. Det unikke gadebillede med Hornbækbanens nuværende endestation midt i gaden er altså om et år en saga blot. Der etableres dog en holdeplads ved kajen ved DSB færgerne.

Den ældste remise i Grønnehave renoveres i de kommende år. En tiltrængt udskiftning af taget er med i moderniseringen, ligesom personalefaciliteterne får en grundig ansigtsløftning. Efter den omfattende renovering, som påregnes udført i 1990-1991, står Hornbækbanen med et flot og tidssvarende remise- og værkstedsområde bl.a. med vaskeanlæg.

Selve Grønnehave station er i det seneste år moderniseret kraftigt. De to øverste etager indeholder lette og luftige kontor- og mødelokaler, og stueetagen med bl.a. ny ventesal ventes færdig til sommer. Den nye dynamiske direktør Ole Johansson kan således med tilfredshed konstatere, at banen er ved at nærme sig den strømliniede, moderne nærbane - og som en ekstra lille krølle har banens tog i år fået påmalet et smukt logo med vingehjul.

Snart kan landets mange lynetter ikke løbe fra, hvilken bane de hidrører fra.

Ved køreplansskiftet i maj udvider Hornbækbanen myldretidskørslerne således, at det samlede antal togkilometer forøges med 7%. Udvidelsen skal ses i lyset af en indskrænkning i den parallelkørende busrute under HT, og Hornbækbanen forventer, at den i forvejen gunstige passagertilgang får et ekstra løft efter udvidelsen.

På ønskesedlen for 90'erne står etablering af nye krydsningsstationer i Hellebæk og Saunte.

Odsherredsbanen 90 år

Post- og jernbaneudstilling på Anneberg 1989.

Onsdag den 26. april var der åbent hus på Anneberg et par kilometer udenfor Nykøbing Sj. i anledning af åbningen af dette års særudstilling, der handler om postvæsenet og Odsherreds Jernbane. Udstillingen er blevet til gennem et samarbejde mellem Nykøbing Sj. postkontor, Post- & Telegrafmuseet, Odsherreds Jernbane og Dansk Jernbane-Klub. Den er arrangeret i anledning af 250 års jubilæum på postkontoret i Nykøbing Sj. og OHJs 90 års jubilæum.



Indvielsestog på OHJ i Asnæs den 18. maj 1899 (læs tallene i rigtig rækkefølge).
Foto: Søren Bay, arkiv: Dragsholm lokalhistorisk arkiv og OHJs arkiv. Måske sådan en illustrativ godbid kan lokke mange til udstillingen på Anneberg.

Udstillingen er åben fra **27. april til 1. oktober 1989**, kl. 10-17 (undtagen mandage).

I den store udstillingshal er jernbaneudstillingen placeret, og her findes OHJs historie skildret i billeder og effekter, ligesom der er omtale af Dansk Jernbane-Klub og dens mange aktiviteter. Bl.a. kan det nævnes, at der er opbygget et ventesalsmiljø, som det oprindeligt så ud på OHJ, og der er også bygget en model af førerpladsen på et lokomotiv. Desuden er der lagt sporstykker på selve gulvet for at vise det gamle og helt nye 45 kg spor, der nu lægges på Odsherredsbanen. Fra DMJK er udlånt enkelte modeller i 1:45. De mange effekter er alle istandsatte på OHJs værksted i Holbæk, og selve indretningen af udstillingen er foretaget af en arbejdsgruppe bestående af personale fra OHJ, HTJ og DJK.

Naturligvis håber man så på, at rigtig mange mennesker vil komme forbi Anneberg i løbet af sommeren. På Anneberg kan man desuden se Hempels flotte samling af antikke glas og porcelæn. Tidligere temaudstillinger har hovedsagelig koncentreret sig om malerier og kunst, derfor kan man sige, at det er en helt ny form for Anneberg udstilling, der præsenteres i 1989.

Odsherredsbanen fyldte 90 år den 18. maj 1989, og jubilæet markeres altså med denne udstilling, hvorom der er udsendt en brochure. Den kan fås ved indsendelse af frankeret svarkuvert (3,- kr.) til Salgsafdelingen. Naturligvis vedlægges den gratis alle ekspeditioner.

Vemb-Lemvig-Thyborøn Jernbane

Motorvognene VLTJ M 4-6 har været udlejet til Foreningen Dalmoose-Skælskør Banen i en årrække, men lejemalet er opsagt i 1988. Motorvognene er herefter udlejet til Syd Fyenske Veteranjernbane (SFvJ). Imidlertid skulle der endvidere foretages bl.a. en ombygning af motorbogie på to af vognene, hvorfor det bestemtes at køre vog-

nene tilbage til Lemvig, hvor VLTJ ville være behjælpelig med denne udskiftning, der kræver løftning af vognene. De tre vogne blev transporteret fra FDSB i Sydvestsjælland til Lemvig i slutningen af november 1988.

Søndag den 11. december 1988 udbændte VLTJ M 4 i Lemvig som følge af to drenges leg med fyrværkeri inde i vognen. Det bliver M 6, der bliver gjort køreklar af de to resterende motorvogne, mens M 5 evt. kan anvendes som personvogn.

Vestbanen



Vestbanen har fået renoveret den tidligere indkøbte Køf-tractor - literet KF 16, unægteligt i et noget andet ydre end vi er vant til. Hans Aage Jensen fotograferede på Vests Vestbanegaard i marts 1989.

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

OCMP

Veteranbanerne

Høng gruppen

I Høng arbejder vi stadig på ØSJS nr. 6. Det er et meget stort arbejde at få lokomotivet køreklart igen, da alting er slidt utroligt meget eller direkte ødelagt. Indtil nu har vi måttet nyfrejstille mange dele, og andre dele er blevet repareret, så de kan bruges igen. Men lokomotivet er jo nok ikke blevet vedligeholdt de sidste mange år, det har kørt, da det sikkert skulle direkte i smelteovnen, når det ikke kunne mere.

Men trods alt begynder det efterhånden at ligne et lokomotiv igen. Kedlen ligger på undervognen, men er stablet op på svelleklodser, og den bliver ikke lagt ned på plads, før koldtryksprøven er overstået tilfredsstillende. Jo mere vi arbejder på lokomotivet, jo flere skavanker finder vi. Sidst har vi konstateret revnedannelser i fyrkasens rørhulsplade mellem flere af rørhullerne. Derfor vil der blive skruet kobberbøsninger i de huller, det er galt med, og når det er sket, er kedlen klar til isætning af rør. Til kedlen har vi fået fabriksnye kedelhusventiler, da de originale er forsvundet, mens maskinen stod udenfor Roskilde. Kedlen vil også blive lavet om, så der er to vandstandsglas i stedet for ét vandstandsglas i venstre

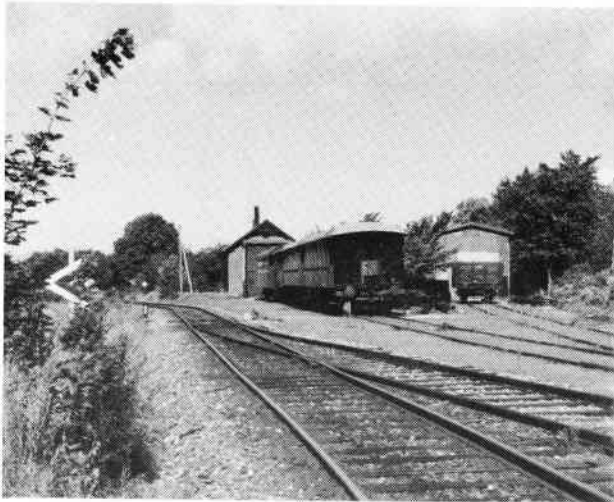
side og to prøvehaner i højre side. På undervognen er arbejdet også langt fremme. Kobbeltængerne er blevet udmålt og monteret, og de har fået nye kobbeltbolte. Linealerne er planslebet, og vi har drejet nye krydshovedbolte.

Der arbejdes i øjeblikket med at hævle de nye glidesko til krydshovederne. I den ene side har maskinen fået et nyt stempel og i den anden side er det svejset på det gamle stempel, hvorefter det er afdrejet. Begge stempelstokke er afdrejet. Ydermere har vi også frejstillet en ny kvadrant til den ene side, da den gamle var stærkt tæret af det udendørs ophold i Roskilde.

Bremsetrækket er næsten færdigt med nye trækstænger, bolte, bøsninger og justerskruer. I stedet for den oprindelige dampbremse bliver der bygget trykluftbremse på lokomotivet. Vi har lånt en meget gammel kompressor fra DSBs jernbanemuseum. Den er ikke ret stor og har kun et lufttrin.

Under arbejdet med undervognen har vi opdaget noget spændende: Alt gangtøj inklusive styringsdelene stammer fra ØSJS nr. 5, der blev udrangeret allerede i 1923.

Når man ser, hvor meget de forskellige dele er slidt og ødelagt, er det utroligt, at maskinen kunne køre for egen kraft fra Stålvalseværket til Roskilde i pinsen 1961. Maskinen stod i Roskilde indtil 1978, hvor den blev flyttet til Høng og arbejdet påbegyndt.



Stemmingsbillede fra Høng arbejdssted med dobbeltvognen nærmest. Foto 18. september 1987 af Jan Forslund.

Vi har i de senere år brugt en del tid på at holde OHJ nr. 38 køreklar, men den udløber af revision den 30. juni 1989. Så skal også den have en stor omgang.

Dobbeltvognen OHJ 204/205 er desværre ikke i drift i øjeblikket. Der skal laves om på bogierne, men der er ikke taget stilling til, hvad der skal ske endnu.

Til en meget fordelagtig pris har vi fået nogle beklædningsplader, så træremisen (den gamle motorvognsremise) kan få en tiltænkt »ansigtsløftning«. Arbejdsholdet i Høng tæller efterhånden otte-ni mand, og vi mødes hver lørdag og tirsdag eftermiddag. Er du interesseret i at deltage i arbejdet, kan du kontakte Erik, adressen står bagest i bladet.

Lars B. Christiansen

Foreningens baner Køreplan 1989



Museumsbanen

MARIBO-BANDHOLM Dansk Jernbane-klub

Information og bestilling af særtog: Museumsbanen Maribo station 4930, Maribo

03 88 85 45
Remisen: 03 88 05 49

Tog nr		P 51	P 53	P 55	P 257
Maribo	afg	10.40	13.40	15.40	19.00
Bandholm	ank	11.09	14.09	16.09	19.29
Bandholm Havn	ank	11.28	14.28	16.28	-----
Tog nr		P 52	P 54	P 56	P 258
Bandholm Havn	afg	11.35	14.35	16.35	-----
Bandholm	afg	11.45	14.45	16.45	20.15
Maribo	ank	12.15	15.15	17.15	20.45
Togart:		Damptog			Motortog
Køredage:		søndage 4/6 til 27/8			tirsdage
		torsdage 6/7 til 27/7			4/7 til 1/8.
		lørdage 1/7 til 29/7.			-----

Takster: Voksen enk. 15,00 kr., dobb. 25,00 kr. Børn (4-11) halv pris. - Tilkøb til 1. kl. enk. 3,00 kr. Rabat for grupper. - Cykler og barnevogne medtages gratis, når der er plads i togets pakvogn. Søndag den 10. december køres juletog.



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

Søndage 18/6 til 3/9

14.00	afg.	Aalborg	ank.	15.45
14.06	ank.	Gug	afg.	15.39
14.07	afg.	Gug	ank.	15.38
		Gistrup		
14.40	ank.	Grønlandshavnen	afg.	15.00

Søndagene 23/7, 30/7 og 6/8

10.30	afg.	Aalborg	ank.	12.15
-------	------	---------	------	-------

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



Mariager-Handest
Veteranjernbane
DANSK JERNBANE-KLUB

MHVJ
Ny Havnevej 2
9550 Mariager

Mariager station 08 54 18 64
Driftsbestyreren 06 47 63 72

Søndage i juni, juli og august

	M9	P11	M13	M17	P/M19	M22		P10	M12	M16	P18	M22		
Randersbro	af	10.00						Mariager	af	10.40	11.40	13.30	14.30	16.15
Randers Station	af	10.10						True	af	11.00	12.05	13.48	14.48	16.33
Handest	an	10.39						Handest	an	11.20	12.22	14.05	15.08	16.50
Handest	af	10.40	11.45	12.40	14.25	15.30	17.00	Handest	af					15.09
True	af		12.05	12.58	14.49	15.50		Randers Station	an					15.45
Mariager	an	11.20	12.25	13.15	15.05	16.10	17.30	Randersbro	an					16.00

A = Kulløstog M = motortog Alle tog undtagen Hlog kan standse ved trinbrætterne

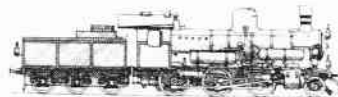
Tirsdage og torsdage i juli

	P33	M35	P/M37		M34	P/M38	P/M38					
Randersbro	af	10.00						Mariager	af	10.40	13.30	14.30
Randers Station	af	10.10						True	af	11.00	13.48	
Handest	an							Handest	an	11.17	14.05	
Handest	af		11.45	14.25				Handest	af			15.45
True	af		12.03	14.47				Randers Station	an			16.00
Mariager	an	11.20	12.20	15.05				Randersbro	an			16.00

Tog 36, 37 er motortog tirsdage, damptog torsdage. Tog 38 er damptog tirsdage, motortog torsdage. Ret til ændringer forbeholdes.

Billetter: Randers-Mariager turiretur, kr. 44,00. Pensionister og børn halv pris. Mariager-Handest turiretur, kr. 36,00. Børn (4-11 år) halv pris. Cykler og barnevogne befordres gratis.

Pladsreservering: I de direkte tog mellem Randers og Mariager i juli måned kan der gratis reserveres plads ved henvendelse til Randers Turistbureau, 06 42 44 77.



D 826

Dansk Jernbane-Klub

Damptog med 400 pladser kan udlejes til byfester, byjubilæer og lignende i det meste af landet.

Steamtrain for hire. Vermietung von Dampfzüge.

INFORMATION
Preben Clausen
Vandværksvej 9
Brønning
7080 Børkop
05 86 91 20

Ta' på tur med veteranog

Dronning Louises station (museet)

Afg. kl. 10.23 - 12.23 - 14.23

Odense

Afg. kl. 10.33 - 12.33 - 14.33

Højby

Afg. kl. 11.15 - 13.15 - 15.15

Søndage 2/7, 9/7*, 16/7*, 23/7, 30/7.

*Søndage 9/7 og 16/7 dog kun afgang kl. 12.23-12.33.

Tirsdage 4/7, 25/7. Torsdage 6/7, 27/7

Efterårsferien køres 15/10, 17/10, 19/10, 22/10

Voksne 25 kr. Børn 10 kr. Billetterne gælder også til Jernbanemuseet

17/7-22/7: DANMARK FOR FULD DAMP der starter i Århus, og kører over Frederikshavn og Skagen tilbage til Århus.

Toget kan medføre cykler til udflugter undervejs.

Pris pr. person 900 kr., børn og pensionister 540 kr.

Overnatning i liggevogn i 4 personers kupé: 35 kr. pr. nat pr. pers.

Morgen-, middags- og aftensmad kan købes i toget.

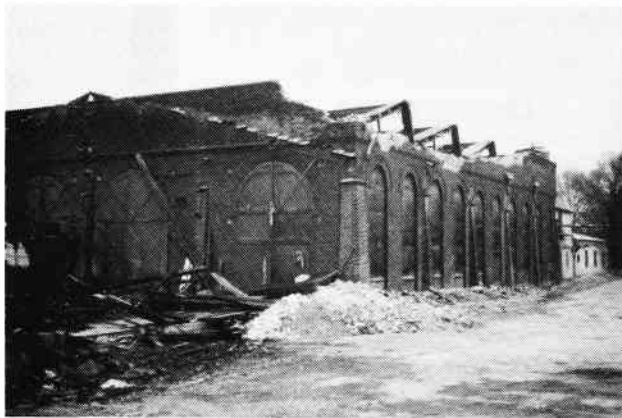
Nærmere oplysning om turen og tilmeldelse: P. Clausen efter 5/5.

Veterantogskørsel Århus-Odder

lørdagene 24/6, 1/7, 8/7, 15/7, 22/7, 29/7, 5/8 samt 2/9 og 9/9

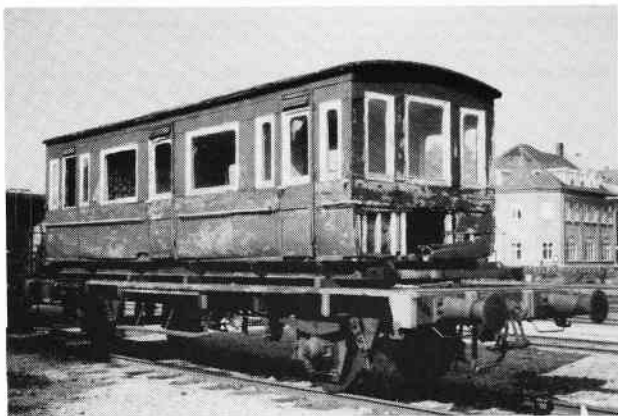
Odder afg.	9.05	14.05	Århus afg.	10.50	15.25	Togene standser på mellemstationerne. Tlf. 08 54 18 64.
Århus ank.	9.55	14.55	Odder ank.	11.43	16.23	

Helsingør Jernbaneklub



I forbindelse med DSB's kommende nye designlaboratorium ved Slangerupbanens gamle remiseanlæg på Lygten St., måtte Helsingør Jernbaneklub forlade den tresporede remise, da denne skulle jævnes med jorden. KSB's tresporede remise blev bl.a. benyttet af banens diesellokomotiver og sidenhen forlænget - i form af en træudbygning i sporenes forlængelse. Ved denne udbygning blev den gamle smedje gemt under konstruktionerne og kom frem ved nedrivningen. Selve nedrivningen af remisen blev påbegyndt i midten af febr. 1989 og var stort set tilendebragt med månedens udgang. I samme forbindelse blev sporene bag remisen pillet op. Tilbage står dog stadig den tosporede damplokomotivremise fra 1906. Foto og tekst: Bruno H. Pedersen.

Kongevognens skæbne



Vognkassen på dette billede er ikke mindre end Kong Frederik den 7.'s kongevogn, eller rettere de sørgelige rester. Vognkassen blev af DJK medlemmer reddet fra skrotning, da den stod som sommerhus i Thy. (Fundet af Baron Raben Levetzau-Aalholm). Skænket DJK for restaurering. Videregænknet til Jernbanemuseets Venner, der så videregav den til Jernbanemuseet, der ikke ønskede at restaurere den (formodentlig pengemangel).

Vognkassen stod i mange år på det tidl. centralværksted i København, men forsvandt for nogle måneder siden???? Ved et tilfælde under besøg på Lolland Falster, så jeg vognen hensat på et sidespor på Nykøbing F. station.

Det mærkelige er, at ingen dér kender noget til vognkassen, der stod på en af banetjenestens vogne. Skal den stå her og blive endnu mere medtaget, så »man« kan få en undskyldning til at afbrænde den???????

Konklusion: Forær aldrig noget til et museum (teknisk museum) eller foreninger, klubber uden at sikre, at genstandene kommer tilbage, så fremt modtageren ikke ønsker at disponere over gaven mere.

Foto og tekst: Oscar Meyer

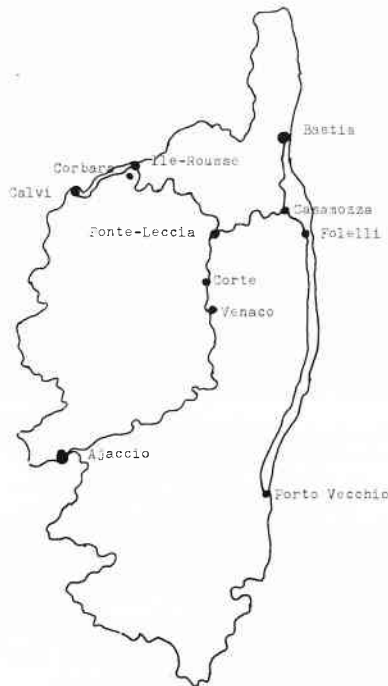
Veteranbanerne redigeres af Jan Forslund

Det var den 11. juni

Ved en beklagelig fejl var Museumsbanens entusiastdag i sidste nummer annonceret som den 22.

juni
Red

Udland



Corsica

I sommeren 1988 var jeg så heldig at få mulighed for at deltage i en ferie på Corsica. Her kunne vi bo i et lokalt hus tilhørende det stedlige kloster. Stedet er Corbara på den nordvestlige side af øen, ca. en times gang fra Ile-Rousse. Her er der jernbane, og det er den, der giver anledning til beretningen.

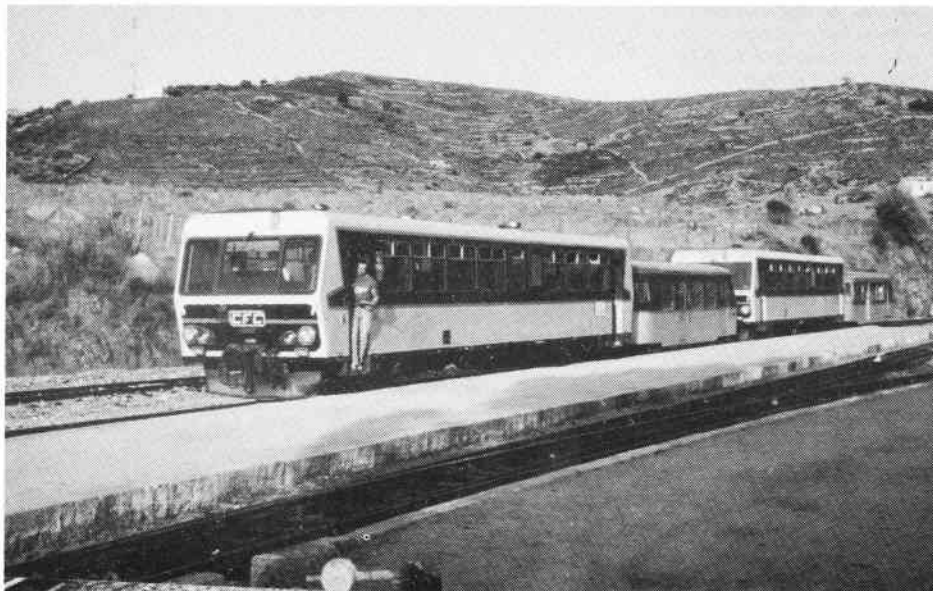
Indledningsvis kan jeg lige fortælle, at øen er fransk, ligger i Middelhavet og er på størrelse med Sjælland, en typisk ferie (som Bornholm er for Danmark og Sverige, er Corsica for Frankrig og Italien), der er god plads til alle, blot man ikke lige absolut skal opholde sig de mest eftertragtede feriesteder. Der er meget at se på også udover det jernbanemæssige.

Øen har 270.000 indbyggere, hovedstaden hedder Ajaccio, Napoleon d. 1's fødeby. Desværre er jeg ikke bedre til fransk end til de fleste andre sprog, så artiklen bygger i det store og hele kun på iagttagelser.

Nu til jernbanen, som er metersporet og nu har en længde på 232 km. Hovedstrækningen går fra Bastia i nordøst til Ajaccio i sydvest, der kører fire tog dagligt i hver retning, og det tager ca. 4 timer for de 158 km. Sidelinien går fra i Ponte-Leccia, 47 km fra Bastia, til Calvi i nordvest. Denne strækning har to tog dagligt i hver retning, den er 74 km lang, og det tager ca. 2 timer. Derudover har der været en jernbane langs østkysten fra Casamozza til Porto-Vecchio. Denne strækning blev dog så medtaget under krigen 1939-45, at man måtte indstille driften på strækningen fra Folelli og sydpå. Fra juli 1953 indstillede man så også driften på det sidste stykke.

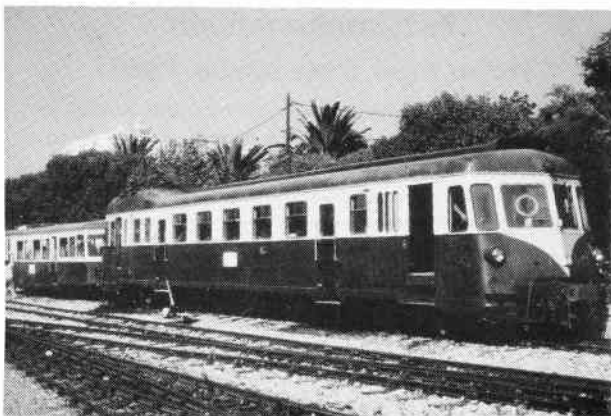
Den del af strækningen, jeg selv kørte på, var fra Calvi over Ponte-Leccia til Venaco, et imponerende baneanlæg med broer og tunneler i et væk. Jeg vil tro banerne er bygget år 1890-1900 efter stationsbyggeriet m.v. at dømme.

Høj og lav, ny og gammel går her i LLe-Rousse fint i firspand. Motorvognene er fra 1977, mens bivognene er over 50 år gamle, men dog begge tydeligvis fransk i design. Foto: Jørgen Knudsen



Spornettet, bygninger, materiellet, broer - ja alt, hvad der havde med driften at gøre, var velholdt, men mange landstationer var nedlagt, og der stod kun de nøgne mure tilbage, ja selv taget var væk, og sådan stod også mange varehuse tilbage på de fungerende stationer. Al gods-transport var ophørt forlængst, men gods det havde der været at køre med, det vidnede de store stationsterræner om, hvor der næsten kun var personsporene tilbage. De få godsvogne, jeg så, blev benyttet af banetjenesten. Til gengæld var persontogene overfyldte, alene i juli måned transporteredes 156.000 passagerer. Den typiske op-rangering bestod af en forholdsvis stor motorvogn og en noget mindre bivogn, evt. sammensat til 4-vognstog, men alligevel motorvogn, bivogn, motorvogn, bivogn.

Foruden de før omtalte to tog dagligt på strækningen Calvi-Ponte-Leccia kører der lokaltog fra Calvi ud ad strækningen til Ile-Rousse. Strækningen følger stranden det meste af vejen og befordrer derfor mange badegæster. Der er timedrift i dagtimerne og turen tager 45 min., her er bivognene ombyggede til styrevogne så omringering undgås. Lokaltogene kører ret præcist, når blot det ikke er ved den tid, hvor de gennemgående tog optager pladsen på linien, for disse var tit forsinkede. Lokaltogene er malet rød/gul, medens de gennemgående tog er sølvfarvede.



Lokaltog i Calvi. Skinnebusserne er bygget i trediverne og sammen med den subtropiske fauna og klimatologi stiger lysten jo for et besøg på Corsica. Foto 9. august 1988 af Jørgen Knudsen.

Mange gange forbandt jeg banerne med de sønderjyske amtsbaner, hvorfor ved jeg ikke, for dem har jeg jo af gode grunde aldrig oplevet, men måske var det de høje slanke stationsbygninger og de kielervognslignende motorvogne. Prøv selv at tage ned og kig.

Jørgen Knudsen

Iran

Endnu et efterskrift til den transiranske...

Preben Bech i Frederikshavn har tilsendt redaktionen materiale dateret 1940 vedr. den af Asger Christiansen i nr. 5/1988 omtalte leverance af rullende materiel fra Nydqvist & Holm Aktiebolag (Nohab) til Iran. Heri findes bl.a. følgende data for den side 129 afbildede diesel-elektriske motorvognstype (en ret tung sag, hvis man f.eks. sammenligner med DSB litra Mo):

Driv- og løbehjulsdiameter 1000 mm
 Afstand mellem bogiecentre 14500 mm
 Total akselafstand i treakslet bogie 3000 mm
 Akselafstand i toakslet bogie 3000 mm
 Længde over puffere 21000 mm
 Vognkasselængde 19960 mm
 To stk. ottecyndrede dieselmotorer
 1100 omdrejninger pr. minut
 Motorydelse max. 880 hk
 Motorydelse 2100 m over havets overflade 660 hk
 Cylindre ø 150 mm, slaglængde 250 mm
 To generatorer og to banemotorer
 Tankkapacitet dieselolie 1,3 t
 Kølevandsmængde 0,8 m³
 Adhæensionsvægt 32 t
 Tjenestevægt 74 t
 Maksimalhastighed 70 km/h

Der er også afbildet en halv snes vogntyper - og frem for alt den her viste oliefyrede, trecylindrede og attraktivt udseende »Mikado«. (Ganske mange damplokomotivkonstruktioner med dette hjullarrangement havde for øvrigt udseendet med sig). Det leverede antal er ikke oplyst, men tekniske data var, som følger:

Tre cylindre ø 500 mm, slaglængde 660 mm
 Drivhjul ø 1350 mm
 Løbe- og tenderhjul 1000 mm
 Risteflade 4,10 m²
 Hedeflade, fyrkasse 15,5 m²

Hedeflade, rør (ildberørt side) 149,5 m²
 Hedeflade i alt 165,0 m²
 Overheders hedeflade 51,0 m²
 Kedeltryk 12,5 kg/cm²
 Fast koblet akselafstand 4950 mm
 Lokomotivets totale akselafstand 9900 mm
 Tenderens totale akselafstand 5800 mm
 Samlet akselafstand 17650 mm
 Længde over puffere 20785 mm
 Adhæensionsvægt 65 t
 Tjenestevægt 87,7 t
 Tenders tjenestevægt 52 t
 Samlet tjenestevægt 139,7 t
 Olieforråd 7 t
 Vandforråd 22,5 m³
 Største akseltryk 16,25 t

Det er nærliggende at sammenligne med noget velkendt som f.eks. DSBs ligeledes trecylindrede litra H. Den iranske maskine har 20,8% henholdsvis 11,5% højere trækraft ved igangsætning end H-maskinen med kedeltryk henholdsvis 12 og 13 kg/cm², men 4,4% lavere adhæensionsvægt. Når man tillige tager de kraftige stigninger på den transiranske bane i betragtning, er der altså intet mærkeligt i, at der er to sandkasser efter hinanden på kedelryggen - og sandrør til alle kobbelhjul ved fremadkørsel foruden til første og tredje sæt ved baglænskørsel. Sandforbruget har uden tvivl været betydeligt.

Tak til Preben Bech fra redaktøren og PWS

Poul Wind Skadhaug

Sverige

Inlandsbanetraffikken udvides. Trafikken på Inlandsbanan Kristinehamn-Gällivare i Sverige udvides nu, så rejsende i sommersæsonen ikke behøver at benytte »gummitog« for at komme hele strækningen mellem Kristinehamn og Gällivare. Hidtil har busser klaret transporten på strækningen Filipstad-Mora (173 km), og den mulighed findes fortsat, hvis man nogenlunde vil følge sporet fra den »gamle« Inlandsbane. Men nu tilbyder man i sommerperioden tillige gennemgående togbefordring Kristinehamn-Filipstad-Ställdalen-Borlänge-Mora og det vil sige, at der atter kommer persontog (sommertrafik) på delstrækningen Daglösen-Ställdalen af Kil-Ställdalen, der ellers har været uden persontrafik siden 9. juni 1985. Strækningen, der atter får persontrafik på denne måde, er 79 km lang og omfatter foruden endestationerne holdstederne Bredsjö, Hällefors, Grythyttan, Loka og Hornkullen.

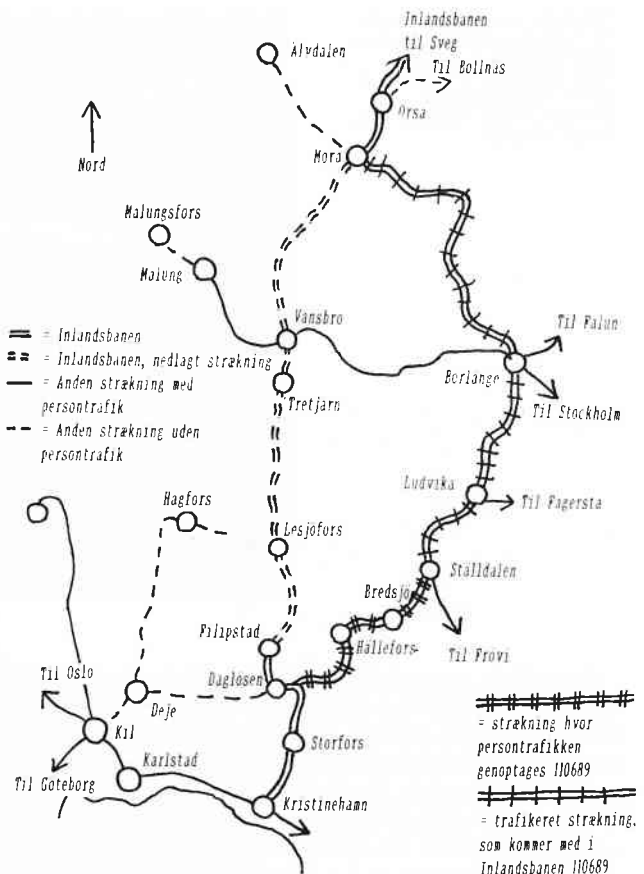
Hidtil har trafikken på Inlandsbanan været som følger: Kristinehamn-Daglösen-Filipstad (56 km) tog (siden 1985 kun i sommerkøreplanen). Filipstad-Mora (173 km): Bus, Filipstad-Lesjöfors (37 km) nedlagt 1985, Lesjöfors-Vansbro-Mora (136 km) nedlagt 1969. Sporet findes på hele strækningen, og der er en vis godstrafik på sporet fra Vansbro og nordpå samt fra Mora og sydpå (nogle få km). På strækningen Lesjöfors-Tretjärn (56 km) kan man køre på skinncykel. Mora-Gällivare (1.067 km) tog hele året.

Alt dette fortsætter. Det nye tilbud omfatter strækningerne: Daglösen-Ställdalen (79 km): Sommertrafik fra 11. juni 1989. Har været godsbane siden 1985. Ställdalen-Ludvika-Borlänge-Mora (185 km): Tog hele året.

Ad den nye strækning bliver togrejsen Kristinehamn-Gällivare på 1.395 km.

Læs i øvrigt mere om Inlandsbanan i de sidste tre numre af »jernbanen«

»De vackra vyerna« afkortet. »De vackra vyernas järnväg«, Mellerud-Bengtsfors-Årjärg-Årvika, er blevet kor-



Oversigtskort over Inlandsbanans nedre del: Anders Riis

tere. Trafikken på strækningen Bengtsfors-Årvika har ligget stille siden 1985, mens Mellerud-Bengtsfors blev nedlagt efteråret 1986. Siden da har der dog været sommertrafik på sidstnævnte. I 1988 kom et nyt tilbud til turisterne: Skinncykeltrafik Bengtsfors-Årjärg, der uden at overdrive hører til blandt de allersmukkeste i Sverige (og det vil ikke sige så lidt!). Muligheden for at snuppe et par ekstra kilometer nord for Årjärg er imidlertid borte nu: April 1989 var »Stena Metall« i fuld gang med at bryde sporet op fra Årjärg og nordpå.

Anders Riis

Veteranbanerne redigeres af red. og Jakob Stilling

Fotokonkurrencen

Hvem tager årets billede 1989?

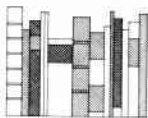
Husk vor billedkonkurrence, selvom der stadig er god tid. Har du glemt alt om emner, præmieliste, indsendelsesbetingelser m.m. så slå op i de foregående numre.

Godstogsfolder

Som sidste år har Henrik Bache lavet en aktual folder om køreplaner for godstog på privatbaner.

Kan købes ved henvendelse til: 86 63 95 08.

Bog anmeldelser



Jernbane-historisk Årbog '89.

Redigeret af Eigil Christensen og John Poulsen.

Forlaget banebøger, Roskilde 1989. 64 sider. 25 x 17 cm, pris 135,- kr., fås gennem salgsafdelingen i DJK.

Det er endnu et glædeligt initiativ, forlaget banebøger har taget ved at udgive nu for første gang en dansk jernbane-historisk årbog. En sådan publikation kan naturligvis redigeres efter mange forskellige principper. Her har man valgt som grundlæggende ide at tage udgangspunkt i, hvad der skete for 125, 100, 75, 50 eller 25 år siden. Ideen rummer både svaghed og styrke. Hvis den forfølges konsekvent gennem de forhåbentlig kommende årgange, ender man efter 25 år med at have en komplet dansk jernbanehistorie skildret overvejende i tværnsnit. Man vil så måske mangle nogle tilsvarende længdesnit. Til gengæld er systematikken så indlysende enkel, at læseren altid kan orientere sig let og uhindret i stoffet. Den eneste nøgle, han eventuelt behøver, er en årstalsliste.

Indeværende årgang omfatter syv artikler af ret varierende længde samt fire enkeltstående billeder, som sammen med tilhørende tekster markerer nogle jernbanebegivenheder, der ikke blev mulighed for at behandle i egentlige artikler. Skønt en række forfatteres arbejder er sammenstillet, virker helheden harmonisk; alle skriver på én gang klart og engageret. Uden på nogen måde at forklejne de øvrige læsestykker og deres ophavsmænd, har man - stillet overfor redaktørens krav om kortfattetthed - lyst til at pege bare på et enkelt af dem: Lars Viinholt-Nielsens artikel om Svendborg-Nyborg banens nedlæggelse i 1964, som er det største bidrag og udgør en fjerdedel af hele bogen. Den er ikke så lidt af en gyser - med en forstemmende konklusion. Og alligevel kan den læses igen og igen; hver gang henfalder man i undren over, hvilken rolle det irrationelle spiller også i et civiliseret samfund.

Bogens layout er typisk for banebøger. Den typografiske disposition er klar, papiret effektivt udnyttet, og som hovedregel breder billederne sig ud i margin. Endvidere er de fleste illustrationer anbragt, hvor de har det bedst: foroven på siden. De mange historiske billeder, hvoraf en betydelig del ikke er set på tryk før, suppleres på fortrinlig vis af ældre køreplaner samt orienterende kortskitser i Lars Græsted Jensens sobre tegnestil. Men det forekommer, at de fleste fotos i bogen fremtræder noget grå, f.eks. i forhold til gengivelserne på omslaget eller i »På sporet af 1988« fra samme forlag. Uden kendskab til originalmaterialet kan anmelderen dog ikke fremsætte denne påstand med vægt.

Andet at indvende? Ja, men kun fra småtingsafdelingen. Årbogen er ikke kemisk rensset for trykfejl (men hvilken bog er det?), og man savner en indholdsfortegnelse i begyndelsen. En oversigt over indholdet findes ganske vist på omslagets bagside, men er uden sidetal; det føles som en mangel. Endelig giver omslagets typografi måske ikke helt indtryk af kvalitet, som indholdet berettiger til.

I betragtning af, hvor godt første årgang som helhed er lykkedes, må det meget ønskes, at Jernbane-historisk Årbog bliver en institution. Men man spørger uvilkårligt, om ikke forlaget banebøgers nu to årlige publikationer

henvender sig til samme kreds af købere i så høj en grad, at en sammenlægning ville være en naturlig følge. På lidt længere sigt kunne måske også en alliance med Jernbanemuseets venners årsskrift være på tale? Hensigten med sådanne forslag er ikke at belære udgivere og redaktører; de fremsættes alene som udtryk for en - måske nav - tanke om ved besparelse på porto og ekspedition at udspænde et større sikkerhedsnet. Vort sprogområde er jo så lille og bøger dermed dyre. Men foreløbig: til lykke, banebøger!

Povl Wind Skadhaug

Svend Lund Pedersen: På sporet af DBJ.

Udgivet af Gornitzkas forlag i dec. 1988. Pris 120 kr., 80 sider, 88 ill.

Dansk jernbanelitteratur er beriget med endnu en bog om de bornholmske baner, og nykomlingen er en ganske charmerende bog og til den rigtige pris set i lyset af udstyr og indhold (ja tilmed synes den billig i forhold til andre nyudgivne jernbanebøger).

Indholdet koncentrerer sig især om Rønne-Neksø, hvor bogens forfatter har haft sit virke fra 1937 til banens nedlæggelse i 1968. Bogen er sammenstykket af særdeles læseværdige aktstykker om en banes liv og væsen og bærer i høj grad præg af personlig indlevelse og minutiose førstehåndsindtryk. Vi får et kort historisk rids af alle de bornholmske baner, derefter små epistler uden egentlig kronologisk orden, men med en sprudlende fortællelyst.

Bogen er rigt illustreret med mange ikke før sete fotos, i en nydelig gengivelse, og hele bogens layout er stilsikker og præcis. Forsidebilledet med en af de store svenske Nydquist dampmaskiner virker stemningsfuldt, men måske ikke befordrende for det store salg, som bogen fortjener. Flerfarvetryk er jo forlængst opfundet, men det viser jo desværre nok den situation, som mange bogudgivere af jernbanebøger befinder sig i indenfor vort lille sprogområde; der skal kigges på hver en krone, når en bog står for tryk.

J. Guldbæk Christensen: Strejftog II.

Udgivet af Lokomotivets forlag 1988, 114 sider, heftet, 15 x 21 cm, rigt illustreret. Pris 95,- kr.

Der er fart i det lille forlag »Lokomotivet« i Næstved. I 1988 fik vi det lille informative hefte om MY og MX maskinerne, og sidst på året udkom Guldbæk Christensens anden Strejftogbog, denne gang koncentreret om 50'erne og 60'erne.

Forfatteren har valgt den causerende stil, og det giver bogen et levende, personligt og nærværende præg med sans for detaljen og stemningen i de tekster, som beskriver de mange fotos fra privatbanerne.

Bogen er strejftog, og pådutter ikke sig selv hverken kronologi, geografi eller historik. Jeg finder en klar overvægt af beskrivelser vest for Storebælt, og det er nok en svaghed, men skyldes vel at forfatteren her har sin styrke.

Strejftog II er bygget op omkring de mange fotos, som ikke før har været offentliggjort. Billedskelettet står og falder dog med kvaliteten af repro og originalmaterialet. I bogen fremtræder de fleste fotos slørede og grå, og det er synd, når nu motiverne ellers er i orden. Ved et første blik i bogen stødes man således uvilkårligt af de dårlige billeder og den lidt løse layout.

Begge bøger kan købes gennem DJKs salgsafdeling.

Jan Forslund



Referat af Dansk Jernbane-Klubs ordinære generalforsamling søndag den 12. marts 1989 på Niels Steensens Gymnasium i København.

1. Valg af dirigent

Formanden Birger Wilcke bød velkommen og foreslog, traditionen tro, dommer Jul. Paulsen som dirigent - og ligeså tro mod traditionen valgtes denne med akklamation. Dirigenten konstaterede, at generalforsamlingen var lovligt indvarslet og gav derefter formanden ordet for beretning.

2. Beretning om året 1987-88

Birger Wilcke (BW) konstaterede, at medlemstallet trods mange nye medlemmer ligger stabilt på omkring 1.800. Til sammenligning nævnte han, at »søsterforeningen« i Sverige SJK har ca. 5.000 medlemmer, men da den svenske befolkning er henvend dobbelt så stor som den danske, virker forskellen i medlemstallet ikke så voldsom. I anledning af at John Armstrong Pedersen forlod bestyrelsen, takkede BW ham for hans indsats for foreningen. BW oplyste endvidere, at Mogens Bruun var fratrådt som bestyrelsesmedlem, i forbindelse med at han havde startet en ny jernbaneklub. Foreningens mangeårige medlem og bestyrelsesmedlem P. Thomassen døde i 1988. Thomassen, der var med til at starte DJK, havde i sit testamente ønsket at sikre sine arkiver og samlinger i øvrigt for eftertiden. Dette er nu sket, idet disse overføres til Jernbanemuseet.

»jernbanen« er udkommet meget regelmæssigt med i alt seks numre, og der er nu et fortræffeligt og alsidigt blad - omend det også er ret dyrt. De mindre blade »D-maskinenyt« og »Trinbrættet« supplerer på bedste vis »jernbanen«. Foreningen er ophørt med større bogudgivelser, idet belastningen af foreningens likviditet har været for voldsom. I stedet samarbejdes med forlaget »banebøger«, og dette samarbejde har været til fordel for DJK. Der er afholdt flere gode udflugter og møder, senest med DSBs generaldirektør Peter Langager. Vogn-ex er nu indrettet med bibliotek og mødelokale, ligesom salgsafdelingen har fået gode ekspeditionsforhold. Dette har været stærkt medvirkende til de øgede indtægter for salgsafdelingen.

MHVJ har formået at øge overskuddet til trods for et generelt dårligt år for veteranbanerne. Dette skyldes ikke mindst kørslen mellem Randers og Mariager. Problemerne med motorvejen, der skal krydse banen øst for Handedst synes løst efter en flot indsats fra MHVJ, idet der vil blive opført en bro over banen. På SU. mødet den 11. marts 1989 aftaltes, at damplokomotivet DSB G 625 udlånes af Høng gruppen til MHVJ. Medlemmerne af det opløste »HHVJ« har efter forhandlinger indmeldt sig i DJK (MHVJ), og der vil fremover blive kørt MHVJ særtog mellem Odder og Århus under navnet »HHVJ«. Låneaftalen med Skagensbanen om de to personvogne SB F 3 og F 4 er overført til MHVJ.

Limfjordsbanen har fået diesellokomotivet SB M 6 (Paxman) overdraget til låns af Skagensbanen. I Aalborg arbejdes med forberedelserne til opførelse af en lagerhal,

som skal stilles til rådighed for maskinfabrikken, der så til gengæld afgiver de resterende syv spor i rundremisen til LFB. Dermed får LFB som den eneste veteranbane alt materiel under tag.

Museumsbanen MBJ har fået overladt diesellokomotivet LJ M 9 af Lollandsbanen i forbindelse med indvielsen af den nye vognhal. Der er således nu muligt at køre motortog på banen. Allerede i sommeren 1989 køres plantog med diesellokomotivet på hverdagsaftener.

Bloustrødgruppen har stadig problemer med fredningsmyndighederne, og sporet mod vest ender fortsat i tunnelen under Nordbanen. I stedet anlægges nu 400-500 m spor i retning mod Bloustrød. I efteråret havde man desværre et alvorligt uheld med et sprængt kedelrør på damplokomotivet, der var modtaget retur fra Hjerl Hede. Et medlem blev alvorligt skoldet, og han har siden været sygemeldt. Ulykken gav anledning til nærmere undersøgelse af foreningens forsikringer, der, skønt dækningen er optimal, desværre viste sig ikke at yde skadelidte erstatning på alle områder. En nærmere redegørelse for foreningens forsikringsforhold samt omløsning om, hvad de enkelte aktive medlemmer bør gøre, bringes snarest i »jernbanen«.

D-maskinegruppen har haft et mindre godt år med en del problemer. Et underskud på grund af store særtogsomkostninger kan forhåbentlig snarest vendes til det bedre. Problemerne skyldes bl.a. en række beklagelige uoverensstemmelser med DSB Museumstog i Roskilde. D-maskinegruppen har i betydeligt omfang udlejet damplokomotiv til Helsingør Jernbaneklub, der for øjeblikket ikke har noget køreklart damplokomotiv. Som erstatning for de hidtidige lokaler i Odense har man nu lejet ca. halvdel af Marslev station som lager m.v. Efter adskillige års pause er der atter oprettet et arbejds hold i København, nærmere bestemt på Flintholm station, hvor en gruppe medlemmer er gået i gang med at istandsætte en DSB CU vogn.

DJKs samarbejde med Jernbanemuseets Venner er gået helt gnidningsløst; der har ikke været uoverensstemmelser mellem formændene...

Veterantogsstævnet i Odense var en stor succes, og kørslen mellem Odense (museet) og Højby fortsættes. Det er planen at indsætte damplokomotivet ØSJS 6 på denne strækning, når det engang afleveres fra arbejds holdet i Høng.

For år tilbage nedsattes et udvalg, der skulle arbejde med revision af foreningens vedtægter, men man vurderede dengang, at der ikke var behov for ændringer på det tidspunkt. Imidlertid giver forslaget fra Bloustrødgruppen (se pkt. 5), som bestyrelsen i øvrigt ikke kan tilslutte sig, anledning til på ny at tage spørgsmålet op.

BW sluttede af med at beklage de påtænkte sparekrav til DSBs budget, og han udtrykte samtidig håb om, at 2. del af den faste Storebæltsforbindelse - vejbroen - aldrig måtte blive realiseret, således at den kollektive trafik opnåede en - berettiget - konkurrencefordel.

Jakob Stilling gennemgik udflugtsafdelingens kommende arrangementer som også fremgår af »jernbanen«. Da han desværre ikke i foreningens gemmer har kunnet finde en krystalkugle, kunne han ikke give nogen dato for den planlagte præsentationstur med IC/3-toget...

Efter et par korte bemærkninger fra forsamlingen godkendtes beretningen uden afstemning.

3. Godkendelse af regnskab 1987-88

Hans Meyer redegjorde for enkelte af regnskabsposterne

og henviste i øvrigt til det trykte regnskab, der var sendt ud med bladet.

Poul Thiesen og Jens Sondrup stillede en række spørgsmål vedrørende regnskabopstillingen, afskrivningsprincipper samt andre - formelle - forhold.

Spørgsmålene blev besvaret af Hans Meyer og revisoren Kjeld Christiansen, og regnskabet blev herefter enstemmigt vedtaget.

4. Godkendelse af kontingent for 1990

Efter anmodning fra Flemming Jakielski flyttedes dagsordenens punkt 6.2 »Fastsættelse af familiekontingent« til behandling under dette punkt. Flemming Jakielski begrundede sit forslag med, at det ville kunne give flere medlemmer til foreningen og samtidig medføre en besparelse på bladet, idet der kun ville skulle udsendes ét blad pr. husstand.

Ole-Christian M. Plum frarådede at stemme for forslaget, idet han mente, at det ville belaste foreningens økonomi, når børn/ægtefæller, der allerede var medlem af foreningen fremover skulle betale mindre kontingent.

Efter en del diskussion om fortolkning af forslaget, herunder »hvad er familie« og »hvem har stemmeret«, præciseredes forslaget således, at det særlige medlemsskab betegnes »husstandsmedlemsskab«, at medlemmer af denne kategori har stemmeret, men ikke selvstændigt modtager bladet, samt at kontingentet er det samme som for juniormedlemmer.

Ved afstemning om forslaget stemte 43 for, 26 mod, mens 25 undlod at stemme, og forslaget vedtoges således.

Bestyrelsens forslag om kontingentforhøjelse til kr. 210 for ordinære medlemmer, kr. 125 for juniormedlemmer samt bortfald af optagelsesgebyr vedtoges med overvældende flertal.

5 a. Valg af bestyrelse og suppleanter

Følgende medlemmer af bestyrelsen var på valg:

Ole-Christian M. Plum, Birger Bruun og John A. Pedersen. John A. Pedersen ønskede ikke genvalg. Derudover var opstillet: Flemming Jakielski, Jan Eriksen, H.H. Frost og Oscar Meyer.

Efter afstemningen valgtes: Ole-Christian M. Plum, Birger Bruun og Flemming Jakielski.

Som suppleant var opstillet: Jan Eriksen, H.H. Frost og Søren Balle.

Efter afstemning valgtes: H.H. Frost.

Under første afstemning var stemmetallene: Birger Bruun 73, Ole Plum 54, Flemming Jakielski 52, Hans Henrik Frost 37, Jan Eriksen 30 og Oscar Meyer 27. Under anden afstemning: Hans Henrik Frost 32, Jan Eriksen 28 og Søren Balle 26.

5 b. Valg af revisor og revisorsuppleant

Som revisor hhv. revisorsuppleant genvalgtes med akklamation Finn Beyer Paulsen og Mogens Levin.

6. Indkomne forslag

Der var indkommet forslag fra Bloustrødgruppen om ændring af gruppens status til »lokalafdeling« med deraf følgende repræsentation i bestyrelsen. Endvidere var foreslået, at antallet af generalforsamlingsvalgte bestyrelsesmedlemmer nedsattes med 1, således at det samlede antal bestyrelsesmedlemmer var uændret.

Lars Henning Jensen frarådede at stemme for forslaget, idet han henviste til, at lokalafdelingernes repræsentation i bestyrelsen var indført for at modvirke geografisk »skævtrækning« af foreningen. Endvidere var Bloustrød-

gruppens repræsentation i bestyrelsen i modstrid med praksis, hvorefter baner m.v. ikke er direkte repræsenteret. Han påpegede endelig, at dette var en god anledning til at påbegynde revisionen af foreningens organisation.

BW tilsluttede sig LHJs kritik af forslaget og lovede, at arbejdet med ændring af foreningens vedtægter vil blive igangsat snarest. Det vil i den forbindelse blive overvejet, hvorledes banerne kan sikres en bedre repræsentation i foreningens ledelse.

Ved den efterfølgende afstemning blev forslaget afvist af et overvældende flertal, kun 10 medlemmer stemte for.

7. Eventuelt

Poul Thiesen anbefalede, at man i forbindelse med vedtægtsændringerne flyttede punktet »Indkomne forslag« hen før valgene, således at den nye bestyrelse bedre kan vide, »hvad den går ind til«.

OCMP omtalte en udflugt for Kalundborg Modeljernbaneklub med OHJ materiel mellem Kalundborg og Holbæk.

BW takkede for den »pæne tone«, som generalforsamlingen var afviklet i. Han takkede endvidere OCMP og hans to døtre, der ved deres indsats havde skabt fine rammer omkring såvel SU. mødet som generalforsamlingen.

Dirigenten afsluttede herefter generalforsamlingen, hvortil der var mødt 105 stemmeberettigede medlemmer, idet han ligeledes takkede for god ro og orden. □

Lars Henning Jensen
Referent

Jul. Paulsen
Dirigent

Udflugtsafdelingen

Kommende udflugter

Lørdag den 15. juli arrangeres besøg hos Hedelands Veteranjernbane i Hedehusene

Vi mødes ved pakhuset syd for sporene på Hedehusene Station kl. 11.10, hvorfra vore værter fra Industribaneklubben fører os til Hedehusgård St. på industribanen i Hedeland, hvor der er rundvisning i værksted og remise. Spisepause, hvor den medbragte mad kan indtages. IBK arrangerer salg af drikkevarer. Efter frokost særtogskørsel med fotostop på strækningen ud i de tidligere grusgrave og besøg på miniaturejernbanen Brandhøjbanen. Under besøget vil der blive givet en tilbundsgående orientering om Industribaneklubben og om Hedelandsprojektet. Programmet slutter senest kl. 16.00 på Hedehusene Station.

Deltagelse i besøget i Hedeland koster kr. 20,- for voksne og kr. 10,- for børn og arrangeres i samarbejde med Jernbanemuseets Venner. Sidste frist for tilmelding er sat til 1. juli. Til- og frarejse sker individuelt. Der er tog fra Roskilde, Høje Taastrup og København til Hedehusene hver halve time.

Søndag den 20. august arrangeres DJK-udflugt på Assensbanen.

I begyndelsen af 60'erne kørte der på mange af sidebanerne persontog med MT og MR. Særligt på Fyn kørte ganske mange tog planmæssigt med MT f.eks. på Nyborg-Svendborgbanen. Men også Assensbanen havde i sommerkøreplanen et persontog, som regelmæssigt kørte med MH Odense-Assens og returnerede som godstog. Udflugtsafdelingen forsøger den 20. august at genskabe stemningen fra dengang med et udflugtstog, oprangeret af grøn MH, Cp og Eh fra Odense. Efter Tommerup arrangeres en lang række fotostop, hvor der bl.a. bliver mulig-

hed for at få billeder af Danmarks sidste håndbetjente bomme. Som sædvanlig arrangeres der »perroncirkus« med passagerer og rejsegods på de mellemstationer, som endnu har perroner. I Assens rangeres på havnen med MHen, og muligvis med Ardeltraktor, ligesom der er planer om et »rent« godstog ud mod Ebberup med et par ældre godsvogne. På hjemturen går Cp-vognen sidst i toget for at give billeder med godstog på banen. **En rigtig fototur.** Tag madpakke med - drikkevarer sælges i toget. Af hensyn til fotomulighederne er det maksimale deltagerantal 50 personer. Der bliver afgang fra Odense kl. 10.15 og tilbagekomst kl. ca. 18.45.

Turen koster kr.90,- for voksne og kr. 45,- for børn. Hvis du er interesseret i grupperejse til Odense, bedes du påføre »G« på girokortet og vil så blive kontaktet om evt. andre deltagere fra dit område. Medlemmer, som følger toget i bil, bedes indbetale samme beløb pr. fotograf som passagererne i toget.

Sidste tilmeldingsfrist: 25. juli. Ved billetkøb i toget opkræves et tillæg på kr. 25,- pr. billet.

Tilmelding til turene sker som sædvanlig ved at indbetale turens pris til Udflugtsafdelingen. Adresse og giro-nummer findes bag i bladet. Husk at anføre telefonnummer og hvad indbetalingen dækker.

Kommende ture, som omtales nærmere i nr. 4: Lørdag den 9. september: Udflugt med bl.a. Triangelmotorvogne på GDS. Hør turprogram og pris på telefonsvareren på 33 93 20 02 fra ca. 1. august. Tur til Jernbanemuseet i Gävle 28. sept.-1. okt.

Andre besøg og ture under forberedelse: Hjælpevognspladsen ved Centralværkstedet i København 14. okt., Helgoland, og IC/3-tur.

Kommende møder i Københavnsområdet

Onsdag den 13. september 1989 kl. 19.30:

Englesalen, Niels Steensens Gymnasium, Jagtvej 183 B, 2100 Ø. Medlemmernes egen aften, der plejer at rumme mange overraskelser fra sommerens jernbaneoplevelser skildret i dias og film. Eventuelle indlæg bedes på forhånd meddelt Bent Jacobsen på tlf. 42 84 21 07 bedst mellem 19.00 og 20.00.

Onsdag den 11. oktober 1989 kl. 19.30:

Englesalen, Niels Steensens Gymnasium. Direktør Lars Jensen, LNJ, fortæller om Lyngby-Nærum Jernbane, en bane der har sin egen niche i hovedstadsområdets kollektive trafikapparat.

Onsdag den 8. november 1989 kl. 19.30:

Englesalen, Niels Steensens Gymnasium. Frederikssundbanen. Fra diesel til S-bane. Nærmere program for mødet følger i »jernbanen« nr. 5.

Vogn-ex

Vogn-ex, Kalvebod Brygge 40, 1500 København V., holder åbent onsdagene 28. juni, 30. august, 27. september, 25. oktober og 29. november 1989 fra kl. 19.00 til 22.00.

B.J.

Salgsafdelingen Nyheder

Banen sætter spor - Frederikssundbanen i 110 år, 1879-1989 af Knud Christoffersen. Forlaget Thorsgaard har taget initiativet til udgivelse af denne bog i anledning af, at Frederikssundbanen i maj 1989 blev indviet som S-bane. Bogen, der er på 128 sider, fortæller i tekst og billeder

om en bane og en egn, der i perioder har ført en hensygnende tilværelse for så igen at blomstre op, når fremsygnede og aktive borgere tog fat.

Læs i øvrigt prospektet om bogen, der var indlagt i »jernbanen« nr. 2/1989. pris: 138,- kr. + 11,- i porto.

DSB litra D af Steffen Dresler. DSBs damplokomotiver kan altid fascinere jernbaneentusiaster og ikke mindst modelbanefolket, der jo gerne ser dansk materiel på deres modelbaner. Forlaget Lokomotivet har netop udgivet et hæfte om damplokomotiverne litra D. På 60 sider med 36 fotos og otte tegninger fortæller om de forskellige typer af D-maskiner samt om deres anvendelse på næsten samtlige DSB-strækninger gennem omtrent 60 år. Pris: 75,- kr., inkl. forsendelse.

Jernbanehistorisk årbog - '89. Forlaget banebøger har i marts 1989 udsendt denne årbog, der som tema har 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, Sallingsundfærgen 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 er på 64 sider med ca. 90 ill., koster 135,- kr., 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 Carlssons 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, er på 88 sider i tværformat A4 med ca. 200 ill. Den er udkommet på banebøgers forlag ultimo maj, og prisen er 269,- kr., 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 Maybachvognene. Motormateriel 1 koster 175,- kr. (150,- for medlemmer af DJK), inkl. forsendelse. Motormateriel 2 koster 248,- kr., inkl. forsendelse.

DSBs tjenestekøreplan 1988-89. Atter i år kan vi tilbyde DSBs tjenestekøreplaner for hele landet fra den afvigte køreplansperiode (juni 1988-maj 1989). Antallet af sæt, der leveres uden ringbind, er ret begrænset og koster 50,- kr. + 26,- i forsendelsesomkostninger.

DSBs tjenestekøreplan for S-tog, gyldig indtil 27. maj 1989. I forbindelse med overgangen til S-togsdrift på Frederikssundbanen den 28. maj 1989, blev køreplanen på hele S-banen i Københavnsområdet omlagt, og en ny tjenestekøreplan er udsendt. Vi kan tilbyde et begrænset antal af den netop ophørte S-togs tjenestekøreplan. Pris 30,- kr. + 16,- i forsendelse.

Ovennævnte varer kan bestilles ved indsættelse af beløbet for ønskede varer på postgirokonto 3 17 91 76, Dansk Jernbane-Klub, Salgsafdelingen, Kalvebod Brygge 40, 1560 København V. Ved samtidig bestilling af flere varer er porto højst 26,- kr. Husk at anføre bestillingen på talon til modtageren. Husk, at du støtter netop Dansk Jernbane-Klubs arbejde ved at købe dine jernbanebøger gennem DJKs Salgsafdeling.

HCH og OCMP



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 anr.oncer 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
Islevbrovej 4 D, 2610 Rødovre. Tlf. 42 91 04 28
Ole-Christian Munk Plum
Holmevej 8, 4340 Tølløse. Tlf. 59 18 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 arbejdsbold

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