



jernbanen

5

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

Oktober 1989



29. ÅRGANG

LØSSALG KR. 35,00

- med materiefortegnelse for DJK



Mens DSB på passagersalgssiden godt kan forvente en solid succes med IC/3-togene, der ifølge Peter Langager kommer i drift 13. januar 1990, er begejstringen ikke udelt hos godskunderne. I hvert fald syntes det ved september begyndelse svært at fremskaffe fornøden trækraft og mandskab til alt det gods, kunderne gerne vil sende med Himmerlandsbanen. Onde tunger i Himmerland påstår, at DSB gerne så Løgstørbanen fjernet fra landkortet uanset godsmængden, men mon dog? Det lokale samarbejde går i hvert fald godt, og ifølge aviserne har banen frem til september haft en overvældende trafikmængde - ca. 1.500 godsvognsenheder... Mogens Duus fotograferede her godstoget i Løgstør den 10. juli 1989. Selvom det er et »lille« godstog, er der trods alt otte vogne at slæbe af med, og MT 166 får nok at gøre, når den længere nede ad banen skal op fra Hjarbæk Fjord.

Forsiden

Tre på stribe - ja, når det gælder synet af Frichs-firkanter, har man været mere end heldig, hvis man i dag kan få det at se. Men den situation opstod på Varde Vest 2. september, da den eneste køreklare Frichs-firkanter ved de danske privatbaner, VNJ D 12, der endda er af de første fra 1932, fik besøg af to af artsfællerne, der er på pension: VNJ 11 og AHJ MI 5203. VNJ 11 ejes af KLK, men har i 1989 været disponeret af MHVJ. De to MHVJ-maskiner kørte i forspand til Varde på medlemsudflugt. Foto: Christian B.S. Mikkelsen.

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 ekspeditioner og fejl-eksemplarer sker ligeledes hertil.

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

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

Indsendelse af stof

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

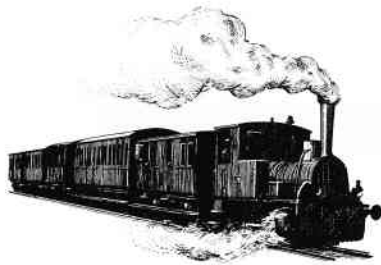
Nr. 6 ventes udsendt ca. 15. december. Indhold: En lille banes lille historie/Asaa-Ørsø banen, Jernbaner i Holland, Gåture på nedlagte baner og Borneo og meget mere.

Tidsfrister

Sidste frist for stof til nr. 6/1989: 1. nov. 1989.

Sidste frist for stof til nr. 1/1990: 20. dec. 1989.

Dette nummer af »jernbanen« er afleveret til Avispostkontoret den 30. oktober 1989.



jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

29. årgang nr. 5, oktober 1989

jernbanen

Vasevej 19 A
2840 Holte
42 42 04 52

Redaktion

Jan Forslund, Vasevej 19 A, 2840 Holte
ansvarshavende redaktør
42 42 04 52

Anders Riis, Havnegade 8 A², 9550 Mariager
98 54 23 24

Medredaktion

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

Om andet end lokomotiver	116
Gl. Skive H.	119
DJK materielfortegnelse	123
Sabah State Railways	131
Læserne skriver	133
Sporhunden	134
Jernbanenyt - kort fortalt	
- Privatbanerne	134
- Veteranbanerne	136
- Foreningsnyt	136

Ikke kun for »nummERMænd«

Så kom den - den materieloversigt, alle har ventet på i efterhånden lang tid. På midtersiderne i dette nummer af »jernbanen« kan man se en komplet oversigt over det materiel, DJK lige nu disponerer over, fordeling og historie.

At det har taget nogen tid at få sammenstillet listen og få alle oplysninger frem, turde være klart. I en forening med DJKs struktur, og med den anseelige samling, man råder over, er det et omfattende og tidkrævende arbejde at få det hele med - samtidig med at nøjagtigheden ikke går fløjten.

Arbejdet med listen har involveret mange personer i hele klubben, og det kan med den aktivitet, der foregår landet over, ikke undgås, at nogle oplysninger er passé, endnu inden tryksværtten på dette nummer er tørret.

Det er selvkært ikke første gang, man har lavet en samlet materielfortegnelse for Dansk Jernbane-Klub. Men i betragtning af klubbens karakter og den interesse, mange af medlemmerne vier til alle mulige baners materielbeholdning og ajourføring af samme, er det overraskende, at foreningen ikke tidligere har haft en liste, som løbende ajourføres.

Denne ajourføring vil vi så vidt muligt prøve at holde hånd i hanke med i »jernbanen«, hvor ændringer i DJKs materielbeholdning fremover løbende vil fremgå af spalten »Veteranbanerne«.

Kun én gang i de seneste to decennier er materiellet skrevet i »mandtal«. Det var i 1981, da John Armstrong Pedersen og Preben Clausen »barslede« med en materielfortegnelse, der dengang var til salg.

Dengang besad DJK 24 damploko - heraf 4 smalsporede, 20 styks motormateriel, 43 personvogne, 14 post- og pakvogne samt 63 gods- og specialvogne samt delvis komplette vogne. Derudover 17 roebanenvogne. Og samlingen er ikke blevet mindre siden da.

Det er ikke kun læsning for »nummERMænd«. DJKs materielfortegnelse afspejler en mangesidet forening med en mangesidet aktivitet, der faktisk foregår fra Skagen i nord - eller i hvert fald Frederikshavn, hvor DJK-medlemmer er i færd med at restaurere SB M 2 til brug for MHVJ - til Gedser i syd, hvor DJK også har materielenheder. Mange af materielanskaffelserne siden sidste opgørelse i 1981 er sket, fordi klubben har haft stigende behov for siddepladser i veterantogene - men fælles for det hele er, at det har sin baggrund i bevarelse af jernbanehistorie.

DJK råder i dag over en materielpark, der i antal overstiger selv Jernbanemuseets og udgør en samling, der historisk set er lige så interessant som og kompletterer DSBs. Læs om den - på midtersiderne i dette nummer af »jernbanen«.

Anders Riis og Jan Forslund

Om andet end lokomotiver og vogne

- småglimt fra livet omkring en jernbane - nærmere bestemt strækningen Maribo-Rødby med Holeby som udgangspunkt

Af René Jul-Hansen

Normalt er de beretninger, man hører fra de nedlagte baner, koncentreret omkring det rullende materiel og eventuelt om nogle af bygningerne. Hvis personer nævnes er det oftest de ingeniører, som i sin tid har bygget banen. Og hånden på hjertet, jeg var selv fristet til at gribe det an på samme måde, da jeg ville berette om Maribo-Rødby-Rødby Havn linien. Jeg har længe haft lyst til at gøre noget ved sagen, men da jeg sikkert ville lave det sædvanlige om, hvilke maskiner der kørte hvilken søndag med en eller anden type vogne så præcist som muligt, holdt jeg mig tilbage. Men nu da banen fra Rødby Havn til Holeby er taget op, og det måske ikke varer længe inden det sidste stykke fra Holeby til Maribo ryger den vej alle gamle sveller går, da måtte der ske noget.

Da jeg er opvokset på egnen omkring Holeby, kender jeg banen bedre end så mange andre baner, det er vores lille stykke bane. Men der er som nævnt andet end bare lokomotiver, så kunne de end måtte være. Der er menneskene omkring banen; de giver banen dens helt eget præg. Jeg vil derfor holde mig til menneskene omkring banen, og skulle der ved et uheld liste sig et stykke materiel ind et eller andet sted, beder jeg læseren undskylde dette.

Holebys stationsforstandere

Holeby station var oprindelig opført i samme stil som Bur Sø eller Ryde stationer på Lollandsbanens strækning mel-

lem Maribo og Nakskov. I starten af 1900 årene blev der bygget en etage ovenpå, for at der kunne blive en bolig til stationsforstanderen.

I starten var der ligeledes et 3. klasses venteværelse i bygningens sydlige del. Der var ligeledes et fælles forlokale til denne 3. klasses lokalitet og et 2. klasses venteværelse, som efter fleres udsagn skal have været ganske hyggeligt. Men som det så ofte går, først forsvandt 2. klasses og siden også 3. klasses venteværelse - det eneste der er tilbage nu er resterne af forstuen, som en tid tjente som venteværelse for jernbanen. Nu benyttes det ligeligt af postvæsen og Lollandsbanen som ventelokale.

Den første stationsforstander på Holeby station hed Suhr. Suhr kom fra Kramnitse, hvor faderen var toldforvalter og hans omgang med de lokale fiskere i Kramnitse må have bidraget ikke så lidt til hans ordforråd. Under alle omstændigheder var han en rask og energisk mand. Det er nok derfor, at han gennem sit samvær med handelsreisende på Holeby Gæstgivergård, der stadig ligger lige overfor stationen, og gennem hans almindelige optræden blev betegnet som Lollands livligste stationsforstander.

Han var jernbanemand helt ind i sjælen, en af den gamle skole, han skal efter udsagn fra de lokale aldrig være set i civil. Han kunne buldre og regere på stationen, blandt andet ved at benytte sit tidligere omtalte ordforråd af maritim oprindelse; men det var sjældent, at det blev



Holebys station - af i dag. LJs »sydspids« taget på kornet af John Hansen 14. juni 1989.

til andet end forbigående tordenbyger. Hans papirer og regnskaber var altid i fineste orden.

Når han gik på kroen, var der sjældent andre gæster tilstede, og han bestilte oftest dobbeltøl, ikke afholdsøl. For de af gæsterne, der havde lejlighed til at opleve hans selskab og senere skulle med toget, kunne det blive noget af en overraskelse, at manden ikke ændrede sit sprog bare fordi, man skulle med toget. Udover sit hverv som stationsforstander havde han også hvervet som kongelig vejer. Her kom ligeledes hans maritime ordforråd til fuld udnyttelse, når han skulle veje de store eksporttyre, som skulle med toget.

Suhr trak sig tilbage omkring 1913 eller 1914 og døde kort efter, vistnok i 1915.

En anden markant type fra Holeby stations tidlige år var den forhenværende hr. Pedersen, der skiftede til sin mors ungpigens navn og kom til at hedde Brandt.

Brandt var en direkte modsætning til Suhr, en stille og ligevægtig mand, der på trods af dette nåede at blive en meget afholdt mand i den lille stationsby. Han var, hvis det ikke skulle være nævnt endnu, vognmester. Desuden var han Suhrs afløser eller stedfortræder ved alle dennes embeder. Brandt forlod Holeby 1910, da Nystedbanen blev åbnet og tog stilling som stationsmester ved Nagelsti station, en stilling han holdt lige til sin død i 1912.

Andre skal også nævnes, de mere stille og ubemærkede mænd, som fandtes og findes ved alle baner. Bonne, en lille aldrende mand, der i storm og regn stod ved baneoverskæringen i lang tid, inden toget forsinket kørte ind til Holeby station, lukkede leddene og senere, da der kom hejsebomme, hævdede bommene eller åbnede leddene for hvert køretøj, der ønskede at komme over banen.

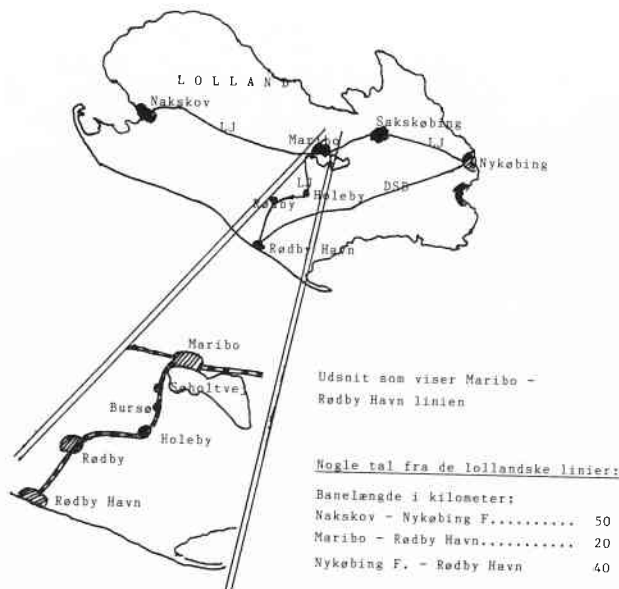
Efter Suhr var der naturligvis også stationsforstandere i Holeby, men de blev af en eller anden grund altid i dennes skygge. Hans direkte efterfølger, K. A. Jørgensen, nåede da at gøre en ganske pæn karriere indenfor det lollandske banevæsen. Først som omrejsende revisor og tilsynsførende, senere som nævnt som stationsforstander i Holeby. Derfra gik turen til den lidt større station i Rødby, og sidst, inden han rejste til København, var han stationsforstander ved banernes største station på Lolland, Maribo.

De næste stationsforstandere i Holeby var som omtalt mere anonyme. K.A. Jørgensens efterfølger hed Henriksen, men han nåede kun 22 måneders tjeneste i Holeby, inden han blev forflyttet af ukendte årsager. Efter Henriksen kom en mand ved navn Seidenfaden, der efter et par års tjeneste i Holeby forflyttedes til Bandholm station. I 1920'erne overtog Schrøder hvervet, som han havde en del længere end sine forgængere, efter hvad jeg har kunnet opspore sad han stadig med stilling i begyndelsen af 1950'erne.

Trafikken på banen

Inden vi bevæger os ned ad banen og kigger udefra på denne, kunne vi se lidt på det, der blev transporteret i tidernes løb på banen. Til at begynde med, og det vil sige frem til krigen og lige efter denne, var det mest persontrafik og landbrugsvarer, som korn og foderstoffer samt kreaturer til eksport eller svin til slagtning i Nykøbing F.

Naturligvis har den lokale sukkerfabrik bidraget til godstransporten mens den endnu var i drift som sådan. I de senere år var det mest Holeby Dieselmotorfabrik og Højbygård Papirfabrik (den tidligere Holeby Sukkerfabrik), der sørgede for at give banen gods til befording. Kornmagasinets nedlæggelse havde ikke den



Verdenen med Holeby som centrum. Kilometer tallene er afrundede. Tegning: forfatteren

store betydning, fordi man på daværende tidspunkt længe havde påbegyndt lastbilernes tidsalder.

Naturligvis benyttede man også damplokomotiver som trækraft på denne strækning. Under krigen var det banen, der blev supplerende brændselsleverandør hos en del af de lokale, sandsynligvis ikke altid lige ubevidst. Metoden var følgende: Man anbragte sig lige op ad baneløbet og fandt de mest fornærmende gloser, man kunne komme i tanke om, frem. Disse blev herefter fremsagt for stor lydstyrke mod lokomotivpersonalet. Hvis personalet på lokomotiverne ikke reagerede, kunne man supplere med lidt kasteskyts, og da opnåede man det ønskede resultat. Der blev kastet kul efter en. KUL: Tænk bare rigtig kul til at fyre med, noget bedre end briketter, tørv eller det, der var værre. En lokal landmand var i øvrigt så smart at lade sin hund løbe efter toget med det resultat, at han også efter krigen havde kul til sin rådighed.

Senere kom Scandias skinnebuser og overtog persontrafikken på banen, men godstogene blev stadig ført frem med damp i en del år endnu. Der kunne dog være tilfælde, som nedenfor beskrevet, hvor man på grund af kraftig snevejr valgte at føre det daglige blandede tog til Rødby frem med damp. Men kort før Rødby gik det galt, man sad fast. Togpersonalet forsøgte med skovle at gra-



En dværg og en kæmpe mødes. Højbygård Papirfabriks smalsporede Pedershaab-tractor rangerer lystigt videre med normalsporsvogne på treskinnesporet. Her har den lille grønne truffet sin modsætning, en vogn, der er lige så lang som sit litra: DSB Hbbllns. John Hansen fotograferede i Holeby 30. marts 1988.



LJ M 17 på vej fra Holeby til Maribo 27. juni 1989. LJ M 17 (ex DB Köf) er stationeret i Saksøbing, men kører også rangertræk Saksøbing-Maribo--Holeby/retur.
Foto: John Hansen

ve sig fri, men det gik ikke i første omgang. Derfor besluttede en lille flok af passagererne at gå til Rødby over markerne. Dette fik dog mobiliseret uanede kræfter hos togpersonalet som på en eller anden måde fik gravet så meget fri, at man efter et par forsøg alligevel kunne forcere driverne og køre til Rødby. Her kunne man så i ro og mag afvente fodfolkets ankomst inden turen gik videre til Rødby Havn.

Anekdote

Til sidst lidt antikøbenhavnneri. Jeg ved ikke, om denne historie er sand, men morsom er den dog, derfor kommer den med. En handelsrejsende, københavner naturligvis, havde ikke været i Holeby før og havde af en velmenende kollega fået at vide, at han skulle passe på dernede, fordi lollandsk var noget af et specielt tungemål at forstå. Men han mente dog, at dersom han kunne handle med folk fra den jyske vestkyst, skulle det nok være en overkommelig opgave.

Han kommer altså til Holeby med toget og stiger ud med sin kuffert. Da han har et bestemt mål, finder han det naturligt at spørge om vej hos en af de lokale, hvilket samtidig giver ham en mulighed for at afprøve, hvor farlig denne dialekt egentlig er. Han finder en fredelig udseende bondekone og spørger efter vejen til den landmand, han vil opsøge. Den lille kone svarer ham på noget, der kunne minde om en blanding af mundvand og høfeber, mens hun fægter med det meste af overkroppen. Da han opdager, at stationsforstanderen udtrykker sig noget mere forståeligt, vil han vide, om han da ikke er lokal. »Jo selvfølgelig er jeg det, men hende derovre kan jeg heller ikke forstå, hun er nemlig en af roepolakkerne«.

Helt uden damp og vogne kom vi altså ikke igennem det her, ejheller ikke uden at berette lidt om bygninger, men måske kunne en af de mere kyndige udi LJs drift på denne bane måske komme med nogle supplerende oplysninger.

Benyttet litteratur:

Jernbanens Hvem Hvad Hvor, Politikens Forlag 1959.

Hvem Hvad Hvor, Politikens Forlag 1934-1952.

Dansk Jernbanevæsen, Niels Jensen, Clausens Jernbanebibliotek.

Holeby, Historiske oplysninger, Jens Wolsing, Biblioteket for Holeby og Omegn, 1943.

Holeby II, Historiske Oplysninger, Jens Wolsing, Biblioteket for Holeby og Omegn, 1956.

Samt en del brudstykker fra samtaler med ældre beboere i Holeby. □



Tovtrækkeri kan dette med god ret kaldes. Dagligdag i Holeby som her, hvor LJ M 11 er ved at løbe om en Hbbillns foran John Hansens kamera den 4. juli 1988.

Gl. Skive H

Kigger man på Skive station i dag forstår man næppe, hvor sindrigt livet omkring stationen levedes op til 1962. En indføring i datidens komplicerede og primitive sikrings- og signalanlæg, men det virkede

Af Ole Edvard Mogensen

Den nuværende banegård i Skive er den tredje i rækken, siden jernbanen kom til Skive i 1864. Strækningen fra Viborg til Skive blev åbnet for drift den 17. oktober 1864. Den 17. november 1865 blev strækningen Skive-Struer taget i brug. Den første banegård i Skive blev i 1880'erne afløst af banegård nummer to, her kaldet Gl. Skive H. Den 15. maj 1884 blev strækningen Skive-Glyngøre åbnet, og endelig 11. december 1924 kom privatbanen Skive-Spøttrup til.

Den 2. februar 1962 blev den nuværende banegård i Skive - dengang kaldet Ny Skive H - taget i brug. Den afløste forgængeren - dengang kaldet Gl. Skive H. Når stationen hed Skive H, var det fordi, der i Skive var to stationer, nemlig Skive H og Skive Nord.

Skive H var »hovedbanegården«, hvorfra der gik baner mod Struer, Viborg og Skive Nord. I Skive Nord delte banen fra Skive H sig i to. Nemlig Sallingbanen (DSB) mod Glyngøre og Vestsallingbanen (SVJ) mod Spøttrup. Endelig udgik havnebanen til Skive havn fra Skive Nord.

Rebroussement i Skive

Hvad var så interessant ved Gl. Skive H? Ja, det mest særprægede var Jyske Nordvestbanes dobbelte rebroussement. (Jyske Nordvestbane er strækningen Langå-Struer). Et tog fra Viborg mod Struer kunne for eksempel køre ind i spor I, blive ekspederet ved perron, bakke ud i

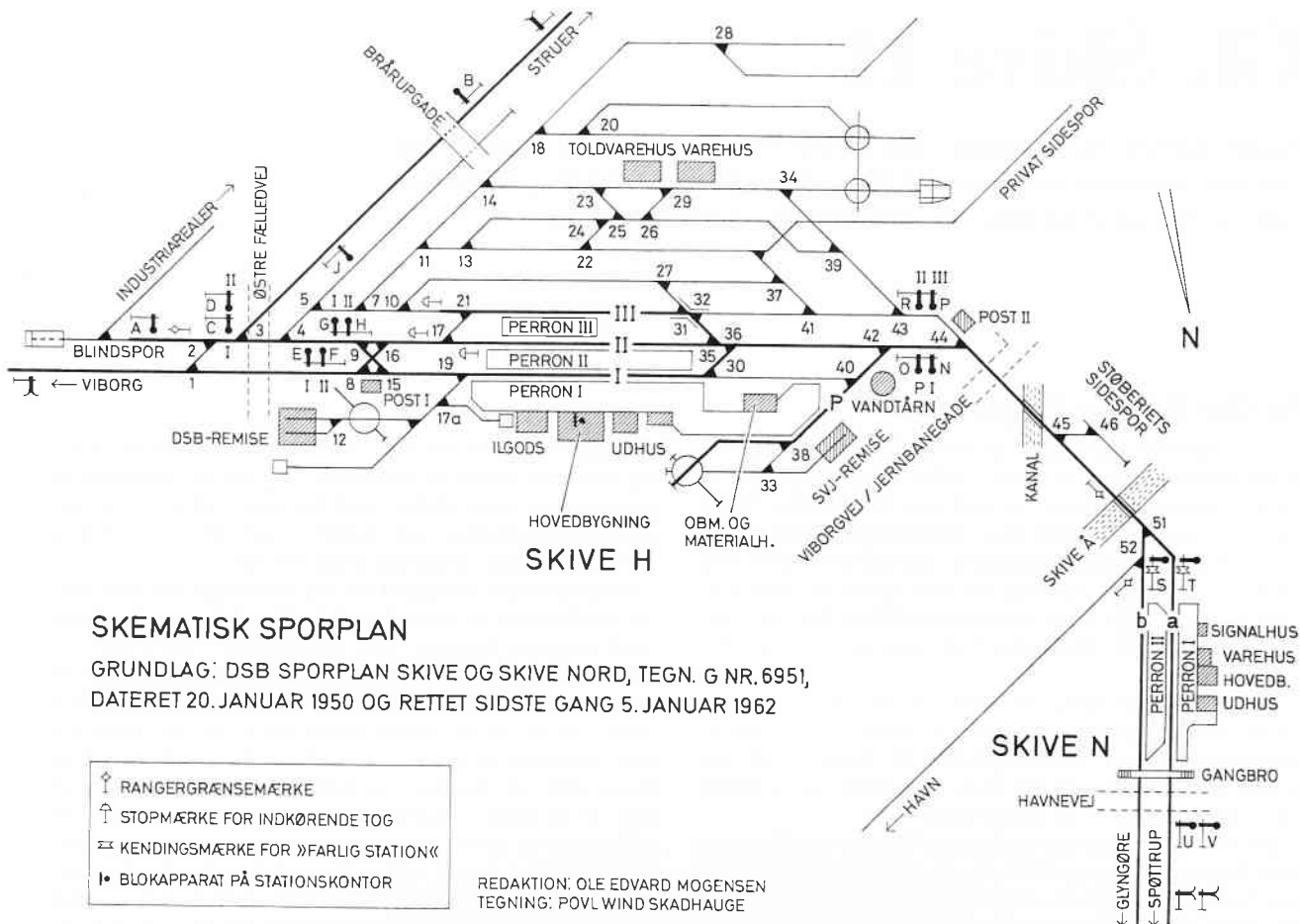
blindsporet og derfra afgå mod Struer. En tidkrævende og upraktisk måde at ekspedere tog på. Arrangementet blev i sin tid lavet sådan, fordi det ikke - på grund af terræn og bebyggelse - var muligt at lade banen fortsætte ud af stationens vestende (mod Struer).

Karakteristisk for stationen, og for mange andre stationer landet over på den tid, var de to overkørsler med manuelt betjente bomme. Især overkørslen i vestenden, over den stærkt trafikerede Viborgvej, gav anledning til alverdens vrøvl fra de vejfarendes side. Bommene var ofte nede. Det skulle de nødvendigvis være, når der kørte tog eller havnebanerangertræk mellem Skive H og Skive Nord, eller når der blev rangeret med lange træk fra et spor til et andet i stationens vestende. Men så blev de vejfarende jo sinket i deres ærinde - og det var galt nok. Eller, hvad værre var, rejsende, som kom fra byens vestende - og måske var lidt sent på den - kunne blive stoppet af bommene, mens deres tog så afgik fra Skive H mod Viborg eller Struer. Avisskriverier, klager til stationsforstanderen, mere eller især mindre høflige tilråb til bompasseren i signalhuset hørte til dagens orden, eller måske rettere uorden.

Det, som vi i denne artikel skal se nærmere på, er stationens sikringsanlæg. Et mekanisk sikringsanlæg med fire poster og stationsblok, samt armsignaler.



Miljø så det basker. Gl. Skive H fra »før verden gik af lave«.... MO gitter - gamle slutsignallygter - perronvogne med massive hjul -luftledninger - skilte.... Fotoarkiv: Skive station



SKEMATISK SPORPLAN

GRUNDLAG: DSB SPORPLAN SKIVE OG SKIVE NORD, TEGN. G NR. 6951, DATERET 20. JANUAR 1950 OG RETTET SIDSTE GANG 5. JANUAR 1962

- ⊕ RANGERGRÆNSEMÆRKE
- ↑ STOPMÆRKE FOR INDKØRENDE TOG
- ⚡ KENDINGSMÆRKE FOR »FARLIG STATION«
- ▣ BLOKAPPARAT PÅ STATIONSKONTOR

REDAKTION: OLE EDVARD MOGENSEN
TEGNING: POVL WIND SKADHAUGE

Skematisk sporplan Skive H og Skive N.

Tegning Poul Wind Skadhauge

Signalerne

Alle signaler var armsignaler. Signalerne A, B, S og T var indkørselssignaler til Skive H. Signalerne U og V var indkørselssignaler til Skive Nord. Når bortses fra, at signal A var opstillet til venstre for blindsporet, men var gældende for tog fra Viborg, så ser de nævnte signaler - også med nutidens øjne - meget normale ud.

Men så kommer vi til det mere spidsfindige. I Skive H's vestende (mod Glyngøre og Spøttrup) var der to udkørselssignaler. Signalet længst mod højre, set i togets køreretning, var gældende for tog mod Spøttrup. Når signalarmeren O viste kør, betød det, at der var udkørsel fra spor P (privatbanens spor) mod Spøttrup. Hvis signalarm N viste kør, så var der udkørsel fra Skive H spor I mod Spøttrup. Togvejene fra Skive H mod Spøttrup forløb gennem Skive N's spor a.

Det andet udkørselssignal i vestenden af Skive H var så gældende for tog mod Glyngøre. Ved brug af signalarm R eller P var det muligt at stille udkørsel fra spor II henholdsvis III. Togvejene fra Skive H mod Glyngøre forløb gennem Skive N's spor b.

Det var alt, hvad der var af togejsmuligheder for udkørsel fra Skive H mod Glyngøre og Spøttrup. Kørte man den anden vej, altså fra Skive N mod Skive H, kunne der fra spor a stilles togvej til spor P, og fra spor b til spor II eller III. Så viste signal T henholdsvis S kør.

Lad og se på stationens østende. Her er signalopstillingen endnu mere spidsfindig. Udkørselssignalet mod Viborg, med signalarmene E og F gældende for spor I henholdsvis II, er nogenlunde letforståeligt. Signalet med sig-

nalarmene G og H derimod kræver nogen forklaring. Signalet kunne give tilladelse til udkørsel fra Skive H til blindsporet. Når signalarm G eller H viste kør, betød det, at et tog fra Skive H mod Struer måtte bakke ud i blindsporet fra spor I henholdsvis II. Når toget så var vel anbragt i blindsporet, kunne signal J, når det viste kør, tillade udkørsel for tog fra blindsporet mod Struer.

Tog fra Struer, der havde fået signal kør fra signal B, standsede i blindsporet. Herfra kunne »Tilbagekørselssignalerne« C og D give tilladelse til tilbagekørsel til spor I henholdsvis spor II.

Armsignalernes lys skulle tændes i mørke. Det kunne gøres på flere måder. Den mest moderne fandtes i indkørselssignalerne, som havde elektrisk lys. Den ældste type belysning fandtes i udkørselssignalerne, som havde olie-lamper. De to fremskudte signaler ved Skive Nord havde A.G.A. blinklys. En af datidens vejledninger fortæller: »Som foran nævnt, anvendes der i en Del fremskudte Signaler A.G.A.-Blinklys af System Svenska Aktiebolaget Gasaccumulator, Stockholm... Til Belysning anvendes rensat Acetylængas, der opbevares under Tryk opløst i Aceton i Akkumulatoren. Sidstnævnte består af en Staalbeholder, der er fyldt med en porøs Masse, den saakaldte A.G.A.-Masse, i hvilken Acetonen holdes absorberet. I den Tilstand, hvori Acetylængassen befinder sig under Opbevaring i Akkumulatoren, kaldes den Dissousgas... Blinkapparatet i Lygten er konstrueret saaledes, at Gastildelingen til Brænderen aabnes og lukkes automatisk efter den indregulerede Blinkkarakter. Den med bestemte Mellemrum udstømmende Gasmængde antændes af Flammen fra en lille Evighedsbrænder, og herved

opstaar Blinkene. Aabning og Lukning for Gastilstrømmingen besørges af en i Blinkapparatet indbygget Ventil, der arbejder under Paavirkning af den fremtrængende Gas.« Den type blinklys blev tidligere brugt mange steder i fremskudte signaler. En beholder kunne strække til cirka 75 døgn.

Udover de signaler, som er angivet på den skematiske sporplan, var der på Gl. Skive H også nogle rangersignaler. I østenden af stationen ved post I var der tre ranger-signaler. Et som kunne tillade eller forbyde rangering i spor I, et andet for spor II, og et tredje, som var gældende for rangering fra alle spor ud i blindsporet. Som det ses af sporplanen, var der ikke dækningssporstifter til sikring af togvejene. Det var således rangersignalet, som sikrede, at der ikke blev rangeret ind i togvejene fra bagsporene syd for spor III.

I stationens vestende var der ét rangersignal. Det var anbragt på post II og havde betydning for rangering fra togvejssporene I, II, III og P, samt fra bagsporene i retning mod signalposten.

Faste mærker

Rangergrænsemærkerne angav den grænse, som der ikke måtte rangeres forbi uden særlig tilladelse. Stopmærke for indkørende tog angav det sted, hvor et indkørende tog senest skulle standse. Kendingsmærke for »farlig station« betød, at indkørslen på stationens togveje skulle ske med særlig forsigtighed.

Signalposterne

Stationerne Skive H og Skive N havde fælles sikringsanlæg. Sikringsanlægget var delt op på flere poster. Fra posterne centralapparater skete betjeningen af signaler og sporskifter ved hjælp af trådtræk. Da betjening ved hjælp af trådtræk kun kan ske sikkert indenfor en begrænset afstand fra centralapparatet, var det nødvendigt med flere poster. Endvidere skulle det fra den enkelte post være muligt at overskue den del af stationens spornet, som blev betjent fra posten. Sporisationer fandtes ikke. Eftersyn af, om togvejen var fri, skulle derfor ske ved direkte (visuelt) eftersyn. Endelig skulle signalpasseren se efter, at der ikke kørte noget i et sporskifte, inden dette skulle omstilles.

Kommandoblokapparatet var på stationskontoret og blev betjent af den fungerende stationsbestyrer, i daglig tale blot kaldet »den fungerende«. Fra blokapparatet kunne de forskellige indkørselstogveje frigives ved hjælp af en elektrisk stationsblok, som stod i forbindelse med centralapparaterne i posterne I og II samt i signalhuset på Skive N.

I de enkelte centralapparater var der håndtag for betjening af sporskifter og signaler. Håndtagene stod ved hjælp af et mekanisk register i forbindelse med hinanden. Derved opnåedes den såkaldte centralsikring. Centralsikring betyder, at signalernes betjening er således afhængig af sporskifterne:

- at der ikke kan stilles signal, før de sporskifter, som skal befares er retstillet
- at ingen af disse sporskifter kan omstilles, så længe signal vises

Samt, at signalernes betjening er således indbyrdes afhængig, at der ikke samtidig kan gives signal til »fjendtlige togveje«. Fjendtlige togveje er togveje, hvis samtidige brug medfører fare.



Stationskontoret på Gl. Skive H. I uniform ses fungerende stationsbestyrer, trafikkontrollør P. Nielsen. Bag stationsbestyreren ses blokapparatet og med ryggen til trafikassistent P.A. Vestergaard. Arkiv: Skive st.

Post I betjente signaler og sporskifter i Skive H's østende. Følgende sporskifter var centralbetjente, det vil sige, at de kunne omstilles fra post I: 1, 2, 3, 4, 8, 9, 15, 16, 17, 19 og 21. Sporskifte 17a var centralaflåst, det vil sige, det kunne låses fra post I, men skulle omstilles på stedet. Sporskiftet i blindsporet til industriarealerne med tilhørende afløbssko (ikke vist på sporplanen) var sikret ved en nøgle, som kunne indlås i centralapparatet i post I. Sporskiftet kunne kun omstilles, når det var låst op med nøglen fra centralapparatet, og når nøglen var taget ud af apparatet, kunne der ikke stilles signal. Enkelt, men effektivt.

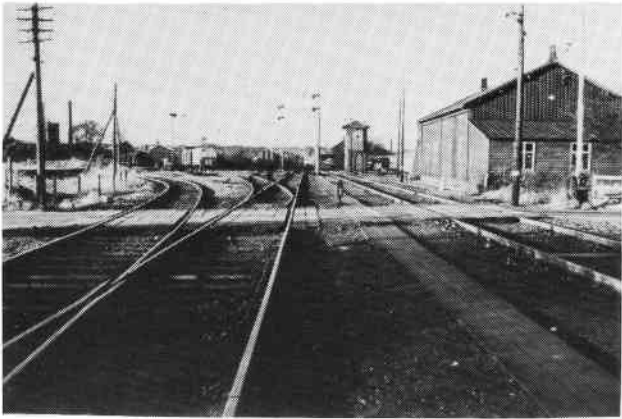
Post II betjente udkørselssignalerne samt sporskifterne i Skive H's vestende. Følgende sporskifter var centralbetjente fra post II: 27, 31, 32, 30, 35, 36, 40, 42 og 44. Sporskifte 38 og en tilhørende afløbssko (ikke vist i sporplanen) var centralaflåst fra post II. Sporskifterne 45 og 46 til støberiets sidespor var sikret ved nøgler, som normalt var indlåst i centralapparatet i post II.

Fra signalhuset på Skive Nord betjentes signalerne fra Glyngøre og Spøttrup, signalerne S og T, samt sporskifte 51, der var centralbetjent. Sporskifte 52 med tilhørende afløbssko (ikke vist på sporplanen) var centralaflåst.



Travlhed på Gl. Skive H.

Arkiv: Skive st.



Overkørslen ved Fælledvej. Længst til venstre hovedsporet mod Struer og til højre hovedsporet mod Viborg. Arkiv: Skive st.

Togekspedition

Det er ikke muligt i denne artikel at beskrive alle togveje m.v., men lad os se på et eksempel: Indkørsel fra Viborg i spor I. Allerførst skal en eventuel rangering i togvejen standses. Det sørger posterne I og II for ved at stille ranger-signalerne på rangering forbudt. Dernæst skal der foretages togvejseftersyn. Post I foretager togvejseftersyn for indkørselstogvejen fra Viborg indtil østenden af perronen. Den fungerende er ansvarlig for togvejseftersyn for den del af togvejen, som er ud for perronerne. Post II sørger for eftersyn for den del af togvejen, som er vest for perronerne.

Når toget fra Viborg nærmer sig, retstiller post I de sporskifter, som indgår i togvejen. Det samme gør post II for de sporskifter, som post II betjener. Post II giver ved hjælp af stationsblokken ad elektrisk vej en såkaldt spor-aflåsning til blokapparatet på stationskontoret. Nu er sporskifterne, som indgår i den pågældende togvej, bundet i post II og kan ikke omstilles. Når den fungerende har fået sporaflysningen fra post II, samt en melding pr. telefon fra post I om, at der er frit og ret til spor I, kan han ved hjælp af blokapparatet give en såkaldt frigivning til post I af - i dette tilfælde - indkørselssignalet fra Viborg. Nu ruller post I så bommene ned for overkørslen ved Fælledvej, og stiller signal A på kørsel. Sålænge der fra blokapparatet



Skive Nord station. Længst til venstre signalhuset med centralapparatet. I dag er stedet uigenkendeligt. Arkiv: Skive st.

på stationskontoret er givet en frigivning til post I af indkørselssignalet fra Viborg, kan aflåsningen fra post II ikke ophæves, og da post I kun kan stille kørsel til spor I, forudsat at sporskifterne under denne post er retstillet, så opnås ved hjælp af centralapparaterne og stationsblokken begrebet centralsikring. Blokapparatet på stationskontoret er således indrettet, at fjendtlige togveje ikke kan frigives samtidigt.

Når så toget fra Viborg er standset i spor I, stiller post I signal A på stop. Derefter kan frigivningen gives tilbage til kommandoblokapparatet, som herefter kan give spor-aflåsningen fra post II tilbage. Så er hele anlægget i normalstilling igen, og der kan atter rangeres, eller for eksempel indstilles en ny togvej.

En genvej

Hvis et tog ikke skulle ekspederes ved perron i Skive, eller udsætte eller optage vogne, kunne det skyde genvej. Et tog fra Viborg mod Struer kunne rangeres gennem sporskifterne 1, 2 og 3 og kom så »udenom« stationen. Det blev ofte brugt ved særtog, som var tomt materiel, så var der i særtogsanmeldelsen f.eks. anført: »Tog 6301 rangeres forbi Skive signal«.

Sidste tog på Gl. Skive H

Den 2. februar 1962 ankom kl. 11.23 persontog 330 fra Struer, det fortsatte mod Viborg kl. 11.25 og var det sidste tog, som blev ekspederet på Gl. Skive H. Den nye Skive H - den nuværende - blev indviet kl. 12. Første tog på den nye station var tog 339 fra Viborg mod Struer, Skive ank. 12.17 og afg. 12.21. Herefter sænkede stilheden sig over Gl. Skive H, og tiden har siden slettet alle spor. Næsten, for der er dog lidt tilbage i dag. Nemlig havnebanen, som fra sporskifte 44 til Skive havn stadig findes samme sted. Sporet krydser stadig Viborgvej, men der er blevet langt mellem rangertrækkene, så kun få bemærker i dag, at her krydser vej og jernbane hinanden.

Afslutning

Hvis nogen har lyst til at læse mere om jernbanen i Skive, kan H.H. Rambusch' bog »En gammel jernbanemands erindringer 1854-1882« anbefales. I denne bog fortælles, blandt meget andet, om jernbanerne under krigen 1863-64. Strækningen Viborg-Skive blev, inden den var færdigbygget, brugt af militæret under de danske troppers tilbagerykning i marts 1864.

Bemærkelsesværdig er fortællingen om stationsforvalter C. Hall i Skive, som: »...rekvirerede sig en opsadlet Ridehest fra Hæren og dirigerede derefter til Hest hele Rangerarbejdet«.

Tak til stationsleder N.J. Simmelsgaard, Skive, for ud-lån af fotos, arkivalier og gamle avisudklip. □

Rettelse

I »jernbanen« nr. 3/89 indsneget sig en lille fejl på side 65, linie 17. Der skal retteligt stå **Heinrich Wolf** og ikke, som skrevet, Heinrich Wolff.

red.

Materielfortegnelse

Dansk Jernbane-Klub

Pr. 1. juli 1989

Nu synes vi, det er på tide at give medlemmerne en samlet oversigt over det samlede antal materiel, som klubben råder over. Den sidst trykte fortegnelse ligger helt tilbage til 1981, og for os, der har kigget alle li-ster igennem, står det klart, at der er sket mangt og meget siden da.

Fortegnelsen er opdelt i vores enkelte baner. Derudover er der materiel, som tilhører DJK generelt. Det har ikke været muligt at indhente alle specifikke oplysninger over alle enheder, listen viser, hvad det var muligt at støve op. Listen indeholder ikke oplysninger over materiel, som klubben har afhændet eller op-hugget. Eventuelle fejl og mangler vil med tak modtages af undertegnede.

Vi vil gerne takke de mange, som har bidraget til at gøre materielfortegnelsen så fuldendt som muligt. Ik-ke mindst tak til: Carsten Buhl (MBJ) - Søren Balle (MHVJ) - Ebbe Makholm (Bloustrødbanen) - Martin Ja-kobsen (LFB), Preben Clausen og Keld Haandbæk (D-maskinegruppen), Ole Plum og Mogens Duus.

God fornøjelig læsning.

Jan Forslund og Birger Bruun



Der er stemning på DJKs mange veteranbaner. Her nydes livet af togføreren på motortoget (FFJ 1210), medens VLTJ 17 lunter forbi med sin togstam-me. True station den 6. august 1989.

Foto: Mogens Duus

Litra og nummer	Type	Byggested/-år	Til DJK	Bemærkninger	Hjemsted
Damplokomotiver:					
ØSJS 2 Kjøge	CT	Krauss 1878	1962	i drift	Maribo
ØSJS 3 Faxe	CT	Krauss 1879	1961	hensat i 1966	
LJ 19	1 CT 2	Henschel 1920	1965	under restaurering	Maribo
LJ 20	BT	Henschel 1920	1966	i drift	Maribo
OHJ 5	CT 2	Vulcan 1901	1963	hensat 1988, afv. revision	Maribo
ØG 3	BT	Hanomag 1906	1970	i drift	Maribo
GDS 11	2 CT	Henschel 1907	1964	lejet af GDS - hensat	Gedser
Motormateriel:					
LJ M 1	Dieselloko	Deva 1921	1965	hensat i 1965	Maribo
OKMJ	rangertraktor	Breuer 1925	1966	»Den flyvende jernplade«	Maribo
NFJ	motortrolje	Ljusne 1925	1966	»Pluto«	Maribo
Motortrolje				»Albertina«	Maribo
DSB 143	Ardelt	Frichs 1959	1987	i drift, rangertraktor	Maribo
LJ M 9	dieselloko	Frichs 1934	1988	gave fra LJ 1988, i drift	Maribo
Personvogne:					
NFJ A 7	1 + 2 kl.	Scandia 1911	1962	under istandsættelse	Maribo
MBJ A 1	1 kl.	Hvide Mølle 1869	1964	i drift	Maribo
OMB B 5	2 + 3 kl.	Arlöf 1911	1966	i drift	Maribo
KSB C 20	2 kl.	Scandia 1907	1961	i drift	Maribo
LB C 21	3 kl.	Scandia 1911	1962	i drift	Maribo
GDS C 31	3 kl.	Scandi 1879	1964	ombygget 1916, i drift	Maribo
NPMB C 31	3 kl.	Scandia 1899	1961	i drift	Maribo
GDS C 40	2 kl.	Scandia 1898	1962	ombygget 1941, i drift	Maribo
MBJ Uc 2		Scandia 1916	1970	ex KRB A3, i drift	Maribo
ØSJS D 11	3 kl.	Scandia 1879	1962	i drift	Maribo
VVGJ C 23	3 kl.	Scandia 1897	1965	under istandsættelse	Maribo
SJS CC 313	3 kl.	Atlas 1885	1970	ex CC 1306, i drift	Maribo



Hyggestund i Maribo efter dagens kørsel med OHJ 5 forrest.

Foto: Gerda Walther

Post- og pakvogne:

HHGB D 1		Vulcan 1906	1963	i drift	Maribo
HHJ D 32		Breslau 1884	1962	hensat (driftklar)	Maribo
OHJ D 232		Vulcan 1899	1971	hensat	Maribo
ØSJS E 26		Scandia 1879	1962	hensat i 1979	Maribo
NPMB E 41		Scandia 1898	1961	i drift	Maribo



I 1988 fik Museumsbanen endelig sin vognhal. På billedet er porten netop åbnet på indvielsesdagen den 11. maj. Til venstre LJ M9, Lollandsbanens »gave« på dagen. Foto: Jan Forslund

Godsvogne m.m.:

DSB Zb 99695	Tuborgvogn	Scandia	1895	1962	i drift	Maribo
DSB Za 99500	Carlsbergvogn	Scandia	1910	1966	i drift	Maribo
DSB Gs 1842	lukket godsvogn	Scandia	1952		Lagervogn	Maribo
SJS Id 876	lukket godsvogn	SJS	1858		hensat	Maribo
FJ Z 509517	lukket godsvogn	Hartkort	1885	1965		Maribo
NRJ PA 801	åben godsvogn	Scandia	1925	1972	i drift	Maribo
LJ Q 162	lukket godsvogn	Scandia	1908	1972	hensat	Maribo
LJ ZE 509101	tankvogn	Vulcan	1904	1966	i drift	Maribo
HJJ S 135	bænkevogn	Scandia	1917	1962	i drift	Maribo
ØG 7	kulvogn	Beuchelt	1898	1970	hensat, undervogn ØG 1 haves	Maribo
LJ Lc 195	lukket godsvogn	Randers	1874	1969	i drift	Maribo
LJ T 302	åben godsvogn	HaWa	1923	1984	ex MTJ, Tb 222	Maribo
MR 201	spec. vogn	Scandia	1928	1980/81	bruges til overnatning	Maribo
LJ Hj 112	lukket godsvogn	Scandia	1920	1989	lagervogn	Maribo

Bloustrød Afdeling

Litra og nummer	Type	Byggested/-år	Til DJK	Bemærkninger	Hjemsted
700 mm materiel:					
DDS Saxkøbing B 2	damplokomotiv	O & K 1927	1965/66	»Lange Maren«, skal renoveres	Bloustrød
DDS Saxkøbing B 4	damplokomotiv	O & K 1911	1973	oprindelig Gørlev 6, skal renoveres	Bloustrød
DDS Saxkøbing 5	damplokomotiv	Henschel 1913	1965/66	'75-88 udl.t. Hjerl Hede, skal renov.	Bloustrød
RVT nr. 1	motorlokomotiv	Carl Jensen 1941	1982	benzin mekanisk, i drift	Bloustrød
RVT nr. 4	motorlokomotiv	Carl Jensen 1943	1982	renovering påbegyndt 1989	Bloustrød
DDS Saxkøbing	vandvogn nr. 3	1913	1965	'75-88 udl. t. Hjerl Hede	Bloustrød
DDS (LM 7)	lukket godsvogn			melisvogn, tvivlsom litra	Bloustrød
DBJ 326	postvogn	Bornholms mask. fab. 1911	DJK lånt 1984	ejes af Ålholm Aut. mus., renoveret	Bloustrød
»Mårum« nr. 3	motorlokomotiv	Hundested mask. fab. 1950	1986	omspores fra 600 mm, ejes af medlemmer	Bloustrød

Derudover råder banen over en selvbygget trolje (1982), tre stk. tipvogne fra Ruds Vedby Teglværk (RVT), fire stk. do. uden tipkasse, to stk. skinnecykler ombygget af banen, samt roevognene nr. 1106 (skal renoveres), nr. 602 (renoveret 1986), nr. 754 og nr. 56 (skal renoveres).

Desuden haves en normalsporet skinnecykel (4-hjulet). Ikke køreklar. Af andet kørende materiel haves en perronvogn fra 1948 fra Hans Hviids mask. fab. i Hillerød, en Titan perronvogn (elektrokarre) - ikke køreklar, tre stk. trækvogne til perronvogne - benyttes til intern transport og en Chevrolet lastbil 1942 - ikke indreg. Endvidere haves en 900 mm skinnecykel fra Hammersholt Teglværk (ej køreklar »sofacykel«).



Tog på Bloustrødbanen en aktivitetsdag den 4. juli 1987. Sporarealet syner ikke af meget, men nu i 1989 er det blevet betydeligt forøget, og vil man finde smalsporsidyl, er Bloustrød stedet. Foto: Ole-Chr. Munk Plum

Mariager-Handest

Litra og nummer	Type	Byggested/-år	Til DJK	Bemærkninger	Hjemsted
Damplokomotiver:					
HV 3	1 CT	Henschel 1928	1968	i drift	Mariager
VL TJ 7	1 BT	Henschel 1909	1965	i drift	Mariager
DSB F 653	CT	Frichs 1949	1976	i drift	Mariager
Motormateriel:					
AHJ ML 5203	dieselloko	Frichs 1936	1980	i drift, ex OHJ 40	Mariager
MFVJ	traktor	Pedershåb 1950	1970	hensat	Mariager
VL TJ 16	traktor	Jung 1940	1983	»værnemagtstraktoren« ex DSB 2	Mariager
APB M1	motorvogn	Triangel 1939	1969/89	i drift, købt i rater	Mariager
HHJ M2	motorvogn	Frichs 1932	1984	fra 1972-84 lånt af HHJ	Mariager
SB M2	motorvogn	Scandia 1924	1989	ombygget fra SB C 42, under rest.	Mariager
RHJ M4	motorvogn	Scandia 1926	1969	under restaurering	Mariager
FFJ M 1210	motorvogn	Triangel 1937	(1969)	i drift, privatejet	Mariager
VNJ MT 1	motortrolje	Scandia 1951	1987	i drift, ex OHJ Sm 16	Mariager
HBS Sm 210	skinnebus	Scandia 1952	1968	hensat	Grenå
DSB Ardelt 119	traktor	Frichs 1955	1989	i drift (i Frederikshavn)	Mariager
Personvogne:					
SB B 11	1 + 2 kl.	Scandia 1924	1968	i drift	Mariager
HFHJ B 51	2 kl.	Scandia 1910	1977	i drift	Mariager
LJ CA 16	2 kl.	Scandia 1922	1969	i drift, tilgæet MHVJ 1986	Mariager
VNJ C 25	2 kl.	Scandia 1913	(1970)	i drift, privatejet	Mariager
HHJ C 27	2 kl.	EVA, Wismar 1924	(1970)	i drift, privatejet	Mariager
AHB C 45	2 kl.	Scandia 1915	(1969)	i drift, privatejet	Mariager
HVJ C 501	2 kl.	Scandia 1920	1971	tilgæet Mariager 1977, i drift	Mariager
DSB CR 3622	2 kl.	Scandia 1929	1968	i drift	Mariager
DSB CXM 4508	2 kl.	Scandia 1923	1968	i drift	Mariager
SB F 3	1 + 2 kl.	Scandia 1936	1989/90	under restaurering, privatejet	Mariager
SB F 4	2 kl.	Scandia 1937	1989/90	privatejet, i drift	Mariager
HBS E 235	2 kl.	Scandia 1929	1977	ex HHJ CE 30, ex HBS, i drift	Mariager
TFJ C 7	2 kl.	Scandia 1934	1969	i drift	Mariager
Post- og pakvogne:					
MFVJ D 2		Scandia 1927	1968	i drift, ex ETJ E 1	Mariager
DSB DO 5604		Scandia 1926	1975	i drift, ex HHJ D 61/D 232	Mariager
AHJ EM 78		Vulcan 1897	1969	ex FFJ Q 6, i drift	Mariager

Godsvogne:

HHJ F 43	lukket godsvogn	Scandia	1898	1962	lager	Mariager
MHVJ G 40074	lukket godsvogn	Scandia	1954	1978	ex DSB lblps, lager	Mariager
MHVJ GS 41193	lukket godsvogn	Scandia	1960	1985	lager for maskinafd.	Mariager
MHVJ GS 41185	lukket godsvogn	Scandia	1960	1985	lager for baneafd.	Mariager
MHVJ GS 41305	lukket godsvogn	Scandia	1960	1985	lager for maskinafd.	Mariager
MHVJ GS 41660	lukket godsvogn	Scandia	1961	1983	lager på Mølleengen	Mariager
MHVJ GS 41739	lukket godsvogn	Scandia	1961	1983	lager for maskinafd.	Mariager
FFJ H 411	lukket godsvogn	Scandia	1907	1969	lager for baneafd.	Mariager
MHVJ 425	hjælpevogn	Scandia	1958	1987	ombygget CvK Kh 1967, fisketr.p.vogn	Mariager
MHVJ HD 38245	lukket godsvogn	Scandia	1944	1975	værkstedsvogn i Viborg	Mariager
HHJ Q 171	lukket godsvogn	Scandia	1905	1976	lager, el	Mariager
HBS Qb 295	sprøjtevogn	Scandia	1920	1968	hensat	Mariager
FFJ Qf 302	lukket godsvogn	Scandia	1915	1969	olielager	Mariager
DSB Qr 36082	lukket godsvogn	Scandia	1919	1976	ex HHJ Q 193, lager Mølleengen	Mariager
MHVJ Pb 10567	åben godsvogn	Scandia	1943	1982	i drift, ex Elo	Mariager
MHVJ Pb 11065	åben godsvogn	Scandia	1946	1978	i drift, ex Elo	Mariager
MHVJ Pb 11384	åben godsvogn	Scandia	1948	1978	i drift, ex Elo	Mariager
SFJ Pd 1138		Scandia	1913	1972	i drift, ex Td 8846	Mariager
MFVJ Q 102	lukket godsvogn	Scandia		1970/75	under restaurering	Mariager
HHJ T 1010	tankvogn	APB	1908/1935	1969	i drift	Mariager
MHVJ 40	tårnvogn	Scandia	1943	1982	ombygget CvK Kh. 1966	Mariager
DSB Zc 500306	lukket godsvogn	Scandia	1890	1962	ex Blåkilde Mølle	Mariager
MHVJ Ze 502272	tankvogn	EVA Wismar	1931	1969	i drift	Mariager

Andet materiel:

RHJ 1	sneplov	Scandia	1920	(1969)	priv.ejet, hensat kørekl. og opmalet	Mariager
M 102	draisine	Berg & Co.		1971	»lIdfluen«, under restaurering	Mariager
DSB	draisine		1955	(1983)	hensat, privatejet	Mariager



VLTJ 7 ved Færgehagen august 1987. Foto: Flemming Høj Petersen



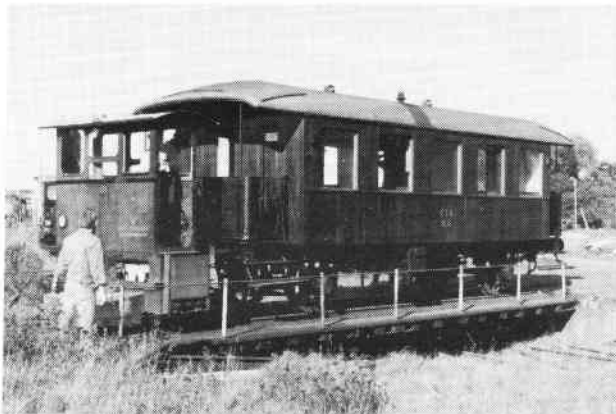
AHJ M1 5203-Cu 4160-Au 405 og Ea 6001 på MHVJ den 18. juli 1989. Foto: Ole-Chr. Munk Plum

DJK

Litra og nummer	Type	Byggested/-år	Til DJK	Bemærkninger	Hjemsted
LB M 1	motorvogn	Triangel 1926	1962	hensat, Avedøre	DJK
SNNB M 3	motorvogn	Triangel 1927	1966	hensat	Bloustrød
VLTJ M 3	motorvogn	Triangel 1925	1966	hensat	Bloustrød
GDS B 12	vognkasse	Scandia 1879		hensat, udlånt	Gedser
Bistadet FJ			1973	udlånt	SDDV
SB M1	motorvogn	Wismar 1927	1968	hensat, udlånt	Gedser
GDS C4	åben godsvogn	Scandia 1879	1965	hensat, udlånt	Gedser
FJ 1	damploko	Krauss 1926	1973	hensat	DJK

Derudover har DJK postvognene Pmh 704-2 og Pph 712.

Limfjordsbanen



FFJ M1207 i arbejde på Limfjordsbanen. Til venstre skubbes ETJ C 1 på plads (1985), og til højre nyhvervelsen SB M6.

Begge fotos: Martin Jacobsen

Litra og nummer	Type	Byggested/-år	Til DJK	Bemærkninger	Hjemsted
Damplokomotiver:					
FFJ 34	1 CT 3	Henschel 1916	1973	i drift	Aalborg
APB 17	BT	Borsig 1903	1969	hensat, ex SB nr. 4	Aalborg
D 825	1 CT 3	Harmann 1905	1987	udvekslet med F 663, under rest.	Aalborg
Motormateriel:					
SVJ Sm 7	skinnebus	Scandia 1947	1968	i drift	Aalborg
FFJ M 1207	klædeskab	Breuer 1929	1973	rangertraktor, i drift	Aalborg
SB M 6	dieselloko	Scandia 1952	1989	under restaurering	Aalborg
DSB	skinnebil			hensat	Aalborg
AHTJ Sm 1	skinnebus	Scandia 1948	1970	hensat	Aalborg
GDS Sm 5	skinnebus	Scandia 1952	1989	under restaurering	Aalborg
Personvogne:					
ETJ C 1	2 kl.	Vulcan 1901	1968	ombygget 1946, i drift	Aalborg
OMB B 4	2 + 3 kl.	Arlöf 1911	1966	i drift	Aalborg
HHJ C 29	2 kl.	Scandia 1914	1970	i drift	Aalborg
HHJ Sp 2	skinnebus-personvogn	Scandia 1951	1976	hensat	Aalborg
TFJ C 8	2 kl.	Scandia 1934	1981	under restaurering	Aalborg
Post- og pakvogne:					
VØ D 16	2 kl.	Scandia 1927	1968	i drift	Aalborg
FFJ Dae 21	1 + 2 kl.	Scandia 1920	1969	hensat	Aalborg
FFJ Em 78	pakvogn	Vulcan 1897	1969	hensat, »Bette Klaus«	Aalborg
Godsvogne:					
DSB Elo 5110862	åben godsvogn	Scandia 1946	1975	i drift	Aalborg
DSB Hj 37711	lukket godsvogn	Scandia 1919	1970	oprindelig QR 36191	Aalborg
DSB ZB 99695	Albanivogn	SFJ 1926	1965	i drift	Aalborg
DSB ZE 0708009-8	syrevogn	Scandia 1948	1969	1989 udlånt til Jernbanemuseet	Aalborg
DSB Gs 1203247-6	lukket godsvogn	Scandia 1963	1988	bruges til lager	Aalborg
DSB 7001617-0	sprit-tankvogn	Scandia 1949	1988	under restaurering	Aalborg

D-maskinegruppen

Litra og nummer	Type	Byggested/-år	Til DJK	Bemærkninger	Hjemsted
Damplokomotiver:					
G 625	CT 2	Breda 1898	1978	hensat	Høng
D 826	1 CT 3	Hartmann 1905	1973	i drift	Roskilde
K 564	2 BT 3	Esslingen 1899	1968	i drift	Bramming
OHJ 38	1 D 1 T	Henschel 1917	1980/81	hensat	Høng
ØSJS 6	DT	Borsig 1895	1960	under restaurering	Høng

Motormateriel:

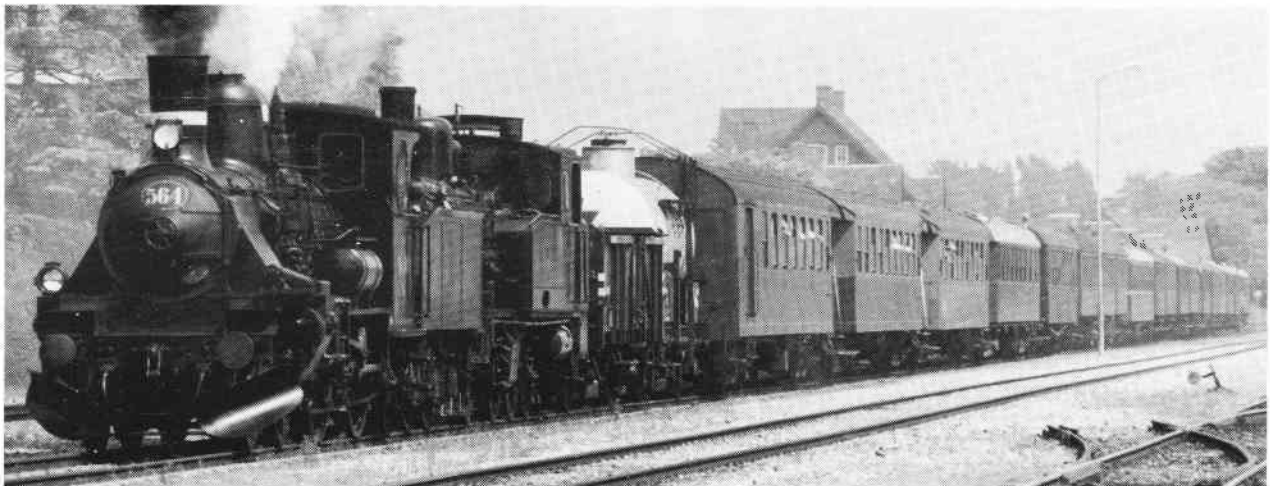
MO 1829	motorvogn	Frichs	1953	1983	i drift	Thisted
MO 1848	motorvogn	Frichs	1954	1983	i drift	Bramming
MO 1876	motorvogn	Frichs	1955	1984	hensat	Bramming
Ardelt 135	rangertraktor	Frichs	1958	1986	i drift	Odense

Personvogne:

DSB Cxm 4528	2 kl.	Scandia	1923	1973	hensat	København
DSB Cxm 4507	2 kl.	Scandia	1923	1973	hensat	Odense
DSB Cu 4011	2 kl.	Scandia	1924	1976	i drift	Odense
DSB Cu 4160	2 kl.	Scandia	1924	1973	i drift	Flintholm
DSB Ac 40	1 kl.	Scandia	1949	1979	i drift	Odense
DSB AU 403	dansevogn	Scandia	1932	1983	i drift (AU 253)	Odense
DSB Bgc 008	liggevogn	Scandia	1963	1985	i drift	Fredericia
DSB Bhl 401	2 kl.	Scandia	1962	1984	ex CL 1472, i drift	Bramming
DSB Bu 2102	dansevogn	Scandia	1932	1986	ex Au 405, i drift	Roskilde
DSB Cae 1271	2 kl. + rejsegods	Scandia	1932	1982	hensat	Bramming
DSB Cd 1208	2 kl.	Scandia	1953	1984	hensat	København
DSB Cle 1672	2 kl. + rejsegods	Scandia	1963	1982	i drift	Roskilde
DSB Ci 1589	2 kl.	Scandia	1951	1987	i drift, 1975-87 LJ P 77	Odense
DSB Ci 1630	2 kl.	Scandia	1959	1987	under restaurering, FDSB 78-87	Holbæk
DSB CII 1495	2 kl.	Scandia	1960	1982	i drift	Odense
DSB CIs 1714	2 kl. + styrevogn	Scandia	1962	1984	i drift, OHJ 1982-84	Bramming
DSB Cp 2835	2 kl.	Scandia	1946	1981	hensat	Odense
DSB Cp 2872	2 kl.	Scandia	1945	1975	under restaurering	
DSB Cp 3244	2 kl.	Scandia	1951	1981	i drift	Odense
DSB Cpl 3255	2 kl.	Scandia	1952	1980	hensat	Fredericia
DSB Cu 4055	2 kl.	Scandia	1917	1973	hensat	Odense
DSB Cu 4249	2 kl.	Scandia	1923	1968	hensat	MHVJ
LJ P 76	2 kl.	Scandia	1958	1987	hensat, ex CL 1620 LJ 75-87	Odense
OHJ C204-205	2 kl.	Scandia			hensat, omb. fra 2 2aks, KS-vogne	Høng
OKMJ Be 12	2 kl. + rejsegods	Scandia	1924	1966	hensat	Odense
DSB Cu 4009	2 kl.	Scandia	1924	1986	værkstedsvogn	Odense
DSB FC 4753	bimotorvogn	Scandia	1927	1986	hensat værkstedsvogn	Svendborg
DSB Cu 4132	2 kl.	Scandia	1924	1987	hensat værkstedsvogn	Odense
DSB Cu 4130	2 kl.	Scandia	1924	1987	hensat værkstedsvogn	København
DSB CXM 4521	2 kl.	Scandia	1923	1987	kun reservedele	Odense
Tjvg. 613	Cy 4640-2 kl.	Scandia	1923	1986	under restaurering	Flintholm
Tjvg. 614	Cy 4626-2 kl.	Scandia	1923	1986	hensat værkstedsvogn	København
Tjvg. 616	Cy 4638-2 kl.	Scandia	1923	1986	hensat værkstedsvogn	København
Tjvg. 682	Cy - 2 kl.	Scandia	1923		hensat værkstedsvogn	Bramming
Tjvg. 798	Cy - 2 kl.	Scandia	1923		kun reservedele	Odense
Tjvg. 973	CRM 3624-2 kl.	Scandia	1929	1986	hensat, samlet af to vogne	København

Post- og pakvogne:

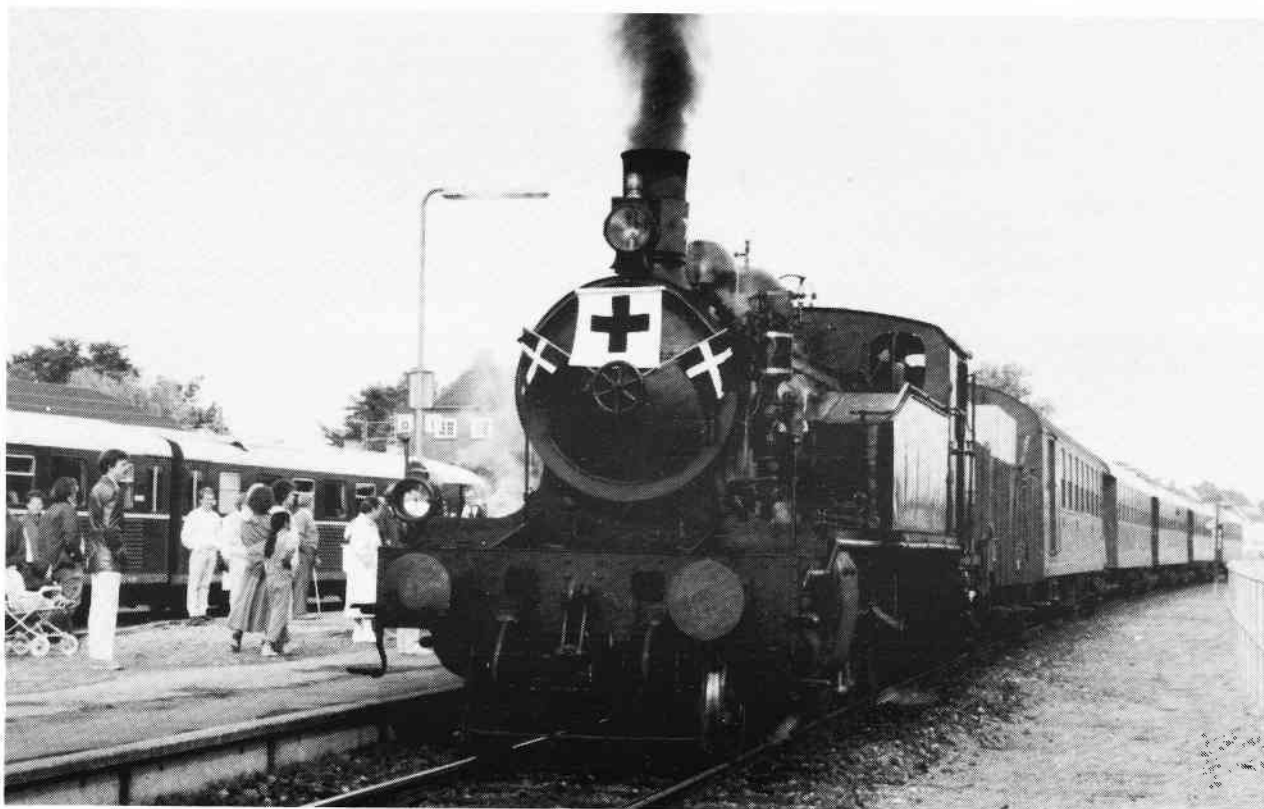
Ea 6001	rejsegods	Scandia	1951	1983	i drift	Odense
Eco 6265	rejsegods	Scandia	1909	1973	hensat	Bramming
Eh 6762	rejsegods	Scandia	1930	1974	i drift	Odense



20 DJK vogne er her samlet i et gigantisk tog ved Ryumgård. D-maskinegruppens og Mariagerbanens materiel udgør den flotte stamme med K 564 og HV 3 som trækdyr.
Foto den 5. juni 1988 af Steffen Lund-Hansen

Godsvogne:

DJK 273	lukket godsvogn	Scandia	1944	1983	i drift, ex Hd 38121	Odense
Gs 329	lukket godsvogn	Scandia			lager	Odense
Gs 343	lukket godsvogn	Scandia	1954	1984	lager, ex Gs 41216	Odense
Gs 526	lukket godsvogn	Scandia			lager	Odense
Gs 550	lukket godsvogn	Scandia			lager	Odense
Gs 704	lukket godsvogn	Scandia			lager, ex Gs 41704	Odense
Gs 725	lukket godsvogn	Scandia		1985	lager	Bramming
Gs 854	lukket godsvogn	Scandia	1957	1982	lager, ex Gs 40854	Odense
Gs 862	lukket godsvogn	Scandia	1957	1982	lager, ex Gs 40862	Bramming
Gs 40592	lukket godsvogn	Scandia	1956	1982	lager	Odense
DSB Hd 057	lukket godsvogn	Scandia	1942	1978	lager, ex Hd 38057	Odense
DSB Hd 241	hvid godsvogn	Scandia	1946	1979	lager, ex IAK 21241	Odense
DSB Hd 504	lukket godsvogn	Scandia	1944	1984	lager, ex Hd 38199	Odense
DSB Hd 507	lukket godsvogn	Scandia	1948	1980	lager, ex Hd 38524	Bramming
DSB Hd 375	lukket godsvogn	Scandia	1944	1979	lager, ex Hd 38375	Odense
DSB Hj 1	lukket godsvogn	DSB	1961	1978	lager, ex Hj 37470	Odense
DSB lgh 20262	hvid godsvogn	Scandia	1902	1961	lager	Flintholm
DSB Za 99315	privatvogn	Scandia			lager, »Carlsberg«	Bramming
DSB Za 99317	privatvogn	Scandia			lager, »Carlsberg«	Bramming
DSB Za 99483	privatvogn	Scandia			lager, »Carlsberg«	Bramming
DSB Mayo	privatvogn	Scandia		1987	lager (4486-807-4-102-3), ex lblps	Odense
DSB Za 99548	privatvogn		1901	1980	lager, »Carlsberg«	Odense
DSB HJ 37476	lukket godsvogn	DSB	1961	1987	lager	Flintholm
DSB HJ 37505	lukket godsvogn	DSB	1959	1987	lager	Flintholm
TGT 8983	åben godsvogn	Scandia		1984	lager	Odense
PB 10112	åben godsvogn	Scandia	1942	1975	lager, »Elo 112«	Odense
PB 10160	åben godsvogn	Scandia	1943	1975	lager, »PF 160«	Odense
PB 10253	åben godsvogn	Scandia	1943	1982	lager	Bramming
PB 10847	åben godsvogn	Scandia	1946	1980	i drift, »kulvogn nr. 1«	Odense
PB 10478	åben godsvogn	Scandia	1943	1984	lager	Høng
PB 10519	åben godsvogn	Scandia	1950	1986	i drift, »Elo 701«	Odense
PB 11253	åben godsvogn	Scandia	1948	1983	i drift	Roskilde
PB 11064	åben godsvogn	Scandia	1947	1986	i drift, »Elo 068«	Odense
PB 11496	åben godsvogn	Scandia	1950	1986	lager, »Elo 069«	Odense
HTJ PH 157	åben godsvogn	Scandia			i drift, ex HFHJ K	Høng



D-maskinegruppens materiel bruges tit i mange forskellige og særegne øjemed landet rundt. Her som særtog for Røde Kors i Tølløse 3. september 1988 med OHJ 38 forrest.

Foto: Ole-Chr. Munk Plum

Sabah State Railways

- en beretning om en af verdens mindste statsbaner, der samtidig er Borneos eneste jernbane

Af Jørgen Holm

Nordborneo eller North British Borneo indgik i begyndelsen af tresserne som delstaten Sabah i Malaysia. Før århundredskiftet administreredes området i det væsentlige af de gamle engelske handelshuse og nogle lokale sultaner. Forretningsmanden W.C. Cowie, der var noget af en fantast, fik i 1895 den ide, at der skulle bygges en jernbane tværs over Nordborneo. Banen skulle forbinde to handelspladser med dybt vand og bringe landbrugsprodukter fra den indre højslette til de to havne. Men Cowie undlod helt at sikre, at Sipitang i vest og det nuværende Cowie Harbour i øst faktisk havde tilstrækkelig dybt vand, ligesom det senere viste sig, at landets indre ikke var nogen højslette, men ufremkommeligt bjergteræn. Da hovedmålet var udskibning af landbrugsprodukter, måtte et sted med dybt vand findes, og man søgte nordpå og fandt faktisk først ca. 115 km længere mod nord Gaya-bugten, hvor hovedstaden blev anlagt (Jesselton, men senere omdøbt til Kota Kinabalu).

Bygning af hovedlinien fra Kota Kinabalu (Jesselton) til Beaufort ved Padas-floden påbegyndtes i 1896 og færdiggjordes i 1905. Linien blev kort tid efter videreført langs floden Padas til Tenom og senere til Melalap. I 1896 påbegyndtes bygning af en linie fra Weston til Beaufort, den var allerede færdig i 1900. De to linier blev aldrig forbundet, fordi der ikke blev bygget nogen bro over Padas-floden. Der anvendtes i stedet små færger. Lige til Weston-Beaufort-linien blev nedlagt i 1963 på grund af svigtende trafik.

Den japanske besættelse og krigshandlinger bevirkede, at banen blev stærkt medtaget, alle lokomotiver var ødelagt, broer bortsprængt m.v. De australske tropper, der befriede Nordborneo, havde imidlertid været så forudsende, at de medbragte jeeps forsynet med hjul til skinner, dette materiel blev grundlæggende for banens rehabilitering, der først blev afsluttet i 1960.



Dampvogne fra Sentinel overlevede krigen, men var hensat, da forfatteren fotograferede den i Jesselton (nu Kota Kinabalu) 1964. NBR = North Borneo Railroad.

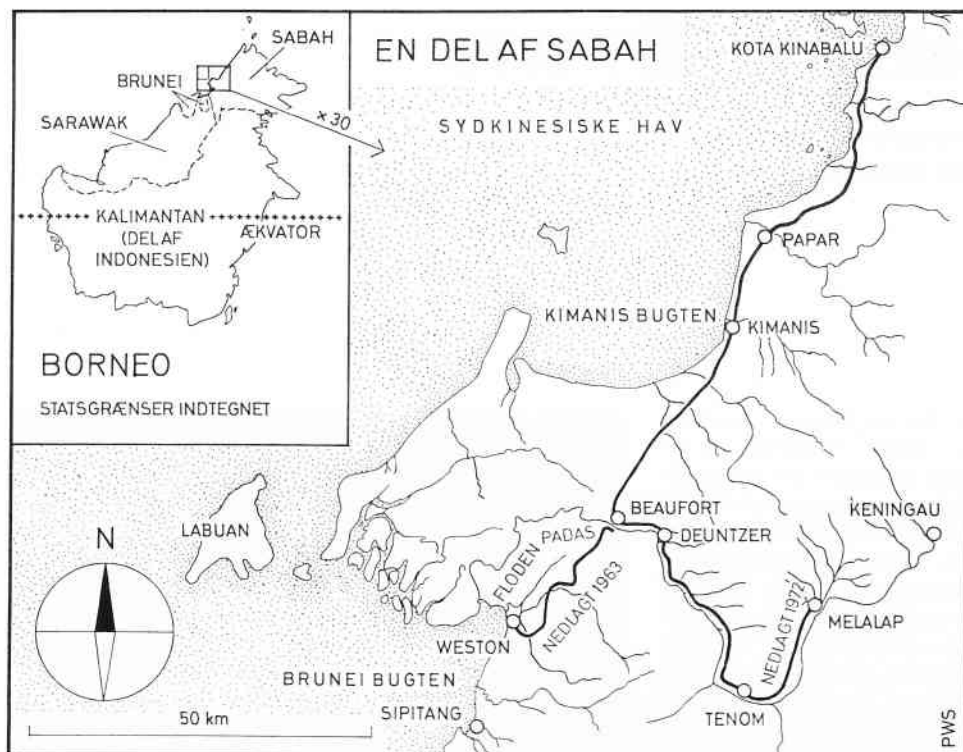
Der var oprindeligt anvendt spinkle spor på ca. 15 kg/m, der gradvis udskiftedes efter krigen med spor på 30 kg/m. Det gamle spor på den yderste strækning på ca. 16 km fra Tenom til Melalap blev taget op i 1970, men blev aldrig erstattet af nyt spor, og i 1974 besluttedes det helt at lukke denne sektor. Som nævnt lukkedes den ca. 32 km lange strækning Beaufort-Weston i 1963. Tilbage er således i dag strækningen Kota Kinabalu-Beaufort-Tenom på knap 140 km.

Rullende materiel

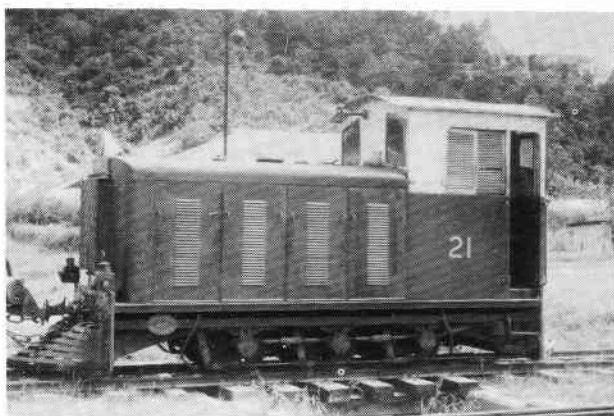
Der foreligger meget få oplysninger om tiden før 2. verdenskrig, alle arkivalier bortkom, det daværende Jesselton blev praktisk talt jævnet med jorden. Forfatteren besøgte Jesselton maskindepot i 1964 og fandt overgroede rester i elendig forfatning. Men to damplokomotiver var



Lokomotivremisen i Kota Kinabalu 1987. Foto: Torben Sørensen.



Kortet viser både den nedlagte og den stadig eksisterende del af Sabah State Railway - de eneste offentlige jernbaner på Borneo. Med sine 735.000 kvadratkilometer er øen verdens 3. største - 17 gange Danmark, men befolkningen er ikke meget større end den danske. Det giver grundlaget for den eneste jernbane. Tegning: Poul Wind Skadhauge.



Rangerloko, Hunslet 1961, foto i Jesselton 1964: forf.

istandsat, og tre enheder 2-6-2 anskaffedes i 1956 fra Vulcan. Dampdrift ophørte i 1971. Et Vulcan-lokomotiv fra 1955 er bevaret i driftklar stand.

Ifølge forskellige kilder består det rullende materiel i dag af følgende:

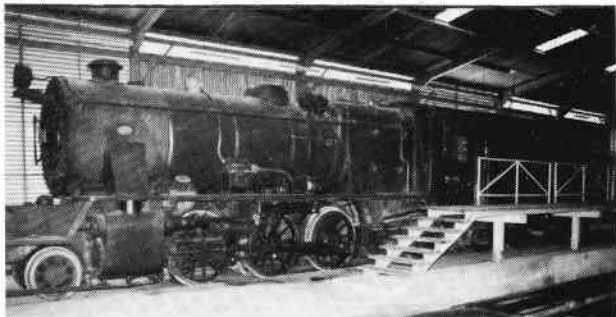
- 1 diesellokomotiv 0-6-0 fra Hunslet, 134 hk.
- 2 dieselhydrauliske B-B maskiner fra Hitachi, 295 hk, (1968)
- 4 dieselhydrauliske rangerlokomotiver (1970)
- 6 dieselhydrauliske lokomotiver, 320 hk (1971)
- 4 dieselhydrauliske lokomotiver, 680 hk (1979)
- 12 skinnebuser med 15 eller 25 sæder ((Wickham), 6 bivojne, 290 godsvogne, heraf ca. 120 firakslede



Skinnebus og (åben) påhængsvogn i Jesselton 1964. Foto: forf.

Trafik

Det må erkendes, at det er en linie i stærk tilbagegang. Antallet af passagerer faldt således fra 1,1 mill. i 1980 til 284.000 i 1985, godsmængden fra 50.500 til 14.800 tons, antal togkilometer fra 963.000 til 225.000 o.s.v. Banens indtægter faldt fra 3,8 mill. M\$ til 1,1 mill. M\$, og udgifter steg fra 7,0 mill. M\$ i 1980 til 7,1 mill. M\$ i 1985, d.v.s. indtægterne udgjorde ca. 15% af udgifterne i 1985. Når denne bane forlængst ikke er nedlagt, skyldes det utvivlsomt, at der endnu ikke er veje nok, der tilnærmelsesvis kan tilfredsstille behov for transport af tømmer, gummi og andre råvarer samt passagerer.

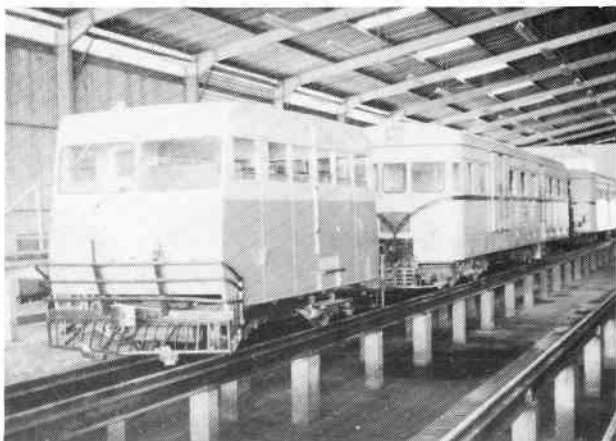


Jernbanen anskaffede i 1951 tre 1C1T4 damploko fra Vulcan. De var træfyrede. Nr. 6-015 eksisterer i køreklar stand, her foreviget 1987 af Torben Sørensen.

Ingen køreplan - men opslag

Der udsendes ikke nogen køreplan, men på de fleste stationer (i alt 16) findes dupliserede opslag om driften. På hverdage afsendes to tog i hver retning fra endestation til endestation. Turen varer ca. fem timer, d.v.s. en gennemsnitsfart på godt 25 km i timen. Herudover afsendes fire tog på enkelte lokalstrækninger. Om søndagen er der kun et gennemgående tog og tre lokaltog. Passagertrafik sker i det væsentlige med skinnebusser.

Det er utrolig billigt at køre med dette tog, det er en fantastisk oplevelse med førstehåndsindtryk af junglen og et festligt folkeliv, togets ankomst til de små stationer er fremdeles en stor lokal begivenhed. Det første trinbræt efter Beaufort hedder i øvrigt Deuntzer, opkaldt efter en dansk læge, der arbejdede i Nordborneo i dette århundredes begyndelse, og hvis efterkommere stadig bor i Sabah. □



Remisen i Kota Kinabalu 1987. Forrest ældre skinnebus, bagved nyere ditto. Foto: Torben Sørensen.

Ny redaktør

Dette nummer af »jernbanen« er lavet som et samarbejde mellem »den gamle redaktør« og Anders Riis fra Mariager. Fra næste nummer overtager Anders (for en tid i hvert fald) det praktiske arbejde med bladet. Henvendelse til redaktionen kan ske til begge adresser (se forrest i bladet). Jeg ønsker hermed Anders velkommen til et hårdt, men interessant job, og håber I tager godt imod ham.

Venlig hilsen
Jan Forslund

Læserne skriver

Godstog på Korsika

Efter at have læst Jørgen Knudsens udmærkede artikel om C.F.T.A., Chemins de fer de la Corse, i »jernbanen« nr. 3, tillader jeg mig at komme med en rettelse. Jørgen Knudsen nævner, at al godstransport er ophørt. Det er ikke rigtigt.

Der er tre kategorier af godstog:

- 1: En betydelig mængde transporter for militæret
- 2: Auto-trans
- 3: Almindeligt blandet godstog tre gange om ugen

De militære transporter kører altid om natten og udgår som regel fra Ajaccio-Port, ofte med op til tre lokomotiver. Auto-Trans transporterer udlejningsbiler henholdsvis til og fra Ajaccio/Bastia (kun i sommertiden). De almindelige godstog kører i øjeblikket mandag, onsdag og fredag fra Ajaccio samt tirsdag og torsdag fra Bastia. Normalt er der 10-15 godsvogne på toget. Fra Ajaccio afgår normalt fire lukkede godsvogne, og dertil går det samme fra gang til gang.

Lokomotiverne minder om lollandske roebane lokomotiver, men i størrelsen som f.eks. ØSJS nr. 8. De er sortmalede med hvide stafferinger og rød planke, hvor koblingen sidder. Militæret har egne vogne.

I begyndelsen af 1970 talte den franske regering meget om at nedlægge persontrafikken på øen. Derpå gned befolkningen sig i hænderne og sagde: Fint, så skal vi have nye veje. Derpå forstummede al tale i Paris om nedlæggelse af persontrafikken, da vejnettet på øen er meget specielt og ikke indbyder til hastighedskørsel.

Udover de 232 km jernbane som nævnt i artiklen findes der to sidebaner med en samlet sporlængde på ca. 170 km forbeholdt militæret. Siden Frankrig officielt forlod Nordafrika (Algier) har fremmedlegionen været placeret på Korsika sammen med andre specialenheder.

Mit kendskab til Korsika har jeg erhvervet, da jeg har boet på øen under udstationering i alt to år. Jeg kommer fortsat på øen to gange om året med bopæl i Ajaccio.

Torsten T. Gudmundsen

Kort proces

I tilslutning til artiklen om skinnebusser på Bornholm i »jernbanen« nr. 1/89 fortæller Matz Lonnedahl Risberg, at skinnebusserne på Bornholm faktisk blev offer for en endnu kortere og barskere proces end ren og skær ophugning.

- En ven af mig i Rønne kan fortælle, at sandheden om »ophugningen« er, at vognene blev kørt ud på linien, overhældt med benzin og brændt af, fortæller Risberg. En sådan skæbne er vel netop for de bornholmske vogne paradoksal, al den stund at DBJ i levende live var kendt for utroligt velholdt materiel...

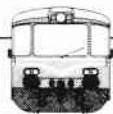


Sporhunden var i sidste nummer i Holte, naturligvis. Som det sås på billedet er S-togene fra tredje generation nu også kommet hertil, men destinationskiltene manglede jo noget i præcision. Hunden trak lod med sin logrende hale, og J. Wiedeman blev den lykkelige vinder af en jernbanebog.

På utallige opfordringer er hunden sendt ud på nye opgaver (med en god portion kødben i rygsækken). Køteren er sidst set snige sig ombord på en Storebæltsfærg og har sendt dette billede hjem... og hvor er så det? Vi kan vel hjælpe lidt og sige, at det er en ganske stor by, vor hund er kommet til. Selve stationsbygningen er imponant og forøvrigt ganske nysselig netop nu. Kan du gætte stationens navn (billedet er taget den 28. juli 1989 af Jan Forslund) - så send dit bud til redaktionen i Holte inden 1. november

Jernbanenyt - kort fortalt

Privatbanerne



I begyndelsen af juli 1989 blev indholdet af Würtzen-rapporten fra maj 1989 almindelig kendt. I »Rapport om trafikøkonomi«, som rapporten egentlig hedder, står der bl.a. »Privatbanerne skiller sig klart ud som det relativt mest subsidierede transportområde. Det foreslås, at statens tilskud til privatbanerne nedtrappes væsentligt eller eventuelt bringes til ophør«.

Det var hårde ord midt i en ellers dejlig sommer, og selvom vi alle ved, at der skal spares i de kommende år, kan det synes helt urimeligt, at en embedsmandsrapport fra finansministeriet netop drager en sådan konklusion vedr. tilskuddene til privatbanerne netop i disse år.

Privatbanerne har gennem de seneste 10-15 år gennemgået en omfattende spormodernisering, og indenfor de næste tre år vil strækningssporene på de sidste baner blive udskiftet, hvis man ellers bevilger de planlagte moderniseringslån. Udskiftningen af sporet på de 13 privatbaner betyder jo netop, at banerne vil kunne drives mere rationelt, og så kan man kun undres over, at de så ikke skulle få lov til det. Et bortfald af statens tilskud ville simpelthen betyde, at de eksisterende privatbaner må indstille togdriften.

Loven om privatbanerne fra 1984 fastsætter, at staten, amts- og primærkommunerne skal bidrage med dækning af evt. driftsunderskud i forhold til budgetter, som man på forhånd har skullet godkende. Budgetterne har i de senere år været genstand for yderligere beskæring inden en godkendelse har fundet sted, og på den måde kan det synes som om, at netop privatbanerne allerede gennem nogle år har ydet deres med hensyn til besparelser. Interessant er det så også, at banerne - på trods af disse besparelser - har kunnet overholde de ret så stramme budgetter, og i nogle tilfælde endda været i stand til at tilbagebetale en mindre del af budgetterede tilskud til driften.

I henhold til Würtzen-rapportens beregninger ser subsidierne således ud:

Subsidier pr. personkm.

DSB - inkl. sidebaner	0,50 kr.
Trafikselskaber (busser)	0,60 kr.
Privatbaner	1,35 kr.

Renses tallene og gøres sammenlignelige, som det øjensynligt ikke er sket i Würtzen-rapporten for dermed at stille DSB og privatbanerne lige ved

- fjernelse af pensionsudgifterne
- at lade privatbanerne beholde billetindtægterne i fuldt omfang som ved DSB

ser beregningerne således ud:

Subsidier pr. personkm.

DSB, sidebaner	0,94 kr.
Trafikselskaber (busser)	0,60 kr.
Privatbaner	0,57 kr.

Privatbanerne drives åbenbart ret så godt i økonomisk henseende, når der skal sammenlignes med DSBs sidebaner.

Fælles for jernbanerne er imidlertid, at man i vurderinger af kollektiv trafik pr. bane eller vej ofte glemmer, at jernbanernes regnskaber belastes med alle udgifterne til sporet og dets vedligeholdelse, mens landevejstrafikken kun betaler en brøkdel af, hvad det koster at etablere og vedligeholde vejene. Endvidere må man - især i sparetider - vel også se på, om vejnettet og bilerne overhovedet ville kunne klare hjem-arbejdssteds trafikken uden nye store investeringer og øgede driftsudgifter. Lignende betragtninger kan gøres m.h.t. godstransport.

Når man ser på de egne af landet, der enten har mistet en privatbane eller en DSB-sidebane, møder man ofte hensygnende tidligere stationsbyer, der er i forfald efter »storhedstiden«, hvor man »havde jernbane til byen«. Så kan man også forstå, at lokalsamfundene langs privat-

banerne reagerer over forslaget om at spare statens tilskud væk.

Lad privatbanerne bestå, lad dem betjene de egne, som de trafikere og lad dem være naturlige fødelinier til det regionaltoogs- og intercitytogssystem, som DSB har, og som skal udbygges i fremtiden. På den måde vil man kunne tilbyde en attraktiv kollektiv trafik, der tilmed er rationelt drevet.

Standardiseringen af privatbanernes materiel i de seneste 25 år og ligeledes bestræbelserne for, at også fremtidens tog på privatbanerne vil kunne vedligeholdes rationelt og evt. med standarddele, der indgår i DSBs materiel, viser også privatbanernes bestræbelser på at køre godt og billigt. At togdrift så tilmed er miljøvenlig, skal man vel ikke glemme! Endelig ville en del af de sparede tilskud skulle gå til arbejdsløshedsunderstøttelse etc. I dag får privatbanerne godt nok ca. 250 mill. kr. dels i driftstilskud, dels som moderniseringslån, men størstedelen af disse penge ender igen i statens og interessentkommunernes kasser i form af skatter og afgifter.

Privatbanernes tog benyttes af såvel gamle som unge over kortere eller længere strækninger, hvorledes mon de fleste af disse mennesker ville nå fra sted til sted, hvis ikke netop »deres« privatbane betjente dem!

Høng-Tølløse Jernbane

Driftsresultater	1987	1988
Antal rejsende ¹⁾	468.587	456.994
Indtægt af personbef. kr.	3.697.597	3.789.292
Vægt af bef. gods ²⁾ t	14.078	10.411
Indtægt af bef. gods kr.	1.947.020	1.604.667
Samlet driftsindtægt kr.	10.643.338	11.807.289
Samlet driftsudgift ³⁾ kr.	19.227.559	20.257.281
Driftsresultat kr.	+ 8.584.221	+ 8.449.992

¹⁾ med banens tog.

²⁾ Vægt af bef. gods med banens tog var i 1987 6.591 t og i 1988 1.969 t.

³⁾ Ekskl. pensionsudgifter, der i 1988 udgjorde 1.439.375 kr.

I april og maj måneder er spornettet for Ruds-Vedby station udskiftet, og der er anlagt nye perroner. Strækingsmoderniseringen er herefter fortsat fra Udstrup trinbræt, og ultimo juni 89 var man nået til Kirke Eskilstrup station. Arbejdet sker uden de store uheld; dog væltede den store kørekran, HTJ 61, onsdag den 21. juni, da man var i færd med at løfte en sporramme ved Solvangsvej udenfor Kirke Eskilstrup. Heldigvis skete der kun ringe materiel skade, og en BMS-kran bragte kørekranen tilbage på sporet, så man kunne fortsætte spormoderniseringen næste dag!

Til brug ved klipning af baneskrånninger samt beskæring af træer og buske er motortroljen HTJ 68 maj-juni 1989 ombygget. Troijen, der i sin tid indkøbtes hos Hads Ning Herreders Jernbane, har fået monteret græsslåmaskine og beskæringsgrej i den ene side, og modsat er der støbt kontravægte i beton. Førerhuset er samtidig udvidet, så der er plads til to mænd, og der er isat vinduer, som sikrer et godt udsyn under arbejdet. HTJ 68 er sat i drift uden at være ommalet, men kender man OHJs værksted ret, vil der blive rådet bod herpå, når sommerens beskærings- og klippearbejde på de to baner er overstået.

Den 27. maj 1989 kørte det sidste posttog på HTJ, nemlig tog 4851 fra Slagelse til Tølløse, og dermed blev den for få år siden ombyggede postvogn HTJ Pbh 70 overflødig. Posten til HTJs område transporteres herefter med lastbiler.



Odsherreds Jernbane

Driftsresultater	1987	1988
Antal rejsende	1.159.761	1.143.871
Indtægt af personbef. kr.	9.866.148	10.151.031
Vægt af bef. gods ¹⁾ t	16.836	15.481
Indtægt af bef. gods kr.	3.111.200	2.933.670
Samlet driftsindtægt kr.	35.376.684	37.950.460
Samlet driftsudgift ²⁾ kr.	50.960.689	51.926.422
Driftsresultat kr.	+ 15.584.005	+ 13.975.962

¹⁾ Vægt af bef. gods med banens tog var i 1987 6.093 t og i 1988 3.973 t.

²⁾ Ekskl. pensionsudgifter.

Onsdag den 30. august 1989 havde OHJ og HTJ indkaldt til pressemøde på hovedkontoret i Holbæk for at præsentere banernes nye logo, der tager sit udgangspunkt i det gamle vingehjul.

Cirklen i det nye logo symboliserer hjulet og vingerne farten. I modsætning til det gamle vingehjuls store og tunge vinger har OHJs og HTJs vingehjul fået smalle ørnevinger, hvorved lethed, elegancen og hurtigheden understreges og leder tanken hen på banernes moderne tog.

Samtidig præsenteredes nyt kort over de to banestrækninger fra Nykøbing Sj. i nord og Slagelse i syd. Det grafiske element forstærkes gennem et Sjællandskort, hvor OHJ og HTJ placeres i forhold til en række større sjællandske byer. Som grafisk element er indlagt to røde streger, der dels fastholder det centrale logo og dels symboliserer de to banestrækninger. Kortet vil blive opsat på stationerne samt i banernes tog og busser.

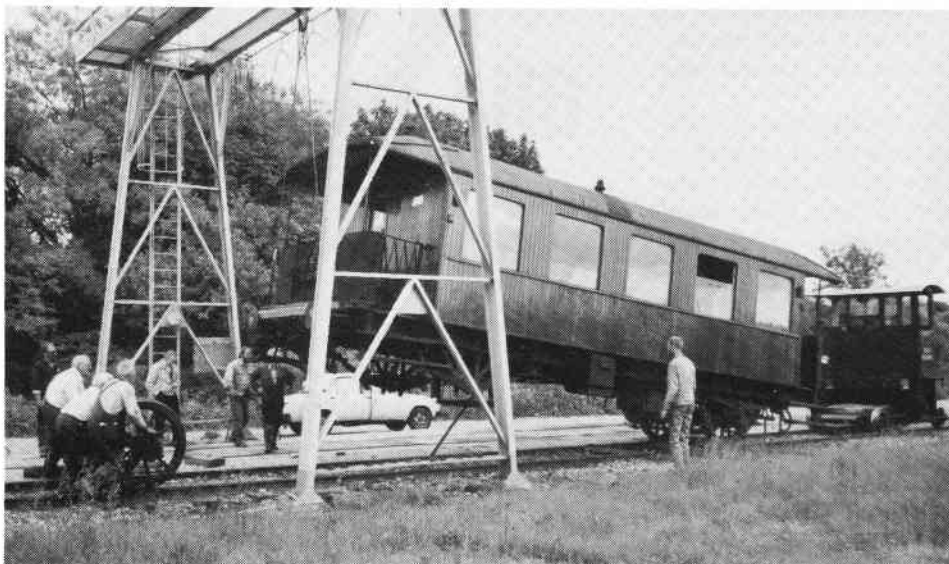
Det nye logo, der samme dag vistes på OHJ-HTJ Ym 52-Ys 253 samt bus nr. 82, og det grafiske design er udviklet af 3K i Asnæs i samarbejde med grafikeren Leif Vestti. Banernes tog og busser vil i løbet af efteråret blive forsynet med det nye logo, der på Y-togene erstatter den hvide »spids« på fronten.

Fra middag lørdag den 1. juli til middag søndag den 2. juli var der etableret sporspærring på OHJ mellem Nr. Asmindrup og Højby, og togene blev erstattet med busser. Årsagen var etableringen af en tunnel under banen i forbindelse med en udvidelse af Sommerland Sjælland vest for banen. Sporet blev fjernet, og der blev gravet ud til den nye tunnel, der i løbet af natten blev opbygget af færdige tunnelelementer, og søndag formiddag blev sporet atter lagt. Fra kl. ca. 12 kunne togene atter passere, og Sommerland Sjællands publikum kunne tage den nye tunnel i brug.

Spormoderniseringen i 1989 omfatter i alt ca. 6,8 km spor, og sommerferien blev sporet på Tolsagerbakken mellem Asnæs og Grevinge udskiftet. I august måned er spormoderniseringen fortsat fra Grevinge mod Vig.

I 1989 etableres der nye perroner i Svinninge og Asnæs.

Privatbanerne redigeres af Ole-Chr. Munk Plum



Det er skam stærke folk på Limfjordsbanen. Her løftes ETJ C 1 for at få udskiftet et hjulsæt den 11. juni 1989. Rangerklædeskabet står i baggrunden og afventer arbejdets færdiggørelse. Foto: Martin Jacobsen

Nye artikler

- små som store -

Skriv et par ord om dine ideer til redaktionen

Bognyhed

På sporet af 1989 - årbog om danske jernbaner -

Den topaktuelle jernbanebog udgives 27. november 1989 - en oplagt julegaveide.

Det er tredje år vi skriver årskrøniken om alt, hvad der rører sig indenfor de danske jernbaner, i år på forlaget HOLSUND. Bogen er en rigtig billedårbog - ca. 100 billeder fra kendte jernbanefotografer - og gennem informative billedtekster og en egentlig »kronik« om jernbaneåret, der gik, føres man rundt i jernbanernes verden med aktuelle og kritiske briller. Bogen er med farveomslag og er på 48 sider.

I år, ved indgangen til et nyt årti, har flere kendte jernbanefolk beskrevet visionerne frem mod år 2000 - herunder spændende ord fra DSBs generaldirektør Peter Langager.

Pris kr. 99,- (+ forsendelse kr. 8,-)

- som kan indbetales på postgiro 2 99 88 66.

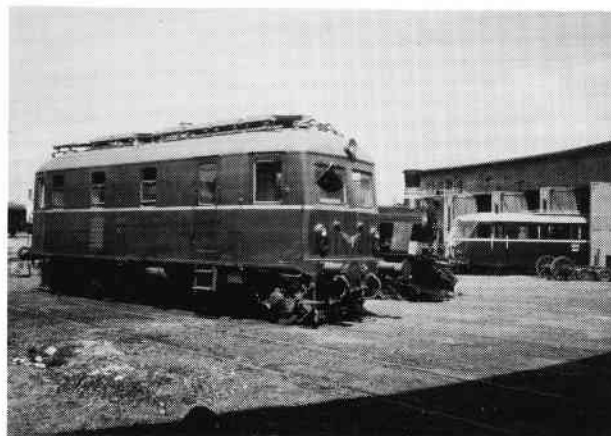
Bogen kan endvidere bestilles telefonisk.

Forlaget Holsund v./Mogens Duus, Transbjergholt 6,
9560 Hadsund.

Tlf. 98 57 26 34 eller 42 42 04 52, postgiro 2 99 88 66
Venlig hilsen Jan Forslund og Mogens Duus

Forlaget

HOLSUND



SB M 6 pynter i det aalborgske remiseanlæg. Foto 30. april af Martin Jacobsen

Foreningsnyt



Lovændring på vej i DJK

Veteranbanerne foreslås repræsenteret i foreningens bestyrelse

På generalforsamlingen i marts 1989 gav bestyrelsen tilsagn om, at man ville sætte et lovrevisionsarbejde i gang og fremsætte forslag til lovændringer inden næste års generalforsamling.

Foreningens love er sidst ændret i 1980, men er i det hele taget ikke væsentligt forskellige fra det sæt love, som blev vedtaget, da foreningen blev stiftet i 1961.

Foreningen er jo vokset gennem årene. Lokalafdelinger er blevet oprettet, Veteranbaner er sat i drift, og forskellige arbejdsgrupper er kommet i gang. Foreningens love har måttet tilpasses til denne udvikling gennem tiderne.

Bestyrelsen mener, at lovene så vidt muligt bør afspejle den reelle struktur, som vor forening nu har. Lovene skal samtidig sikre, at de interessegrupperinger, der i væsentligt omfang dels bidrager til foreningens aktiviteter og dels lægger beslag på de fælles ressourcer, bliver repræsenteret i foreningens centrale ledelse og dermed påtager sig såvel medindflydelse på som medansvar for de nødvendige beslutninger, som DJKs bestyrelse er sat til at træffe.

Det foreslås derfor, at reglerne i § 4 om valg af bestyrelsen ændres således, at foreningens bestyrelse fremover kommer til at bestå af formanden og seks medlemmer valgt af generalforsamlingen, et antal medlemmer valgt af lokalafdelingernes generalforsamlinger og et antal medlemmer valgt af banernes driftsudvalg.

Det vil sige, at de nuværende fire lokalafdelinger vest for Storebælt vælger hver et bestyrelsesmedlem og de fire baner (Museumsbanen, MHVJ, Limfjordsbanen og D-maskinegruppen) hver et bestyrelsesmedlem. Bestyrelsen vil således komme til at bestå af 15 medlemmer med det nuværende antal lokalafdelinger og baner, idet Lolland-Falsters afdelinger efter aftale med bestyrelsen hidtil ikke har valgt noget medlem til hovedbestyrelsen. Det bliver en stor bestyrelse, som ifølge forslaget da også kun skal holde møde mindst fire gange om året.

Til at varetage den daglige ledelse af foreningen foreslås derfor nedsat et snævrere forretningsudvalg bestående af formanden, tre bestyrelsesmedlemmer valgt på foreningens generalforsamling, et bestyrelsesmedlem valgt af lokalafdelingerne og et bestyrelsesmedlem valgt af banerne.

Endvidere foreslås det, at bestyrelsen skal udarbejde en forretningsorden for dens og forretningsudvalgets arbejde.

Til gengæld for denne udvidelse af bestyrelsen foreslås samarbejdsudvalget, der efter de gældende regler skulle indkaldes mindst to gange årligt, afskaffet. Bestyrelsen er dog opmærksom på, at der stadig er behov for en tæt kontakt mellem foreningens ledelse og de menige medlemmer, der udfører et stort arbejde i lokalafdelinger, driftsudvalg og arbejdsgrupper.

Der vil derfor fortsat blive arrangeret fællesmøder efter behov, men disse møder vil få en uformel karakter, ligesom deltagerkredsen bør afhænge af, hvilke emner der skal diskuteres, og behøver derfor ikke noget ophæng i den lovbestemmelse.

I § 3 foreslås det, at antallet af stemmeberettigede medlemmer, der kan forlanges indkaldt til ekstraordinær generalforsamling, forhøjes fra 25 til 50. Ændringen skal ses på baggrund af, at foreningens medlemstal nu er væsentligt større, end da bestemmelsen i sin tid blev formuleret. I øvrigt foreslås en sproglig, redaktionel ændring af § 2.

Det er bestyrelsens mening, at der ikke er grund til at foretage yderligere ændringer af lovene, og at man i det hele bør undgå at komplicere foreningens love unødigt, da det vil påføre foreningen og ikke mindst bestyrelsen et helt unødigt og frugtesløst administrativt merarbejde.

Vi har hidtil kunnet leve med enkle og klare lovbestemmelser, der rummer det minimum af bestemmelser, som er nødvendige for, at DJK kan anerkendes som en lovlig forening.

Bent Jacobsen

Forslag til ændring af love for Dansk Jernbane-Klub

§ 1 Uændret.

§ 2 Indmeldelse i foreningen sker ved henvendelse til foreningens sekretariat. Bestyrelsen kan afvise en ansøgning om medlemskab eller udelukke et medlem, hvis den pågældendes handlemåde efter bestyrelsens opfattelse berettiger dette, men vedkommende kan indanke spørgsmålet for den ordinære generalforsamling.

Medlemmer under 18 år har ikke stemmeret på generalforsamlingen.

Foreningen kan udnævne æresmedlemmer.

Et medlem, der ikke inden den 1. marts har betalt kontingent, behandles som udmeldt af foreningen.

§ 3 I stk. 5 ændres »25« til »50«.

§ 4 Bestyrelsen består af en formand, seks medlemmer, valgt af generalforsamlingen, et medlem for hver lokalafdeling, valgt af lokalafdelingens generalforsamling samt et medlem fra hver af foreningens veteranbaner, valgt af banens driftsudvalg.

Generalforsamlingen vælger to suppleanter, to revisorer og to revisorsuppleanter. For hvert medlem valgt af henholdsvis lokalafdelingens generalforsamling og driftsudvalget vælges tillige en suppleant.

Stk. 2: Formanden og den på generalforsamlingen valgte øvrige bestyrelse, revisorer og suppleanter vælges for to år, således at formanden og tre af bestyrelsens medlemmer, en suppleant, en revisor og en revisorsuppleant afgår i lige årstal; de øvrige i ulige årstal. Medlemmer og suppleanter valgt af lokalafdelingerne og banerne afgår hvert år.

Stk. 3: De personer inden for hver kategori, der opnår størst stemmetal i vedkommende valgforsamling, anses for valgt.

Stk. 4: Bestyrelsen afholder møde mindst fire gange årligt. På begæring af mindst fire bestyrelsesmedlemmer indkalder formanden med mindst syv dages varsel bestyrelsen til møde inden en måned, efter at begæring herom er fremsat.

Bestyrelsen nedsætter et forretningsudvalg bestående af formanden, tre bestyrelsesmedlemmer valgt af foreningens generalforsamling, et bestyrelsesmedlem valgt af lokalafdelingerne og et bestyrelsesmedlem valgt af banerne.

Forretningsudvalget varetager på den samlede bestyrelses vegne den daglige ledelse af foreningen.

Stk. 5: Bestyrelsen fordeler hvervenerne indbyrdes og fastsætter en forretningsorden for bestyrelsens og dens forretningsudvalgs arbejde. Bestyrelsen er berettiget til at foretage alle dispositioner, der falder inden for foreningens formål. Foreningens formand og to bestyrelsesmedlemmer kan sammen tegne foreningen.

Stk. 6: Nuværende stk. 5 uændret.

Stk. 7: Nuværende stk. 6 uændret.

§ 5 Uændret.

§ 6 Stk. 1, 2 og 3 uændret.
Stk. 4, 5 og 6 udgår.

§ 7 Uændret.

Ekstraordinær generalforsamling

Lørdag den 20. januar 1990 kl. 14.00: Englesalen, Niels Steensens Gymnasium. **Ekstraordinær generalforsamling** med følgende dagsorden:

- 1) Valg af dirigent.
- 2) Forslag til ændring af love for Dansk Jernbane-Klub. (Bestyrelsens forslag er bekendtgjort andetsteds i »jernbanen«).
- 3) Eventuelt.

Under forudsætning af at forslaget til lovændringer vedtages den 20. januar 1990, indkaldes samtidig her til **2. ekstraordinær generalforsamling**, jfr. lovens § 7: **onsdag den 14. februar 1990 kl. 19.30:** Englesalen, Niels Steensens Gymnasium.

Dagsorden:

1. Valg af dirigent.
2. Forslag til ændring af love for Dansk Jernbane-Klub (2. behandling).
3. Eventuelt.

Hvis forslag til lovændringer bliver endeligt vedtaget den 14. februar 1990, vil den ordinære generalforsamling i foråret 1990 og de valg, der skal foretages ved denne lejlighed, finde sted i henhold til de nye love.

Bestyrelsen

Kommende møder i Københavnsområdet

Onsdag den 25 oktober 1989 kl. 19.00-22.00: Åbent hus i Vogn-Ex.

Onsdag den 8. november 1989 kl. 19.30: Englesalen, Niels Steensens Gymnasium, Jagtvej 183 B, 2100 København Ø.

Frederikssundbanen. Fra diesel til S-bane. S-togsdivisionen ved Leif Jørgensen og andre medarbejdere har lovet at fortælle om, hvorfor og hvordan Frederikssundbanen ændredes fra almindelig lokaljernbane til led i hovedstadsområdet S-banesystem.

Onsdag den 29. november 1989 kl. 19.00-22.00: Åbent hus i Vogn-Ex.

Onsdag den 6. december 1989 kl. 19.30: Englesalen, Niels Steensens Gymnasium.

Julemøde med ægte bankospil, lotteri, jernbanefilm og salg af bøger til dem, der endnu mangler at købe julegaver. En aften for hele familien!

Nordjysk afdeling

Onsdag den 29. november 1989 kl. 19.00: Ordinær generalforsamling i lokalerne på Forchhammersvej 7. Dagsorden ifølge lovene.

Efter generalforsamlingen vises en nordjysk veteranbanelokomotivførers personlige indtryk af livet ved de portugisiske jernbaner og Limfjordsbanen, foreviget på video.

Søren Gissel

Møder i Midtjysk afdeling

Fredag den 20. oktober 1989 kl. 19.30: Møde med filmforevisning i Randers, DSBs mødelokale, banegården, indgang fra perronen.

Lørdag den 28. oktober 1989: Besøg på HHJ. Vi starter over middag fra Århus H. med HHJ M 2 (Frichs 1932, ejet af MHVJ) og kører herfra til Odder. Her vises rundt i HHJs værksteder, og bagefter er der foredrag i mødelo-

kalerne ved HHJs direktør O. Aagaard Frandsen. Hjemrejse kan ske med et af de ordinære HHJ-tog.

Arrangementet må påregnes at vare hele eftermiddagen, og prisen er så beskeden som en flad 20'er inkl. rejsen med M 2 Århus-Odder, rundvisning og foredrag. Hjemrejse er **ikke** inkluderet i prisen og foretages på almindelig rejsehjemmel.

Snyd ikke dig selv for en interessant eftermiddag på en af Danmarks tættest trafikerede privatbaner - men skynd dig. På grund af pladsforholdene er deltagertallet stærkt begrænset. Yderligere oplysninger om tider m.m., tilmelding samt betaling hos Troels Poulsen, 86 56 03 15.

Fredag den 24. november 1989 kl. 19.30: Afdelingens generalforsamling. Bagefter film. Mødet foregår i Århus - oplysning om sted kan fås hos formanden, Troels L. Poulsen, 86 56 03 15.

Troels L. Poulsen

Salgsafdelingen

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

I »jernbanen«, nr. 4/89 bragtes som indlæg en liste over de DJK-bøger, der endnu fås, samt omtale af forlaget Holsunds »På sporet af 1989 - en årbog om danske jernbaner«. Der er tilbud på denne bog indtil 1. december 1989, nemlig kr. 84,- + 9,- til porto og forsendelse. Benyt evt. bestillingskortet, der fulgte med.

Med dette nummer af tidsskriftet følger en omtale af forlaget banebøgers udgivelser samt omtale af dette forlags »På sporet af 1989«. Også her vil man kunne bestille hos DJK ved indsendelse af bestillingskort.

I øvrigt henvises der til de senest udsendte numre af »jernbanen« m.h.t. udgivelser og tilbud fra 1988 og 1989.

Nyheder

Kalundborg-Århus overfarten gennem tiderne af Mogens Nørgaard Olesen. Lamberths forlag har udgivet nok en bog om en af de danske overfarter, og denne gang er det den gennem den seneste tid meget omtalte Kalundborg-Århus rute. Anledningen til udgivelsen netop nu er, at den 1. september 1989 var 75 år siden, at DSB overtog driften af denne rute. På 128 sider og med ikke mindre end 91 fotos af de mange forskellige skibe, der gennem årene har sejlet på ruten, beskriver Mogens Nørgaard Olesen rutens historie fra de meget små dampskibe og frem til vore dage med kæmpefærgerne Niels Klim og Peder Paars. pris: 225,- kr. inkl. forsendelse.

En jubilerende bane i foto, Østbanen 1879-1989 redigeret af John Wilche. I anledning af markeringen af bl.a. Østbanens 110 års jubilæum den 10. september 1989 har Østsjællandsske Jernbaneklub udgivet dette 40 sider hæfte om Østbanen. Det er faktisk utroligt, hvad der er sket på Østbanen gennem de sidste 15 år, og i hæftet skildres i tekst og billeder såvel store som små begivenheder i denne udvikling. Hæftet har ikke mindre end 51 fotos og 13 illustrationer. Prisen er kun 25,- kr. + 8,- til porto.

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

HCH og OCMP



DANSK JERNBANE-KLUB

Foreningens generelle adresse

Dansk Jernbane-Klub, sekretariatet
Birger Bruun
Kalvebod Brygge 40, 1560 København V.
Tlf. 33 93 20 02

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

Medlemskontingent for året 1989

Ordinære medlemmer kr. 190,00
Juniormedlemmer (under 18 år 1.1.1989) kr. 115,00
Firmakontingent (inkl. 6 annoncer à 1/8 side) kr. 2000,00

Indbetaling af kontingent sker til

Dansk Jernbane-Klub, kassereren
Kalvebod Brygge 40, 1560 København V.
Tlf. 33 93 20 02
Postgirokonto 5 55 38 30

Kassererhvervet i Dansk Jernbane-Klub

Birger Bruun: - ind- og udbetaling
Hans Meyer: - budget- kontrol m.v.
Jørgen Andersen (revisor)-Støvring: - regnskaber.

Foreningens generalforsamlingsvalgte bestyrelsesmedlemmer

Formand: Birger Wilcke
Sundbyvestervej 18, 2300 København S. Tlf. 31 59 58 23
Næstformand: Preben Clausen
Vandværksvej 9, Brejning, 7080 Børkop. Tlf. 75 86 91 20
Sekretær: Birger Bruun
Platanvej 18, 1810 Frederiksberg C. Tlf. 31 22 05 17
Bent Jacobsen
Maj Allé 62, 2730 Herlev. Tlf. 42 84 21 07
Flemming Jakielski
Islebrovej 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 arbejdshold

Museumsbanen Maribo-Bandholm

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

Mariager-Handest Veteranjernbane

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

Limfjordsbanen

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

D-maskine gruppen

Preben Clausen
Vandværksvej 9, Brejning, 7080 Børkop. Tlf. 75 86 91 20

Foreningens øvrige arbejdssteder

Bramming remise

Bjarke Boldt (se adressen ved sydjysk afdeling)

Hæng remise, Hæng

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



Nordisk Jernbane-Klub

BP smøreolie - en vigtig detalje.

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