

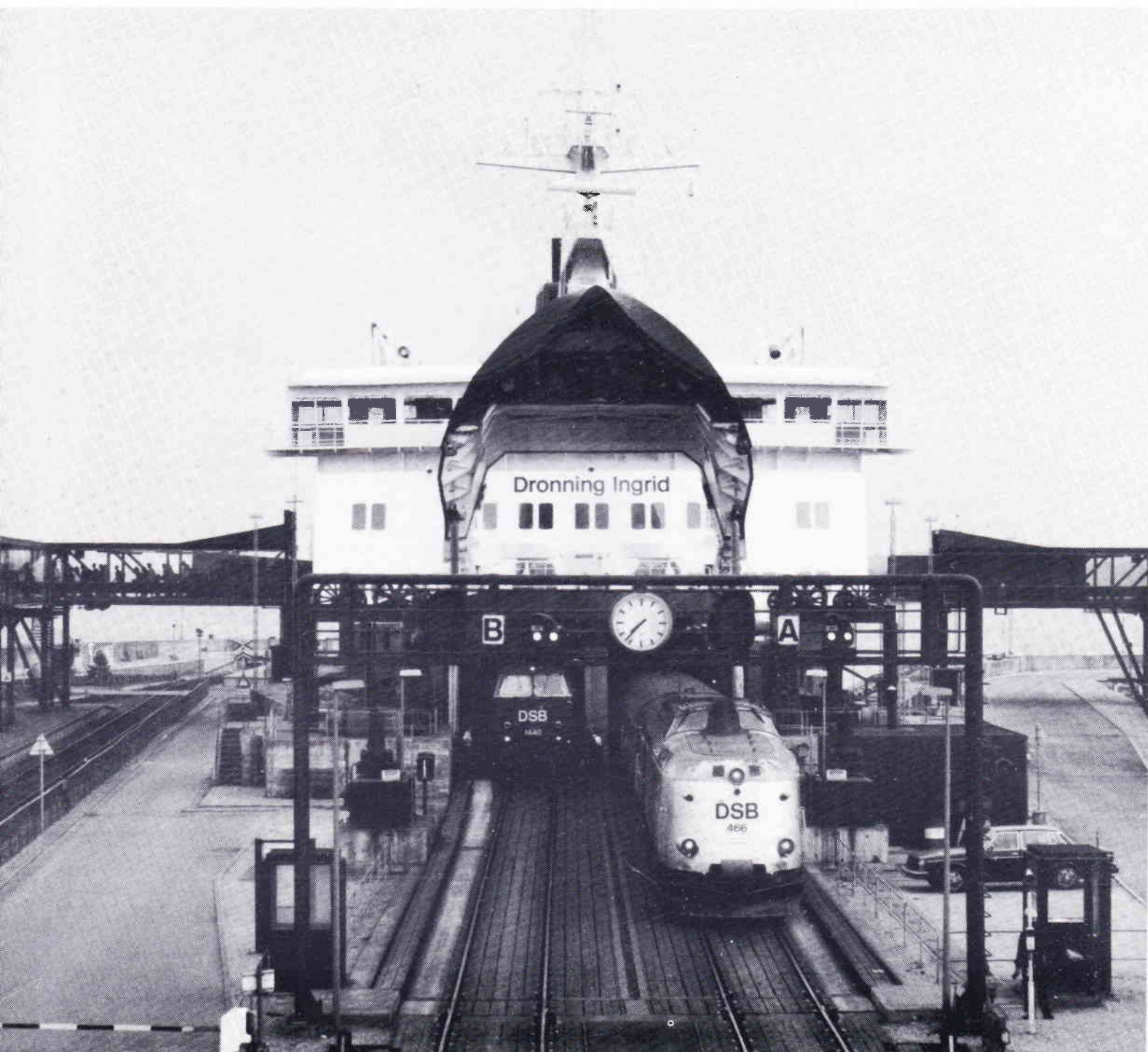


jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

6

December 1989





Snebilleder fra vinteren 1988/89 var der ikke mange af - så kun en omfattende eftersøgning kunne bringe lidt julestemning på bane til julen 1989. Dog, 16. februar lykkedes det Jan Forslund at opsøge et snemotiv ved Arden på den jyske længdebane. Selv om der er fart på den syv vogne lange ic'er med MZ 1413 i spidsen, oser det jo af idyl med telefonmasterne og den gamle firetrådede indhegning. Dette motiv vil blive stående som indbegrebet af 70'ernes og 80'ernes tog i Danmark - tiderne er ved at skifte, vi går ind i et nyt årti med forhåbentlig masser af nyheder på togfronten. Fast står det i hvert fald, at dette hverdagsmotiv om bare få år vil være historie...

Forsiden

Sølpilen - MA-lyntogene fra 1963-66 - kører nu deres sidste juletrafik. Når juleferien er slut trækker IC/3 i arbejdstøjet og slår ét for ét de udslidte tyske tog af banen. 28. juli 1989 var alt dog ved det gamle her, hvor MZ 1440 og MA 466 er klar til at haste videre over Fyn mod Jylland. Foto: Jan Forslund.

Distribution

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

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

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

Indsendelse af stof

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

Nr. 1 ventes udsendt ca. 15. februar 1990. Indhold: HFHJ B 51, Toetages vogne Frankrig-Danmark, Nyt fra DSB og meget mere.

Tidsfrister

Sidste frist for stof til nr. 1/1990: 20. dec. 1989.
Sidste frist for stof til nr. 2/1990: 1. marts 1990.

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



jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

29. årgang nr. 6, december 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

| | |
|-----------------------------------|-----|
| Apotekeren ville hænge sig | 144 |
| Fotokonkurrencen | 148 |
| Gammelt nyt fra Holland | 150 |
| Sporhunden | 155 |
| Norgestur med forhindringer | 156 |
| Industribaner i Rumænien | 160 |
| Jernbanenyt - kort fortalt | |
| - Privatbanerne | 164 |
| - Veteranbanerne | 168 |
| Boganmeldelse | 169 |
| Foreningsnyt | 169 |

DJKs nye love

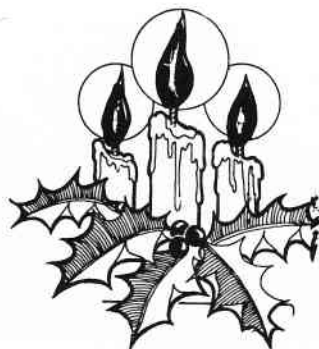
På DJKs generalforsamling i 1989 lovede bestyrelsen at fremkomme med et forslag til ændring og ajourføring af foreningens love. Når man skal lave et sådant arbejde, er der mulighed for at gå to veje, enten at nedsætte et bredt udvalg med den opgave så vidt muligt at blive enige om et forslag, eller man kan udpege en enkelt til at udarbejde et forslag på grundlag af de ideer, der bliver ham forelagt fra de forskellige interesseredes side. DJKs bestyrelse valgte den sidste udvej og udpegede Bent Jacobsen til at udarbejde et forslag.

Bent Jacobsen forelagde herefter i eftersommeren et forslag, der blev diskuteret på bestyrelsens møde den 20. september. Der var her i hovedsagen enighed om, at forslaget var anvendeligt, hvorefter forslaget blev fremsat i »jernbanen« nr. 5, og der indkaldtes til ekstraordinære generalforsamlinger den 20. januar 1990 og den 14. februar 1990 med henblik på, at de nye regler kunne anvendes ved den ordinære generalforsamling i marts 1990. Som det fremgår af bladet, vedrørte de vigtigste af de nye forslag valgene til bestyrelse og nedsættelse af et forretningsudvalg.

På et møde i Odder 25 og 26. november mellem bestyrelse, baner og afdelinger har det imidlertid vist sig, at der blandt repræsentanterne for de enkelte afdelinger og baner var stærk utilfredshed med dele af forslaget, ligesom man ønskede at fremsætte forskellige ændringsforslag. Da de tilstedeværende repræsentanter for bestyrelsen var enige i, at der burde gives afdelingerne og banerne mulighed for at fremsætte nye forslag i forbindelse med Bent Jacobsens forslag, var der bred enighed om at aflyse de ekstraordinære generalforsamlinger og i stedet på grundlag af de indkomne forslag at fremsætte et revideret forslag til lovændringer på den ordinære generalforsamling, der altså afholdes i henhold til de nugældende love.

Da der således er mulighed for at fremkomme med nye forslag, opfordres de, der er interesseret heri, til at fremsende sådanne til foreningens sekretær.

Birger Wilcke og Birger Bruun



Apotekeren ville hænge sig, hvis banen kom til Asaa!

Danmarks korteste privatbane med selvstændig køreplan gik fra Asaa til Ørsø. En lille bane, der levede stille og enkelt. I november kunne den have fejret 75 års jubilæum. Læs her bl.a. om forhistorien og om, hvordan apotekeren i Dronninglund før indvielsen modtog et reb som tak for modstanden.

Af Hans Jørn Fredberg

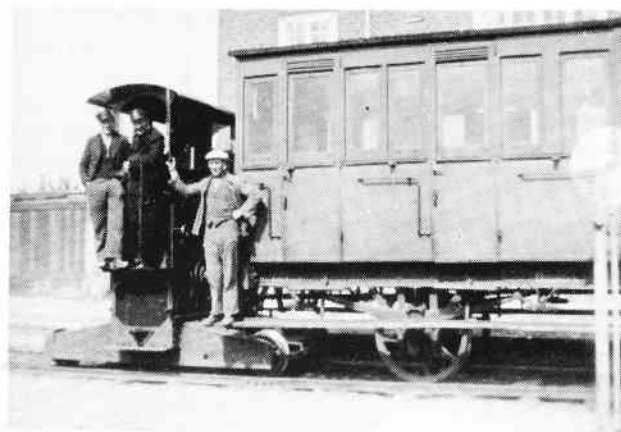
Planerne om en bane til Asaa er meget gamle. Allerede omkring 1880 var der tanker fremme om en jernbane gennem de frugtbare og velbefolkede egne i Østvendssysse. Ifølge planerne skulle der anlægges en bane fra Nørresundby til Asaa, og en bane fra Frederikshavn over Sæby til et punkt på Asaabanen.

En komité, der i 1887 var nedsat for at skaffe Østvendssysse en jernbane, sluttede sig året efter sammen med en tilsvarende komité, der arbejdede for en bane Nørresundby-Thisted. Resultatet blev en bane fra Fjerritslev over Nørresundby og Sæby til Frederikshavn.

Langs den nye bane opstod hurtigt driftige stationsbyer som Dronninglund og Agersted, der dengang lå midt i det opland, som Asaa betragtede som sit. Det bevirkede, at man i Asaa nærrede en vis begrundet ængstelse for den konkurrence, som FFJ-banen kunne forårsage, idet Asaa på dette tidspunkt var en vigtig handelsby.

Blandt de forskellige mulige linieføringer for Nørresundby-Frederikshavnbanen var også en bane, der gik over Asaa. Disse planer blev forpurret af indflydelsesrige personer som ejeren af Dronninglund Storskov, godsejer Scavenius til Voergård. Han eksporterede en mængde træ fra storskoven og var derfor interesseret i, at banen kom så tæt skoven som muligt. Sammen med godsejer Skeel, Dronninglund, der dengang var indenrigsminister, blev banens endelige linieføring fastlagt, altså uden at berøre Asaa.

Det varede dog ikke længe, før man i Asaa mærkede konkurrencen fra de nye stationsbyer. Det bevirkede, at der i 1906 blev nedsat et udvalg, der skulle skaffe Asaa del i banens goder. Den drivende kraft i udvalget var læge E. Lassen, der året efter kunne forelægge sagen for sognerådet. Af rådets 19 medlemmer stemte de 12 for banens etablering.



FFJ M 1207 md kupévognen CE 121 på Asaa station. Ca. 1942.

Arkiv: Hans Jørn Fredberg

Indvielsen

Fra banepanerne blev vedtaget i sognerådet, til banen kunne indvies, gik der syv år. Den 10. november 1914 kørte det første tog fra Ørsø til Asaa, et indvielsestog, der blev modtaget af en festklædt by. Fra stationen gik de mange indbudte gæster sammen med byens beboere til det daværende hotel »Vendia«, hvor der under en festmiddag blev holdt de sædvanlige taler.

Festens midtpunkt var læge Lassen, der fra alle sider blev hyldet for sin indsats. Hans aldrig svigtende interesse for byen havde igen båret frugt til gavn for hele egnen.

Kun én var ikke med til at hyld læge Lassen. Det var apoteker Mikkelsen, Dronninglund, der var lige så stor modstander af, at Asaa skulle have en bane, som læge



AHB M 3203 under indkørsel til Asaa, 19. august 1967. Bemærk slutsignalerne på godsvognen til højre - den skulle jo hjem til Aalborg igen samme aften, så dem fjernede man ikke bare... Foto: Hans Jørn Fredberg



Stemningsbillede, Dronninglund (hvor banen endte iflg. publikumskøreplanen). Det er stadig AHB M 3203, der huserer på Hans Jørn Fredbergs billede.

Lassen var forkæmper for sagen. Apotekerer havde i kampens hede sagt, at han ville lade sig hænge, hvis Asaa fik en bane. Før indvielsen sendte læge Lassen apotekerer et reb!

Dagen efter indvielsen, den 11. november 1914, blev den regelmæssige drift af den kun 5,4 km lange bane påbegyndt med fem tog daglig i hver retning Asaa-Ørsø. De fire af togparrene gennemførtes til og fra Dronninglund.

Anlægssummen for banen var anslået til 235.000 kr. og medførte en udvidelse af FFJs aktiekapital med 295.000 kr., idet materiellet forøgedes med 4 person-, 3 bagage- og 10 godsvoget. Banen, der var anlagt med brugte 17,5 kg. skinner, havde foruden endestationerne Asaa og Ørsø kun to trinbrætter, Kovshede og Hedegård. Skinnerne holdt hele banens levetid.

Driftsmateriellet

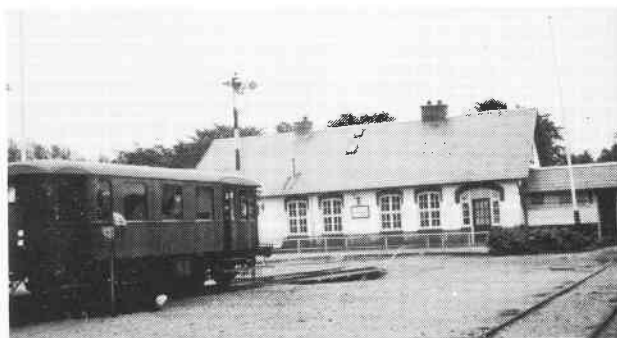
Som trækraft anvendtes de små 2Bo-koblede Junglokomotiver, der var leveret til FFJ i årene 1896-99. To af disse, Nr. 6 og 7, blev i hhv. 1915 og 1914 ombygget til tenderlokomotiver til brug på Asaabanen. Endvidere har den trekoblede rangermaskine, Nr. 18, været indsat på banen.

Motoriseringen kom ret tidligt til Asaabanen. FFJ anskaffede så tidligt som 1922 to motorvogne fra Deutsche Werke i Kiel, M 1201 og 1202. Disse vogne var udstyret med benzinmotorer, der var udviklet under 1. verdenskrig til brug i flyvemaskiner.

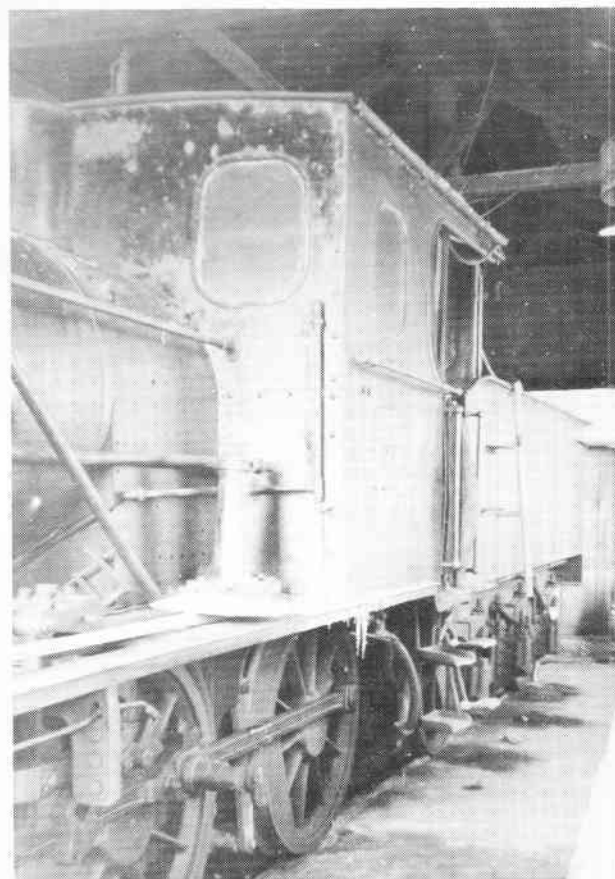
En af vognene blev indsat på Asaabanen. Ifølge tjenestekøreplanen for 1927 kørte motorvognen en daglig dobbelttur Asaa-Nørresundby statsbanestation. En dårlig udnyttelse af moderne materiel. Nå, driftssikkerhed har sikkert ikke været vognens stærke side.

I 1929 anskaffedes en rangertraktor fra Breuer af »klædeskabstypen«, M 1207. Traktoren, hvis tophastighed var 25 km/t, blev indsat i Asaatogene. I APBs ordresamling er anført regler for traktorens anvendelse til togfremførelse på Asaabanen. Bl.a. måtte traktoren i retning fra Ørsø til Asaa kun belastes med seks aksler, hvoraf de to skulle have betjent skrubremse. I modsat retning måtte traktoren belastes efter sin trækkeevne. Kørehastigheden måtte aldrig overskride 25 km/t, og den skulle under kørslen jævnligt kontrolleres af bremsebetjeningen ved hjælp af en i bremsevognen anbragt hastighedsmåler. Anvendelsen af M 1207 ophørte omkring 1949.

Intet under, at Asaabanen blev landskendt for sin langsomme toggang. M 1207 brugte 20 minutter om de 5,4 km mod damptogenes 10 minutter. M 1207 er bevaret af

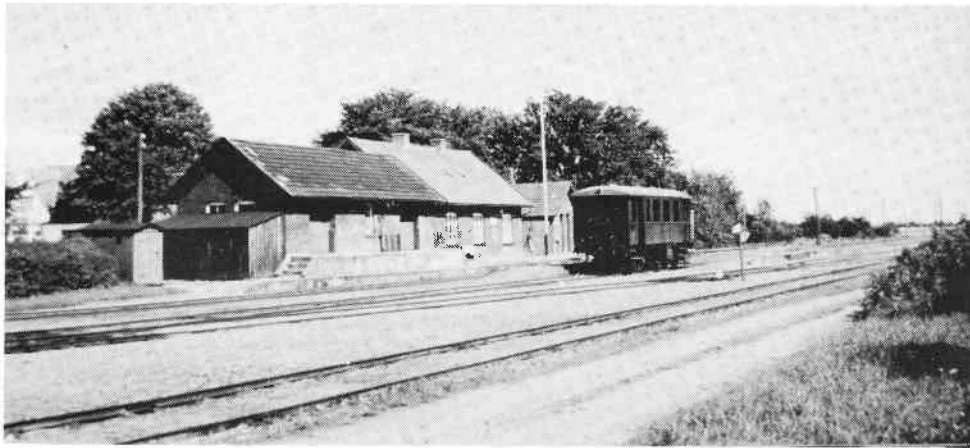


Først når det hele er overstået, kommer der et indkørselssignal...! AHB M 3203 i Asaa med den skæve flagstang, august 1967.

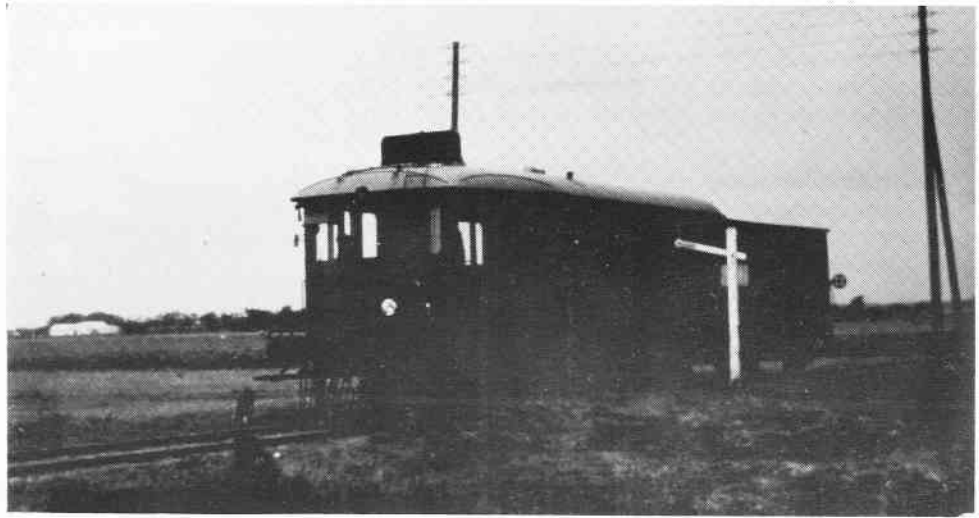


FFJ 34 slumrede sin Tornerosesøvn i Asaa fra dampdriftens ophør 1953 til udrangeringen 1966. Her er den fanget i marts 1962.

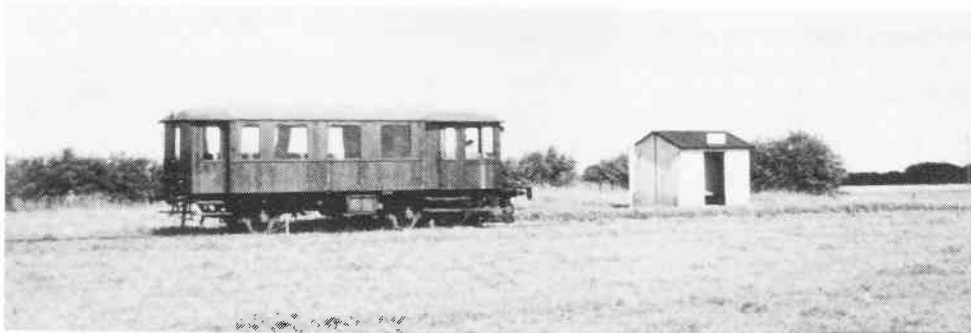
Arkiv: Hans Jørn Fredberg



AHB M 3203 i Ørsø, 19. august 1967. Foto: Hans Jørn Fredberg



Hedegaard trb. bestod blot af en jordperron og en pind i jorden. Foto med FFJ M 1210, 1. oktober 1967: Hans Jørn Fredberg



Kovshede havde da skur - af beton! M 3203 er toget. Foto: Hans Jørn Fredberg



FFJ M 1206 og M 1207 med hvert sit tog på Asaa station, ca. 1942. Krigstiden ses tydeligt på generator m.v. Arkiv: Hans Jørn Fredberg

Dansk Jernbane-Klub og anvendes på Limfjordsbanen til rangering.

Først med indsættelse af Triangelvogne fik Asaabanen tidssvarende trækraft. Disse vogne var herefter enerådende på banen lige til nedlæggelsen den 31. marts 1968.

Køreplan

Som tidligere nævnt indeholdt banens første køreplan fem tog dagligt i hver retning. Antallet af tog har gennem tiderne varieret i takt med køreplanen for Sæbybanen. F.eks. blev der i 1920 kørt tre dobbeltture på hverdage og fire på søn- og helligdage. I 1927, efter motoriseringen, var togantallet udvidet til ni dobbeltture på hverdage, heraf godstog med to dobbeltture, og fem dobbeltture på søn- og helligdage. En daglig dobbelttur gennemførtes til og fra Nørresundby S.

I 1936 kørtes syv dobbeltture på hverdage og otte på søn- og helligdage. Under og efter 2. verdenskrig indskrænkedes togantallet, f.eks. i 1946 til fire dobbeltture på alle dage.

Ved køreplansskiftet den 2. oktober 1948 ændredes køreplanen totalt. På hverdage kørtes to dobbeltture Asaa-Aalborg. Morgentoget fra Asaa kørte ikke om mandagen. Til gengæld kørte det så søndag morgen som det eneste tog på søn- og helligdage. Samtidig etableredes rutebilkørsel Dronninglund-Asaa med seks dobbeltture på hverdage og syv på søn- og helligdage.

Fra og med den 15. maj 1949 indstilledes kørslen på søn- og helligdage helt, og hverdagskøreplanen blev ændret til tre dobbeltture Dronninglund-Asaa. Dagens sidste tog fra Asaa gennemførtes til Aalborg, hvorfra motorvognen returnerede om aftenen, og var tilbage i Dronninglund efter midnat.

Afgangstiderne var fra Dronninglund kl. 7.50, 9.17 og 12.05. Fra Asaa kl. 8.25, 11.30 og 18.10. Rutebilen kørte nu fem dobbeltture på hverdage og syv på søn- og helligdage.

I tjenestekøreplanen fra 20. maj 1951 findes, ud over de nævnte persontog, et godstogspar Asaa-Ørsø. Dette godstog blev atter inddraget fra køreplansskiftet 22. oktober 1955, og de få godsvogne er herefter blevet befordret i persontogene. Køreplanen fra 15. maj 1949 har uændret været gældende, bortset fra enkelte justeringer, i resten af banens levetid.



Hvem kender mere til denne ulykke? Det vides, at lokomotivet er FFJ 18 og datoen 11. marts 1940. Stedet er umiddelbart udenfor Asaa. Og voldsomt ser det ud... Arkiv: Hans Jørn Fredberg

Person- og godsbefordringen

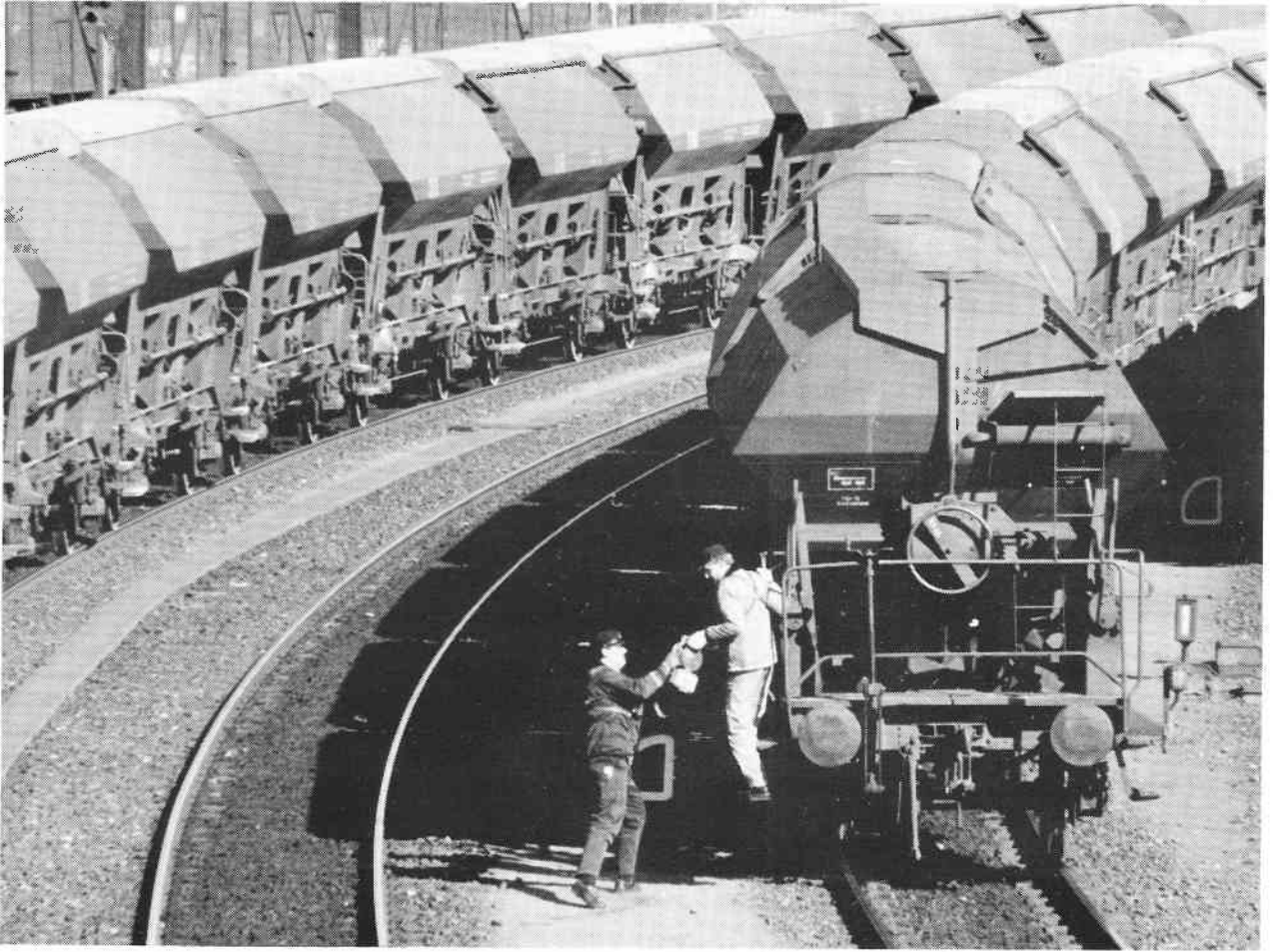
Asaabanens trafikarbejde har aldrig været imponerende. Det første hele driftsår 1915/16 befordredes 23.000 rejsende og 5.660 tons gods. I 1923/24 var antallet af rejsende faldet til 19.560, men godsmængden steget til 6.120 tons. I 1934/35, det sidste år med udførlige statistikker i driftsberegningerne, var antal rejsende faldet yderligere til 15.340 og godsmængden reduceret til 3.480 tons. Endnu i 1947/48 befordredes ca. 5.600 tons gods, der hovedsagelig bestod af fisk, støbegods og købmandsvarer. Siden faldt befordringen af såvel personer som gods til næsten ingenting.

Denne lille »blindtarm« af en bane har altid været en torn i øjet på Aalborg Privatbaners ledelse. Driften af en lille bane vil altid være uforholdsmæssig dyr, og det var svært at opnå gode forbindelser i Ørsø eller Dronninglund mod både Aalborg og Frederikshavn uden et stort antal tog.

Banen har gennem hele sin levetid været truet på livet. Alle kommissioner m.v., der har behandlet Aalborg Privatbaners forhold har uden undtagelse foreslået Asaabanen nedlagt. Hver gang har byens og egnens befolkning protesteret og reddet banen. Men den 31. marts 1968, med Sæbybanens nedlæggelse, var det slut. En lille bane, ukendt af de fleste, men af stor betydning for Asaa by forsvandt i stilhed. □



Herfra og til evigheden - eller i hvert fald til Asaa - slæber AHB M 3203 afsted med dagens godstog: En maskine til den lokale maskinfabrik. Foto: Hans Jørn Fredberg.



Henrik Karsten, Odense, sendte dette fremragende billede til kategorien »Det daglige slid«. En utrolig flot komposition af rangering med Tdgs-vogne ved Nyborg Fgh. d. 16. marts 1989.



Jesper Jespersen, Grøve Strand, har bidraget med dette klassiske motiv, hvor Østbanens daglige lille godstræk skal afsted fra »Ladepladsen«. M 10 afventer portøren og en lille rangering, inden der kan køres mod Køge. Foto den 1. august 1989. Kategori »Det daglige slid«.

Fotokonkurrencen!

Med stor beklagelse må redaktionen konstatere, at fotokonkurrencer åbenbart ikke har vore læses store interesse og bevågenhed. Trods omhyggelig foramtale og ret så pæne præmier fik vi kun **10 bidrag med i alt 14 billeder**. Én af kategorierne var kun dækket med ét billede.

Selvsagt kunne vi ikke lave en konkurrence med et så lille udvalg, og valgte derfor at suspendere legen. Men de otte bidragydere skal naturligvis ikke føle sig snydt, og alle modtager derfor en lille julepakke, anderledes kan det ikke være.

Man må undre sig over, at DJKs fotokonkurrence ikke appellerede mere til læserne, for fotosporten hænger jo uadskilleligt sammen med jernbanehobbyen. Måske var emnerne for dårlige og uinspirerende, men svære var de ikke. En medvirkende årsag til det fattige resultat kan måske også skyldes, at forlaget »banebøger« lancerede

en meget lignende konkurrence tre måneder efter DJK. I alle fald giver vi ikke op, men sunder os lidt - måske skal formen være anderledes. I den forbindelse må læserne hjertens gerne komme med forslag og ideer.

Målet med fotokonkurrencen var også at få flere fotobidragydere til bladet - for det må indrømmes, at vi er lidt småt kørende for tiden. Så kom frem af busken - selvom konkurrencen nu er slut. Billeder har det med at blive endnu mere værdifulde, når glæden over beskuelsen kan deles med andre, og det kan den, hvis dine billeder gengives i »jernbanen«.

På disse to sider viser vi fem af de tilsendte bidrag. Tak til alle der deltog.

Venlig hilsen Jan Forslund

I kategorien »Det daglige slid« har Michael Hemmingsen, Bogense, sendt dette stemningsbillede fra Hobro, hvor det daglige godstræk til Randers er ved at være klar til afgang. Foto fra 2. august 1989.



Søren Bay Hansen, Skaarup, har knipset dette billede i kategorien »Broer og tog« nær Svendborg, og broer er der da. Foto den 6. september 1989.



Gammelt nyt fra Holland

I rækken af 150 års jernbanejubilæer er det nu blevet Hollands tur. Deri ligger undskyldningen for, hvad her følger.

Af Povl Wind Skadhauge

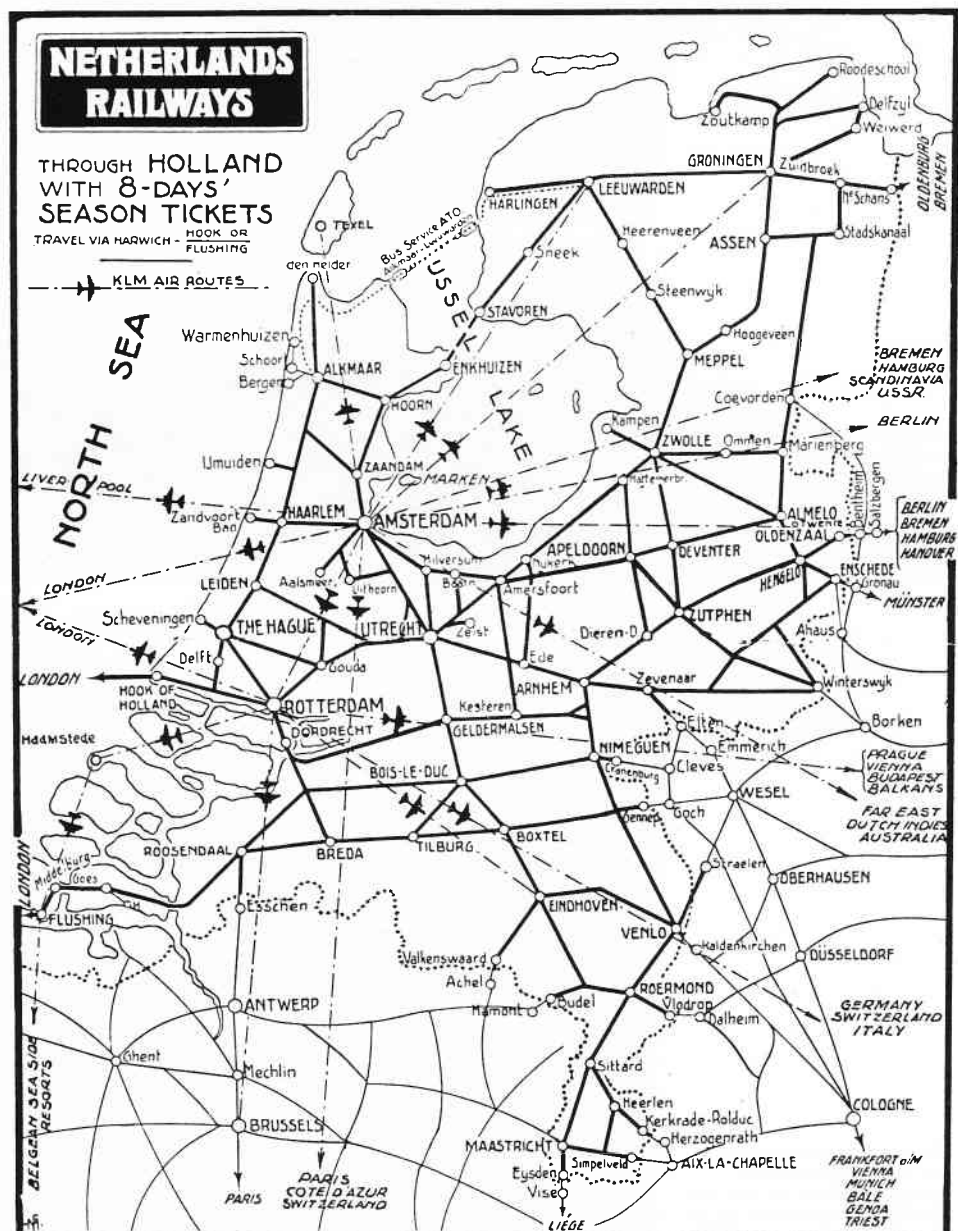
Trods mangelen på fælles landegrænse er Holland et af Danmarks nabolande; se bare et Europakort. Alligevel har jernbaneforhold i mange fjernere områder fået en langt fyldigere omtale her i bladet, hvorimod der - ud over notitser - indtil nu kun har været én artikel på én side, der vedrørte Holland. Og den drejede sig endda om en kurio-

sitet: John Poulsens fornøjelige »Tractortram - hestesporvogn eller motortog?«, der blev bragt i nr. 6/1974 i rubrikken »Tro det eller ej«. I anledning af 150 års jubilæet tegnes derfor her yderligere et par træk i det historiske billede af Holland som jernbaneland. Måske er der også nogen, som ved lejlighed vil tage sig af det nutidige?

Dette kort over Hollands jernbaner er hentet fra en engelsksproget turistbrochure, hvilket bl.a. afspejler sig i stavemåden for flere af bynavnene (Vlissingen er blevet til Flushing o.s.v.). Brochuren er udgivet af det officielle hollandske turistkontor i Haag. Derfor er også KLMs luftrute indtegnet. Udgivelsesåret er ikke direkte anført, men må at dømme efter statistiske oplysninger i hæftets tekst være 1938 - samme år som det nuværende NS blev en realitet.

Kortet er stiliseret på en måde, der senere er dyrket til større fuldkommenhed, men alligevel for sammenligningens skyld er benyttet også til det andet, specielt til artiklen udarbejdede kort.

Selv om der senere er sket reduktioner, kan udtrykket »jernbanenet« i Holland stadig tages helt bogstaveligt. Ret beset er det hollandske net dog kun et hjørne af et langt større. Talrige linier overskrider grænserne til nabolandene Belgien og Tyskland. Arkiv: PWS



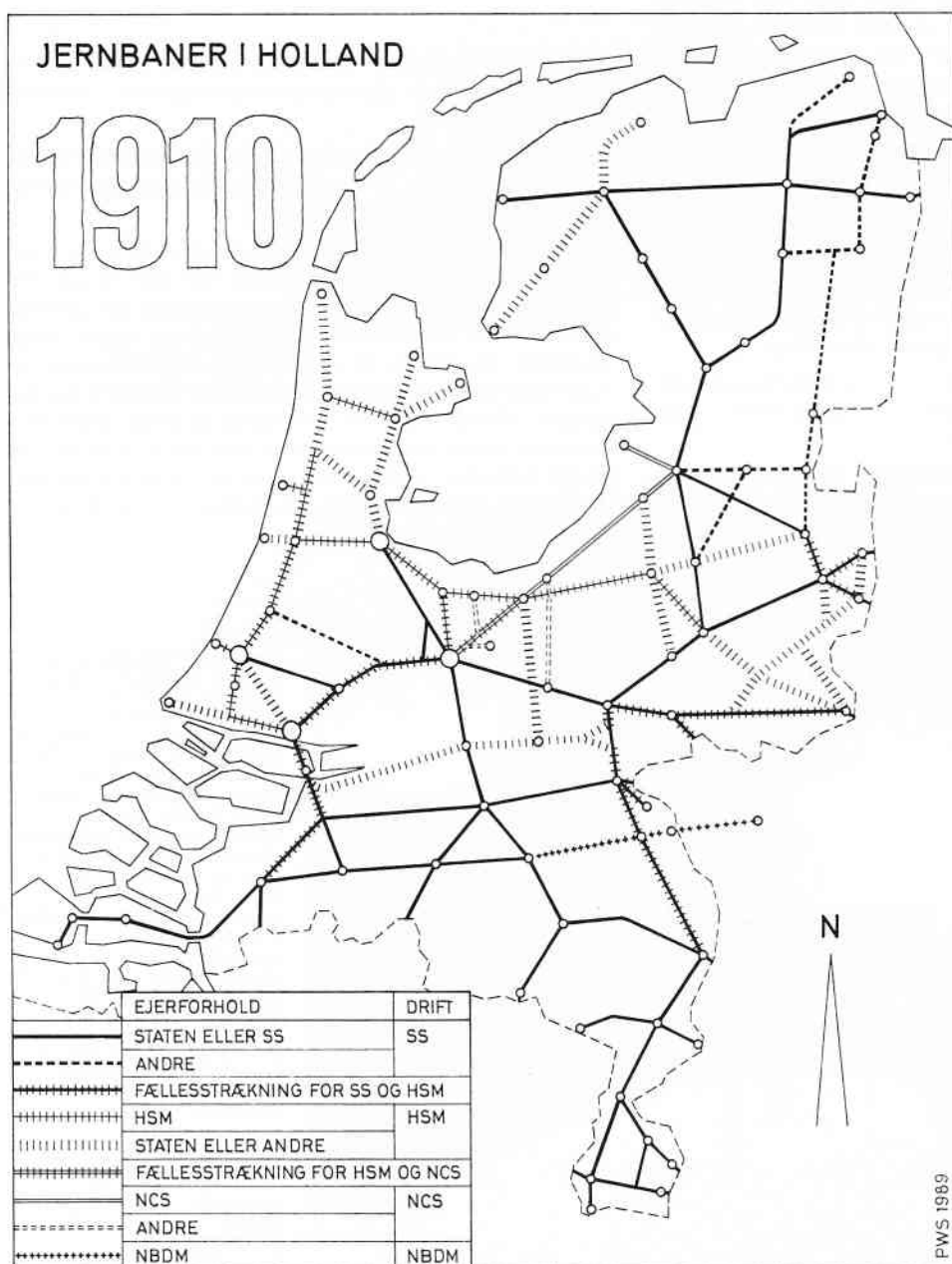
Det hele begyndte med strækningen fra Amsterdam til Haarlem, som Hollandske Jernbane-Selskab åbnede 24. september 1839. Det begyndte også med en fejltagelse; man valgte sporvidden 6 ft 4 3/8 in, altså henved to meter. Det forbød samtrafik med nabolandenes normalsporede baner, hvad der imidlertid heller slet ikke var aktuelt lige straks. Og det er let at være bagklog; den britiske sporviddelov, der gav 4 ft 8 1/2 in = 1435 mm status som normalspor, lå syv år fremme i tiden; den kom først 1846. Men i 1850'erne måtte man gå fra bredspor til normalspor.

Det har været hævdet, at Holland sit potentiel taget i betragtning var noget sent ude med oprettelsen af jernbaner. Det kommer dog til syvende og sidst an på, hvad man sammenligner med. Givet er det i hvert fald, at der blev vist tilbageholdenhed i en sådan grad, at kongen måtte træde ind som garant, og det gik måske lidt trægt med at komme videre. De næste strækningers åbningsår var imidlertid følgende: 1843 Amsterdam-Utrecht, 1845 Utrecht-Arnheim og 1847 Utrecht-Rotterdam. Disse lini-

er, der også begyndte som bredspor, var det delvis britisk finansierede Rhin-baneselskabs; de er nu hovedfærdselsårer i europæisk sammenhæng.

Men tilskyndelsen til at bygge jernbaner i et land, som allerede havde et velfungerende vandvejssystem af sejlbare floder og kanaler - et system, der den dag i dag bærer en overvældende godstrafik - var naturligvis ikke så stor. Rent fysisk var der også mange hindringer, som både krævede kapital og en speciel teknisk indsats. Der skulle - for en stor del oplukkelige - broer til alle mulige steder; flere af Rhin-deltaets flodløb er oven i købet kilometerbrede. Og for såvel broer som mellemliggende strækninger har de specielle hollandske terræn- og jordbundsforhold med blød bund og høj grundvandstand været en både besværlig og dyr »partner«.

En hollænder, som i denne forbindelse vandt sig et navn var anlægsingeniøren og -direktøren Frederik Willem Conrad (1800-1869). Som ekspert i kanaler, digebygning, sluser, broer og vanskelige funderingsforhold blev han også kendt udenfor sit lands grænser. I 1855



Denne strækningsplan er udarbejdet på grundlag af oplysninger i W. Kochs Stationsverzeichnis, Berlin 1910 (41. omarbejdede og forbedrede oplag!). Det fremtræder for så vidt skitsemæssigt, som der af hensyn til overskueligheden er foretaget visse forenklinger, og det må understreges, at ingen af de mange mellembyssporveje er medtaget. Alligevel er hovedindtrykket ganske broget.

Forholdene var imidlertid endnu mere komplicerede før 1890. I det år blev en række aftaler bragt i stand og lovfæstet, Nederlandsche Rhijnspoorweg-Maatschappij's linier blev overtaget dels af SS og navnlig af HSM, og i løbet af 1890'erne blev disse to selskabers fællesdrift etableret på en række strækninger.

Selskabsforkortelserne er forklaret i hovedteksten.

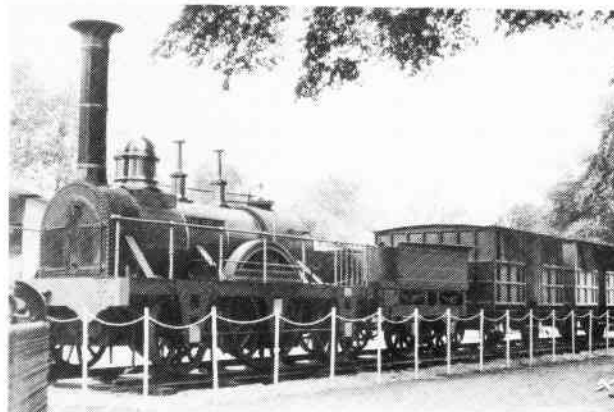
blev han valgt til præsident for Suezkanal-kommissionen, og senere blev han den ægyptiske vicekonges kommitte-rede i kanalbygningskonsortiet. Det færdige resultat fik han dog ikke at se; på vej til indvielsen døde han i München.

Trods alt kom der i de følgende år skub i hollandsk jernbanebygning, men ikke efter en samlet plan som f.eks. i Belgien. Skønt også den hollandske stat deltog, var der mange selvstændige foretagender med hver sine ambitioner og - efterhånden - traditioner. Der var også udenlandsk kapital i en del af selskaberne. Konkurrence prægede således jernbaneforholdene på godt og ondt. Den omtales undertiden som ødelæggende, og den nødvendigjorde, eller i hvert fald motiverede indgriben fra statens side i flere tempi. Vigtigst var vel en regulering i 1890, der på mange punkter mindede om den »grouping«, hvorved de fleste britiske jernbaner i 1923 blev samlet i fire store selskaber, altså mange år senere. Statsbane-driftsselskabet (oprettet 1863) og Hollandske Jernbane-Selskab - to selskaber i samme størrelsesorden - kom nu til at tegne det meste af billedet. I årene mellem de to verdenskrige etableredes yderligere et interesse- og driftsfællesskab, som pegede frem mod den endelige forening fra 1. januar 1938 i ét stort nationalt selskab: N.V. Nederlandse Spoorwegen (NS), hvis basis er en lov af 26. maj 1937. Den ene af de gengivne strækningsplaner viser netop forholdene på den tid.

Den anden strækningsplan, som er udarbejdet specielt til nærværende artikel, har mere karakter af midtvejsrapport; det valgte statusår 1910 ligger kun få år før 75 års jubilæet. Forfatteren håber, det er lykkedes at anskueliggøre situationen på en sådan måde, at man tillige får en idé om tendenserne både i de forudgående år og i de kommende. I forklaringen til strækningssignaturerne er benyttet forkortelser med følgende betydning:

HSM = Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij = Hollandske Jernbane-Selskab (hovedkvarter i Amsterdam).

NBDM = Noord-Brabantsch-Duitsche Spoorweg-Maatschappij = Nordbrabantsk-Tyske Jernbane-Selskab (hovedkvarter i Gennepe).



De første lokomotiver i Holland var bredsporede maskiner med det da sædvanlige hjularrangement 1A1, sandwich-rammer og indvendige cylindre, altså af den »Patentee«-type, som Stephensons havde introduceret i 1834. De var som venteligt også bygget i England, af R.B. Longridge & Co., Bedlington, Northumberland. Indvielsestogets maskine hed De Arend (Ørnen). Med bredsporet forsvandt også de oprindelige lokomotiver, den originale De Arend blev ophugget i 1857, og det er en rekonstruktion fra 1938, der ses i billedet. Postkort i ægte foto, måske fra samme år, måske fra 1939, da 100 års jubilæet indtraf. Mrk. Rotterdam-ahoy'.
Arkiv: PWS

NCS = Nederlandsche Centraal-Spoorweg-Maatschappij = Nederlandske Central-Jernbane-Selskab (hovedkvarter i Utrecht).

SS = Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen = Selskab for drift af Statsjernbaner; statsbane-driftsselskabet (hovedkvarter i Utrecht).

Det vil måske være på sin plads her at nævne, at ordet Holland egentlig er forkert anvendt, når man bruger det som statsnavn. Holland er strengt taget kun det vestlige område nord for Rhinens munding, som ligger langs Nordsøen og består af provinserne Noord-Holland og Zuid-Holland. Men navnlig i England og Tyskland har det ligesom i Danmark været almindeligt at bruge ordet Holland i den brede betydning; uden tvivl for at opnå en - historisk betinget - skelnen fra de øvrige nederlandske stater, Belgien og Luxembourg. Og forfatteren har ikke kunnet frigøre sig fra vanens magt.

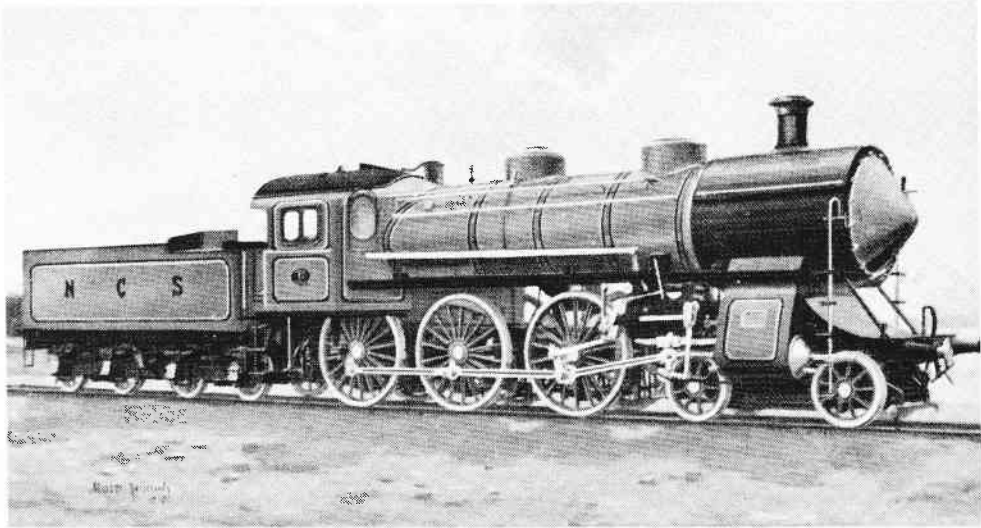


Appingedam ses ikke på det gengivne jernbanekort. Byen ligger nær Delfzijl på strækningen dertil fra Groningen. Det er vanskeligt at tidsbestemme optagelsen ud fra klædedragten, da alle personer er af hankøn. 1920? 1925? 1930? Under alle omstændigheder er lokomotivet af betydelig interesse. Det er en af de 1B-maskiner, som Beyer, Peacock & Co. begyndte leverancen af i 1864 til de hollandske statsbaner. Indvendige cylindre og et udpræget britisk look. Eneste synlige forandring er det påbyggede førerhus, i hvis forvæg den oprindelige vindskærm med små glugger indgår. På jernbanemuseet i Utrecht findes en af maskinerne fra 1864, først udrangeret 1932.

Postkort i ægte foto, udgivet af D. Krol & Søns bog- og papirhandel i Appingedam. Ikke benyttet som postkort eller på anden måde dateret.
Arkiv: PWS

Et af de otte firecylindrede compound-ekspreslokomotiver, som NCS anskaffede 1910-14 fra J.A. Maffei i München til tunge tog mellem Utrecht og Zwolle. Disse maskiner mindede ganske meget om den bayerske S 3/5, men adskilte sig bl.a. ved oprindelig at være pragtfuldt malet i hovedfarverne gul, okker og grøn med sort røgkammer og skinnende messing-dømer. På grund af røgkammerdørens form fik typen ved NCS øgenavnet »Zeppelin«.

Postkort i firefarvetryk efter maleri fra 1912(?). Produceret af J.B. Obernetter, München, ligesom tilsvarende kort med andre af Maffei byggede typer antagelig trykt for lokomotivfabrikkens regning og til brug for dennes akkvisitionsarbejde. Arkiv: PWS



Viercylinder-Doppelzylinder-Schnellzuglokomotive der Niederländischen Centralbahn, gebaut von J. A. MAFFEI, München.

Som nævnt i billedteksten er sporveje ikke medtaget på strækingsplanen. Men med i billedet af Holland som jernbaneland hørte engang mange lette lokalbaner, der falder ind under begrebet tramwegen (= sporveje, hvorimod spoorwegen betegner, hvad vi normalt kalder jernbaner). I den benyttede Stationsverzeichnis anføres i 1910 en samlet sporvejsstrækning på 1804 km, heraf 29 km med dobbeltspor, for i alt 52 selskaber med dampdrift. Og der nævnes yderligere en række, som er under bygning, eller hvortil der er givet koncession. Videre omtales 239 km hestebane (heraf fem km dobbeltspor) og 25 km med elektrisk drift (heraf syv km dobbeltspor).

I disse tal er vel at mærke ikke indregnet sporveje, der kun har persontrafik; Kochs Stationsverzeichnis er nemlig en håndbog vedrørende godstrafik. Alligevel var der et bredt spektrum af indenbys og mellembys sporveje; de forekom i alle tænkelige variationer med hensyn til tracé, faste anlæg og driftsform. En del af dem mindede om amtsbanerne i Sønderjylland, for nu at lede lidt på vej. Foruden normalspor forekom 750, 1000 og 1067 mm sporvidde, og det samlede antal sporvejsdamplokomotiver nåede i tidens løb næsten 700 stk. Af dem havde nogle kun drivværket indklædt, mens andre var kasselokomotiver - eller hvad man nu vil kalde det.

Den første hollandske dampsporvej påbegyndte driften i 1879, og der blev hurtigt trængsel på landkortet. Men efter den økonomiske krise i begyndelsen af 1930'erne gik det den anden vej, og efter 2. verdenskrig var der næsten intet tilbage af sporvejene. Nogle stumper eksisterer dog endnu som veteranbaner.

★

Tilbage til de »rigtige« jernbaner. I 1870 var der 1400 km af dem i Holland, men inkl. Lucemborg, som dengang endnu var i personalunion med Holland (adskillelsen fandt sted i 1890). I 1910 var km-tallet mere end fordoblet. Tæller man strækningerne sammen, nås over 3300 km, men det er yderst vanskeligt at definere begrebet hollandsk jernbane præcist. Årsagen er de mange grænseovergange, hvor drifts- og/eller ejendomsforhold ikke

nødvendigvis havde selve landegrænsen som skillelinie. Bemærk specielt NBDM på strækingsplanen fra 1910. I 1927 toppede den hollandske strækningsslængde med 3700 km, i 1975 var den efterhånden reduceret til godt 2800 km og er ikke forandret meget siden. Til gengæld er andelen af flersporede strækninger overordentlig høj.

Modsat jernbanerne i de fleste andre lande har den økonomiske hovedvægt i Holland næsten altid ligget på persontrafikken, idet vandvejene ikke har givet slip på deres andel af den tungere godstransport. Men i et så tæt befolket land er passagergrundlaget selvsagt stort, og man kan i den sammenhæng registrere, at de gennemsnitlige stationsafstande fra begyndelsen var ret små på de fleste strækninger. Oven i den hjemlige trafik kom transittrafikken; rejser mellem Storbritannien og Tyskland foregik i »jernbanens århundrede« naturligt via Holland.

Der blev i 1930'erne lagt planer for en omfattende elektrificering. Men der kom en mand i vejen med en slæde (han havde et lille overskæg og blev desværre også på anden måde berømt). Og efter 2. verdenskrig var det hollandske jernbanenet en ruin. Man måtte foreløbig tage til takke med en nødtørftig dampdrift, hvor de få tilbageværende hollandske maskiner blev suppleret med bl.a. britiske War Department Austerity 1D og 1E (altså »krigslokomotiver«) og nye svenskbyggede lokomotiver, som den hollandske eksilregering havde sat i ordre med fremsyn. Ikke desto mindre kunne NS allerede i 1958 sige farvel til dampen; i sammenligning med mange andre europæiske jernbaneforvaltninger var det tidligt. Måske var det en fordel at være begyndt på noget nær bar bund. Elektrisk traktion findes nu på alle hovedlinier. Systemet er 1500 V jævnstrøm, det samme som brugt på enkelte strækninger allerede før 1. verdenskrig. De mindre trafikerede linier har dieselkraft. Men trafikken som helhed er intensiv, og NS er blevet pionér på det driftsmæssige område ved at basere hele landets køreplan på hyppige afgange, faste minuttal og korte omstigningstider, bl.a. som et middel til at imødegå privatbilismens miljøtrussel. På en måde kan man tale om et landsdækkende S-togs-system.



Steenwijk ligger på strækningen fra Meppel til Leeuwarden. Stationsbygningen ses her på en optagelse, som ud fra personernes påklædning kan antages at være fra 1930'ernes slutning. Det sydgående, holdende tog er forspændt et 2B-lokomotiv med indvendige cylindre, litra PO/2. Maskinerne i denne klasse blev bygget fra 1914 for HSM, dels i Holland og dels i Tyskland. I størrelse og ydeevne svarede de nærmest til den preussiske S 6 og var dermed blandt de kraftigste 2B-eksprestogslokomotiver i Europa.

Postkort i ægte foto, udgivet af Logmeier's forlag og trykkeri i Steenwijk. Desværre ikke benyttet eller på anden måde dateret. Arkiv: PWS

Holland har ikke nogen fremtrædende plads i damplokomotivets historie, måske fordi de lempelige længdeprofiler ikke stillede ekstraordinære krav til trækraft. Måske også fordi ingen berømt lokomotivkonstruktør eller maskinchef er udgået herfra. Men uinteressante er hollandske lokomotiver bestemt ikke, og det skal for resten have været et festligt syn i gamle dage på banegården i Utrecht at se lokomotiver i fire forskellige bemalinger: statsbanernes lysegrønne, den rhinske jernbanes rødbrune, det hollandske selskabs mørkegrønne og centralbanens gule.

Der blev til at begynde med anskaffet lokomotiver fra England. Denne praksis vedblev i mange år for statsbanernes vedkommende og fik på en pudsig måde indflydelse på deres signalplacering, idet man trods højrekørsel havde venstrestyrede lokomotiver (lige modsat visse engelske baner) og derfor var nødt til at opstille signalerne på den »forkerte« side. Andre baner svingede til tyske leverandører, og nogen indenlandsk produktion blev det også til (Werkspoor). Den britiske indflydelse var tydelig, både på udseendet i almindelighed og på maskineriet i særdeleshed; indvendige cylindre var det sædvanlige.

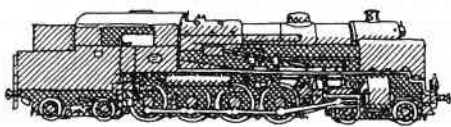
De typiske hjularrangementer til passagertrafikken, 1A1, 1B, 2B og 2C, er der givet eksempler på i artiklens illustrationer, og data er anført i skema. Det skal tilføjes, at 1B-maskinen i Appingedam kun var begyndelsen på en udvikling af lokomotiver med dette hjularrangement, hvorimod den på Steen-Wijk-fotoet viste 2B var sit hjularrangements udviklingsmæssige slutsten.

Og det må tilstås, at den afbildede 2C egentlig ikke er repræsentativ. Ingen anden lokomotivkonstruktion i Holland havde compound-maskineri. 2C-historien i Holland begyndte for øvrigt i 1908 på NBDM med fem maskiner med indvendige cylindre, bygget af Beyer, Peacock & Co. i Manchester. Men den typiske hollandske 2C var firecylindret med enkelt ekspansion; den med fire cylindre opnåede afbalancering var et effektivt middel til at skåne spor på svag bund. Klasse PO/3, hvortil den bevarede og i »jernbanen« nr. 1/1989 (notits side 21) omtalte museumsmaskine nr. 3737 (afbildet i nr. 4/1981 side 84 forneden) hører, blev bygget fra 1910 til 1928 og nåede i alt 120 enheder. De første blev bygget af Beyer, Peacock & Co., mens andre kom fra Werkspoor og fra Henschel. I 1929-30 leverede sidstnævnte en tungere og kraftigere 2C, benævnt PO/4, i 32 eksemplarer. De sidste »ten-wheelere«, som nåede Holland, var 15 trecylindrede maskiner, som Nohab leverede efter 2. verdenskrig. De svarede til Bergslagsbanens fornemme litra H3s, senere SJ litra A8. (Det er med særlig glæde, forfatteren mindes at have set en af dem i Padborg i 1946. Den stod (uopfyret) og ventede på at komme videre på sin vej til tulipanlandet, flunkende ny - og attraktiv i en grad, de færreste fatter.)

UDVALG AF DATA

for afbildede eller omtalte damplokomotiver

| | | Antal cylindre | Cylinderdiameter mm | Slaglængde mm | Drivhjulsdiameter mm | Kedeltryk kg/cm ² | Ristareal m ² |
|-----|----------|----------------|---------------------|---------------|----------------------|------------------------------|--------------------------|
| 1A1 | De Arend | 2 | 355 | 425 | 1828 | | |
| 1B | fra 1864 | 2 | 406 | 508 | 1702 | | |
| 2B | PO/2 | 2 | 530 | 660 | 2100 | 12,4 | 2,4 |
| 2C | NBDM | 2 | 483 | 660 | 1980 | 14 | 2,6 |
| 2C | NCS | 2+2 | | 640 | 1905 | 12,25 | 3,44 |
| 2C | PO/3 | 4 | 400 | 660 | 1850 | 12 | 2,84 |
| 2C | PO/4 | 4 | 420 | 660 | 1850 | 14 | 3,16 |
| 2C | Nohab | 3 | 500 | 660 | 1890 | 12 | 3,25 |
| 2D2 | GTO/3 | 4 | 420 | 660 | 1550 | 14 | 3,16 |



Af hollandske godstogslokomotiver skal blot omtales en enkelt klasse, GTO/3, et tenderlokomotiv med hjularrangement 2D2, hvoraf 22 stk. blev bygget 1930-31. For dem gælder den til indledning fremsatte betragtning om fravær af det ekstraordinære ikke. Både i vægt og trækraft hørte de til eliten af europæiske tendermaskiner. Anvendelsesområdet var primært kultrafik i Limburg-provinsen. Disse godstogslokomotiver var også firecylindrede (!), idet cylinderarrangementet og kedel (alt inklusive) var identisk med de til forannævnte PO/4 udviklede.

Det bør ikke forbigås, at der findes et veludbygget jernbanemuseum i knudepunktet Utrecht, hvor også NS'

hovedkvarter er placeret. Begyndelsen var en jernbane-funktionær, G.W. van Vlotens private samling, som efter mange års forgæves forsøg endelig blev offentlig tilgængelig i et samarbejde med jernbanemyndighederne, der bidrog med andre udstillingsgenstande. Museet åbnede 1928 med adresse i Moreelsepark og voksede støt; men måtte flytte til Amsterdam under 2. verdenskrig og var efter krigsafslutningen i nogle år hjemløst. I 1951 blev der så igen en mulighed i Utrecht, på den nedlagte Maliebaan Station, bygget 1874 som terminal for jernbanen Amsterdam-Hilversum-Utrecht. Og den mulighed er udnyttet godt.

□

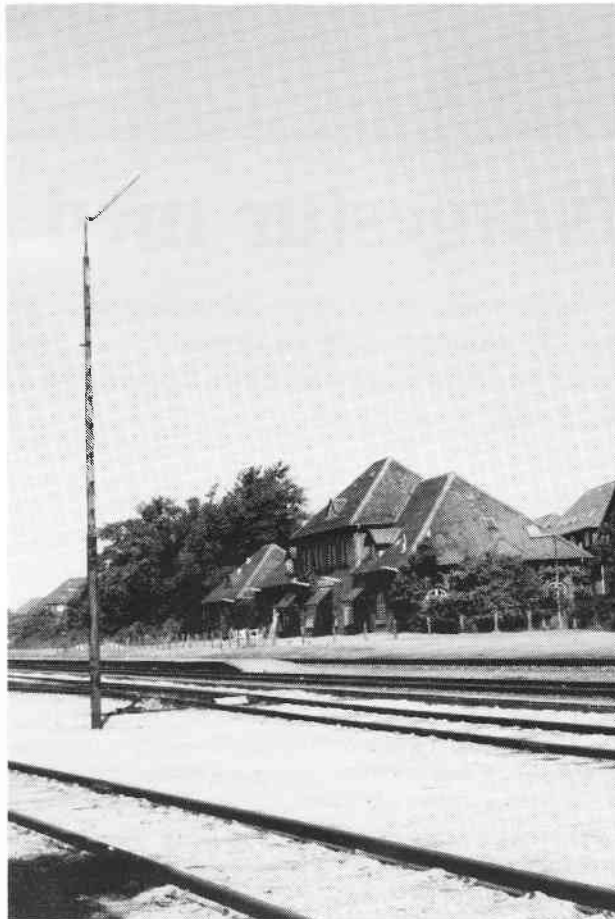
Sporhunden



De kvikke læsere bemærkede selvfølgelig, at sporhunden i sidste nummer var i Århus - nærmere bestemt Århus Ø. Det gættede Elsebeth Thullesen, Brøndby, og en præmie er afsendt.

Denne gang er sporhunden havnet på en station med nogenlunde samme trafik (bl.a. godstræk), men se om togene holder. Stod det til DSBs Plan 2000 blev denne særegne stationsbygning da også snart genåbnet for trafik, befolkningsunderlaget er nemlig til stede. Indtil da må stationen med de karakteristiske tage og mange tilbygninger ligge stille hen. Jan Forslund vandrede rundt på det store sporareal den 27. juli 1989.

Kan du gætte stationens navn, så send dit svar til redaktionen i Holte senest den 1. januar 1990, måske er du heldig.



Tidsskriftet »jernbanen«

- ønsker alle læsere, medlemmer
og annoncører
en glædelig jul
og et forhåbentligt jernbanevenligt
1990.

Relæer til sikringsanlæg

Undertegnede er kommet i besiddelse af et antal kasserede telefonrelæer. Da der er flere, end jeg i øjeblikket selv har brug for, tilbydes de overskydende andre modelbanevenner på ikke-kommerciel basis, fortrinsvis til brug ved etablering af sikringsanlæg på modelbaner.

Erik Hjelme
Tlf. 31 46 10 03



Tog 570 i Tinnoset 16. juli 1988. BM65.40 + Bfs 65.83 foran den smukke stationsbygning bygget af bjælker.

Norgestur med forhindringer

I Norge er flere strækninger blevet helt eller delvist nedlagt 31. december 1988, og denne artikel handler om et besøg på fire af disse i juli 1988. Besøget kom i høj grad til at dreje sig om vand...

Tekst og foto af Bo Lindhardtzen

Vi, N.Kr. Overgaard, H. Randsbæk og jeg, kørte i en Fiat 127, der var pakket godt til. Første besøg gjaldt Neslandsvatn-Krageø, 26,6 km, der skulle nedlægges totalt. En solo motorvogn, BM 86.F14, klarede de fem togpar. Krageø ligger smukt i skærgården, og der er en mængde turistsejlds. Desværre regnede det en del. Vi forsøgte at købe en NSB-køreplan, men hverken på stationen eller i byen kunne man hjælpe os; til sidst fik vi dog et tjenesteeksemplar. I Neslandsvatn holdt en tender fra en DR 52'er med nummer Xb 7302.

Næste mål var Notodden 100 km borte. Turen gik ad grusveje, og pludselig et sted sprang en elg ud på vejen foran os. Syd for Notodden fik vi et billede af et hurtigtog på Norges højeste jernbanebro, 64 meter over den brusende elv. Vi slog teltet op inde i Notodden i et anlæg og spiste aftensmad med en storslået udsigt over søen, ca. 60 meter nede. Næste morgen kørte vi med det første af dagens to togpar til Tinnoset, der blev kørt af BM 65 og en styrevogn. Vi var de eneste passagerer i toget. Stationen var en skøn bygning bygget af bjælker. Mellem Tinnoset og Notodden er der tung godstrafik fra Rjukan via Tinnosjøen. Persontrafikken skulle nedlægges mellem Notodden og Tinnoset, men er endnu i 1989 ikke nedlagt. Dampfærgeren »Ammonia« havde sejlet en uge i maj, mens den anden færge, »Storegut«, var til eftersyn. 20. februar 1944 blev færgeren »Hydro«, der transporterede tungt vand, sænket på søen.

I Kongsberg prøvede vi en tur med smalsporet ind i sølvminen. Der var kommet nye passagervogne. Dagen før havde der været oversvømmelse, så passagererne måtte

vade ud af tunnelen. Trods forsinkelser i kørslen nåede vi dog at indhente motorvognen på Numedalsbanen. En smuk strækning, der løber i en lang dal. Op over bjerget gik turen via grusveje i 700 meters højde ned til Krøderen, hvor vi lige nåede at se røgen af aftenpersontoget til Snarum. NJKs lokomotiv, 21b 225, blev dog hurtigt overhalet af Fiaten. Det var den første sommer, NJK kørte til Snarum. I Krøderen var de meget gæstfrie, og vi fik lov at overnatte i en træpersonvogn, der var indrettet med handicaplift! Næste morgen regnede det, men det gjorde ikke så meget, idet vi tog toget til Vikersund 26 km borte. Fra 1872 til 1909, mens banen havde 1067 mm sporvidde, gik trafikken til Bergen via Vikersund-Krøderen. Da den nye Bergensbane åbnede i 1909 over fjeldet, sygnede Krøderbanen hen, og persontrafikken blev nedlagt i 1958, men nu går det fremad igen, efter at NJK siden 1977 har trafikeret strækningen. Ud fra Vikersund stiger det 22 promille, og der er en lang kurve. Der var fem bogievogne på 21 b 225 samt en toakslet skyder, SJ Z 49 125, men regnen gjorde, at maskinen mistede fodfæstet flere gange, og til sidst gik vi i stå. Lidt efter kom vi dog i gang. I Krøderen stod det andet damplokomotiv, 21e 207 fra 1909. Der var et dejligt uberørt miljø omkring stationen og remisen.

Valdresbanen

Næste mål var Valdresbanen, den smukke strækning mellem Eina og Fagernes. En Di 3'er bestred hele toggangen en uge ad gangen. Der kørtes to persontogpar med direkte vogn til/fra Oslo samt en slæber om natten. Vi vil-

le skyde genvej op til banen ad en 20 km lang skovvej, men den blev mindre og mindre. Til sidst måtte vi spørge om vej højt oppe på sæteren.

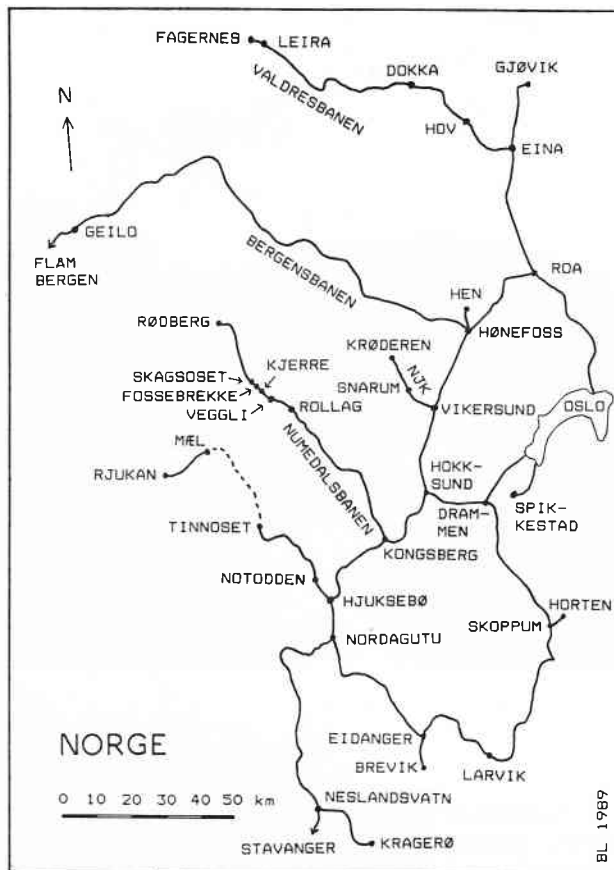
Vejen kunne kun befares med traktorer efter regnvejret, så vi nåede ikke frem til søndagsudvekslingen mellem Di 3'erne. I stedet tog vi til Hov, hvor Di 3 632 dukkede op med tre personvogne. Det var helt underligt at høre en MY'er mellem de norske fjelde! Næste dag kørte vi en tur på den 107,9 km lange strækning med Di'eren. Banen er utrolig kurvet, og i de fleste kurver måtte der kun køres 45 km/t. Di 3 har to døre mindre en MY'eren, tømmer for vinduerne og elvarme. Der er seks banemotorer, og den kobler om fra serieparallel til parallel allerede ved 20 km/t. I førerrummet var der de samme afbrydere som herhjemme. Endvidere var der et jagtgevær til at skyde påkørte elge med. Aftengodstoget fra Fagernes kl. 20.45 var på ni vogne. Den smukke strækning skulle nedlægges, da den blev udkonkurreret af de direkte busser til Oslo, dog skulle godstrafikken fortsætte til Dokka, mens sporet bevares til Leira, fire km før Fagernes. Der har dog i sommeren 1989 været kørt helt frem til Fagernes.

En tur med Flåmsbanen

På femtedagen gik turen mod vest op over trægrænsen til Hallingdalen, hvor Bergensbanen gik. En lokofører havde advaret os om får på vejen, men vi nåede tidsnok til skisportsstedet Geilo, hvor vi stod på toget mod Bergen. Der var mange passagerer med, så vi måtte nøjes med at fotografere ud af bagvinduet. Ved Finse så vi Hardangerjæklen badet i solskin. I Myrdal skiftede vi til Flåmsbanen, Europas stejleste normalsporede bane: 55 promille. Den falder 865 m på 20,2 km og går i spiraler inde i fjeldet. Turistbrochuren fortæller beroligende, at toget er udstyret med fem forskellige slags bremser, som kan stoppe toget. Ved Kjosfossen trb. standser toget med begge ender i hver sin tunnel. Togføreren kundgør, at der er fotostop i fem min. ved den imponerende fos, der passerer ind under den frie del af toget! Der er mange amerikanere med toget. El 11.2092 i gammelt design bringer os sikkert til Flåm, hvorfra vi returnerer med et udlånt motorvognssæt fra Oslos nærtrafik. Fra Geilo kører vi i bilen op over et par fjeldrygge og ned til en campingplads lidt nord for Rødberg. Vi slår teltet op på den lave del; elven løber midt ude i dalen.

Skybrud i Numedalen

Klokken 4 vågner jeg ved, at regnen trommer på teltdugen, men heldigvis er her tørt, og vi skal først op kl. 5. Vi står 6.10 på det første morgentog på Numedalsbanen mod Kongsberg, 92,8 km borte. Der skulle kun opretholdes godstogskørsel mellem Rollag og Kongsberg, 47,8 km, mens persontrafikken helt skulle nedlægges. Såvel Numedalsbanen som Valdresbanen har fået hver sin forening til bevarelse af banen. BM86.F27 skrumler ned ad banen; det er stadig halvmørkt, og regnen styrter ned. Efter 40 minutters kørsel ser vi pludselig ude i mørket vandet fosse tværs over sporet, og vi standser ca. 50 m før vandet. Banen er undermineret. Motorvognsføreren kalder op over radioen. Vi kan ikke køre videre, og han afgiver en rejsemelding for de syv passagerer. En pige skal nå et fly fra Oslo kl. 14 til Tyrkiet! Føreren skifter førerrum, og vi kører tilbage til trinbrættet Skagsoset. Motorvognen bliver låst af, en minibus bringer kort efter de andre mod Rødberg; vi får en drosche til Rødberg. Fra klippefremspring vælter der vand ud og ned på kørebanen, chaufføreren har aldrig set noget lignende. På camping-



pladsen står der lidt vand omkring teltet, så vi beslutter at leje en af hytterne, pris 90 kr. Der spiser vi morgenmad for anden gang, men pakker ikke teltet sammen, da det stadig regner.

Kl. 11 er vi igen ved det underminerede sted. Banetjeneren har fjernet forstoppelsen samtidig med, at vandet er sunket. Et par sveller var faldet ned i hullet, der var en halv meter dybt. Bare 20 m længere fremme var der yderligere et hul. Baneformanden vidste endnu ikke, om banen skulle sættes i drift igen; der var jo kun et halvt år til nedlæggelsen, men motorvognen var jo spærret inde. Han spurgte, om vi havde set det store dæmningssskred en km sydligere ved Fossebrekke trb. Vi tog straks der ned, men blev noget klamme; havde vi ikke standset det første sted, ville motorvognen måske være væltet ned i søen. Jorden var skredet helt ind til svellekanten.



Overvømmelserne syd for Veggli. Vandet fosser på begge sider af sporet. 20. juli 1988.



Di 3 632 + BF 14.21720 + B3 25535 uden for Fagernes med tog 282 til Oslo, 18. juli 1988.

Vi fortsatte til næste station, Kjerre, længere nede ad banen. Stationsvejen var spærret, så vi gik langs en »Grand Canyon« i vejen. Nede ved stationen æltede en gravemaskine rundt, og foran stationen lå et sanddelta, der var spredt omkring bygningen. En spand var begravet af sandet på nær 10 cm. I Veggli var asfalten undermineret, og i flere haver så det ud, som om en tre m bred tromle var kørt igennem. Ved afstandsmærkerne syd for Veggli var der så meget tryk på elven, at jernbanebroen (20 m) ikke kunne tage vandet; det fortsatte langs sporet, væltede kornet på marken og krydsede flere steder skinnerne.

De fire togpar på banen var erstattet af en bus, og ved 17-tiden klarede det op, så vi fotograferede BM86.F27, der stadig holdt ved Skagsoset. Lokoføreren var blevet sat af bussen oppe ved landevejen og kom traskende med sin taske over broen. Vi fik lov at køre med og fik således et billede af motorvognen, der krydsede den kombinerede vej- og jernbanebro i Rødberg. I den lyse sommeraften så vi på det store vandkraftværk i Rødberg, Nore I. En smalsporbane førte mere lodret end vandret op langs faldrørene. Kl. 23 vendte vi tilbage til campingpladsen. Hjulsporene til den laveste del endte i elven, og ude i tusmørket kunne vi skimte de øverste 40 cm af vort telt, der



BM86.F27 holdt 10 timer ved trinbrættet Skagsoset, før den returnerede til Rødberg. 20. juli 1988.

ragede op over vandet! Vi lånte en robåd og roede en tur omkring teltet. Halvdelen af åren kunne nå ned til bunden. Heldigvis lå alle vore ting tørt i den lejede hytte.

Udbedring af skaderne

Næste morgen roede vi i strålende sol ud til teltet; vandet var sunket en del, men ikke nok til at vi kunne nå pløkkerne med armene, så vi måtte efterlade teltet til senere på dagen. Kl. 9 skulle der ankomme et pukktoget med skærver til Veggli. Det var 220 190, et toakslert rangerlok + syv selvtømmere. I Veggli, der var en af de tre betjente stationer på banen, herskede der resten af dagen stor aktivitet. BM86.G12 og BM86.F25 kørte mellem Kongsberg og Veggli, mens bussen kørte det sidste stykke til Rødberg. Lastbiler kom med skærver, troljen rangerede og 220 190 kørte i fast pendulfart ud til dæmningskredet syd for trinbrættet med det sigende navn: Fossebrekke. I km 166,05 tømtes det ene læs skærver efter det an-



220 190 ved dæmningskredet i km 166,05 mellem Fossebrekke og Kjørre. Stenene styrter ned i hullet, mens baneformanden til højre ser til. 21. juli 1988.



Morgenstemning 18. juli 1988 i Fagernes. Di 3 632 foran tog 284 bliver vasket af lokoføreren efter at være kørt gennem et jordskred.

det i hullet. Ladet på vognene, litra Xbf og XIs, blev tippet med trykluft, og vognene hoppede, når de mange tons skærver rutschede af. Helge og jeg manglede at køre på resten af banen, og det var den sidste dag i Norge, men heldigvis fik vi en tur med pukktoget ind til Veggli. Her købte vi papbilletter til det sidste aftentog til Kongsberg, mens Niels Kr. kørte i bilen dertil. Vi manglede således kun at køre på en km af den 92,8 km lange bane. Så trods megen regn og dramatik fik vi alligevel en god ferie i Norge. □

Litteratur:

- »På sporet« nr. 19, august 1976 og nr. 54, juni 1988. NJK.
- Banedata, NJK 1985.
- Tidsskrift for Valdres Historielag, årbog 1973. Hovedemne: Valdresbanen.

Kontingent 1990

Girokortet var vedlagt foregående nummer af »jernbanen«.

Hvis du ikke har modtaget girokortet, kan et almindeligt giroindbetalingskort benyttes.

Adresse og gironummer for kontingentindbetaling kan ses på bladets bageste side -

HUSK blot at anføre »Kontingent 1990« og dit medlemsnummer.

Kontingentbeløbet fremgår ligeledes af bageste side.

Sætternissen var på spil...

- i »appetivækkeren« for nummer 6 i forrige nummer.

Som den opmærksomme læser nok har opdaget, var der allerede i nr. 5 den bebudede artikel om Borneo.

Til gengæld måtte den planlagte »gåture på nedlagte baner« udskydes til et kommende nummer.

Den tidligere lovede artikel om stationsbygninger følger ligeledes i et kommende nummer.

Har DU forslag og ideer?

- som du mener bør have indflydelse på DJKs fremtidige struktur og organisation?

Læs lederen i dette nummer og forslaget til ændring af love i nummer 5.

Ideer til artikler?

Tag en snak eller send et par ord til jernbanens redaktion!

Industribaner i Rumænien

- uddrag af en rejsedagbog fra steder, danskere sjældent når.

Af Bent Hansen

Jernbaneinteresserede vil sikkert kende landet for de smalsporede skovbrugsbaner, der ikke bare til dels endnu er dampdrevne, der bygges endog i 80'erne nye damploko til banerne!

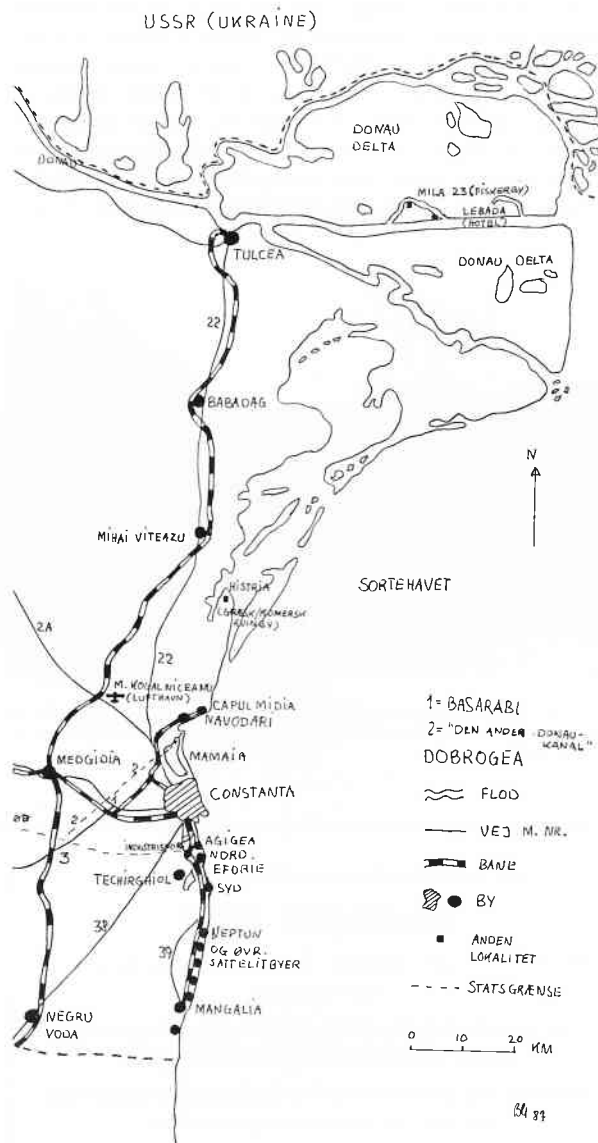
En del gigtpatienter vil endvidere vide, at et par rumænske læger har oprettet kurhospitalet, der med held behandler enkelte af de mange gigtsygdomme. På et sådant kurhospital i landsdelen Dobrogea (Dobrosjea) ved Sortehavet - desværre ikke i Karpaternes bjerge, hvor skovbrugsbanerne er koncentreret - tilbragte jeg 14 dage i sommeren 1987, idet jeg dels slæbte min kære hustrus kuffert, dels underholdt hende om aftenen, hvilket gjorde en fleredages rejse til skovbrugsbanerne umulig. Desuden var det normalt så varmt, at jeg ved middagstid måtte indstille alle aktiviteter.

Artiklen er et uddrag af en mindst tre gange så lang beretning (dagbog), der blev resultatet af jernbanestudierne i dette fremmedartede land. Læseren vil sikkert med rette savne nogle naturlige overgange og forklaringer i teksten, men af hensyn til længden er der skåret hårdt og ubarmhjertigt i teksten! Når jeg fokuserer på emner uden for Statsbanerne (CFR), er det dels fordi sådanne baner har min interesse, og dels fordi CFR er nøjagtig så standardiseret, som Europas øvrige jernbanenet. Efter en halv times iagttagelser ser man ikke mere nyt materiel!

Pionerbaner og andre smalsporsbaner

I Rumænien anvendes begrebet pionerbaner i de unges opdragelse til kollektivt sind. Straks efter ankomsten stillede jeg rejselederen, der i sandhedens interesse havde fuldt op at gøre med at være behjælpelig og være tolk på klinikken, spørgsmål om mulighederne for en forevisning af pionerbanefænomenet. Rejselederen lovede at spørge, men henviste mig desuden straks til en lokal engelsktalende rumæner, der beredvilligt fortalte mig lidt om begrebet i al almindelighed. Han kendte i øvrigt også pionerbanerne i Dresden, Leipzig og Berlin (DDR). Hans begejstring for Constantas pionerbane var nu svær at få øje på. For at være sikker på, at vi begge havde ment det samme med begrebet pionerbaner, spurgte jeg igen på Constantas turistkontor på banegården. Her reagerede man på tysk, men svarede på rumænsk, dog skriftligt, således at jeg havde en chance for i hvert tilfælde at finde den rigtige bus og det rigtige stoppested og på den måde nå målet.

Den pionerbane, jeg blev henvist til, lignede overhovedet ikke det, jeg kendte fra DDR. Der var ingen pioner i sving ved banen. Der var ingen remise eller værksted. Der var ingen bomanlæg eller andre typiske pioneraktiviteter. Kompliceret drift var umulig, da banens krydsningsspor var overgroet med ret store træer. Overtallige vogne var blot væltet ud til siden, og stationerne - for sådanne havde der været - lignede bombekraterer indven-



Kortet viser Rumæniens kyst mod Sortehavet. Tegning: Bent Hansen.

digt. Billet fik jeg ikke. Det var forbeholdt rumænerne, og jeg kunne ikke protestere. Jeg ville ellers gerne have haft en til samlerbrug, men billetsælgeren har uden tvivl stukket pengene til side til sig selv. Beløbet, 70 øre, var anseeligt, da det var op til fem gang større end prisen for en sporvognstur.

På banen, der havde sporvidden 600 mm, kørte to UNIO-grube-loko, hvoraf det ene endnu havde pladen i behold. Den oplyste dog kun, at lokoet var bygget 1968. Begge var dieselloko, og de var i øvrigt ens, bortset fra at det ene havde et førerhus, der fik det til at minde om Mickey Mouse. Hvert tog bestod af tre bogievogne med hver

tre kupéer à fire passagerer og fem toakslede vogne med hver fire passagerer. I alt 60 personer (mindst, da mange var børn) pr. tog. Her, som ved byens øvrige kollektive trafikmidler, var alle pladser besat. En rundtur om Tabacarie-lagunen tog en time indbefattet tid til reparationer af loko og vogne. Togene kørte ikke efter fast plan.

Hovedstationen lå tilsyneladende i Mamaias sydligste udkant i Lunaparken, hvor lokalbusserne (bådtoget) fra Mamaia vendte. Parkområdet var smukt. Flere steder var banen kantet af klippede hibiscushække. Der var stationer ved et delfinarium, et teater, en mikrozoologisk have og ved et par restauranter alt sammen indenfor parkområdet.

Trods skuffelsen over pionerernes fravær bød turen på én oplevelse: ved udkørslen fra en ca. 100 meter lang kunstig tunnel havde en dreng placeret en parkplænevander i klemme i en busk, så strålen ramte ind gennem alle vinduer i togets ene side. Passagererne i læsiden morede sig kongeligt, høilydt - kongeligt er måske ikke det rigtige ord i Rumænien - mens passagererne i modsat side blev ret våde. Lokoførerens medhjælper, en dreng på omkring de 18 år, og således ikke mere pioner - det er man mellem 9 og 14 år - sprang af toget i farten og fangede kalorier og gav ham en omgang. Børn i Rumænien opdrages håndfast - bagi!

UNIO er ikke nogen helt ukendt fabrik i Vesteuropa. Den har bl.a. leveret grube-akkulok til Vesttyskland. Ved en keramisk grube i nærheden af Bonn så jeg nylig et næsten nyt UNIO-lok henlagt som skrot. Lokoerne minder temmelig meget om tilsvarende Deutz-loko.

Da jeg skulle rejse hjem, oplyste jeg rejselederen om, at hun ikke behøvede at gøre mere ved mit pionerønske. Jeg havde nemlig ikke hørt en lyd. Hun oplyste, at hun havde ladet mit ønske gå videre, men var blevet skældt hæder og ære fra. »Det var overhovedet ikke noget, der ragede os! - Det skulle vi aldeles ikke stikke vore næser i!« citat slut. Hvorfor rumænerne var så stikne med deres pionerbaner, er mig uklart, men naturligvis, hvis det også er gået i fisk for dem, er de naturligvis ikke meget for at vise det frem?

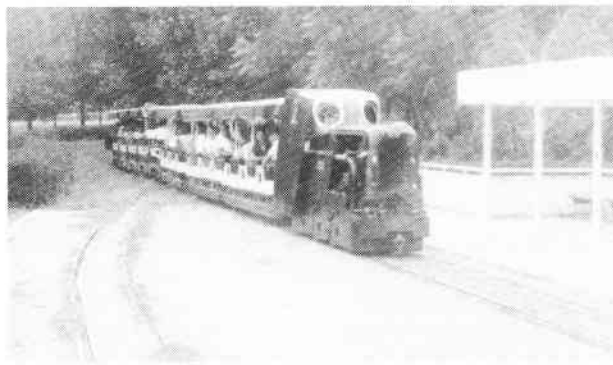
I forbifarten sås enkelte andre smalsporsanlæg. Således havde fiskeri- og tagrørskollektiver sporlagte anløbsbroer i Donaudeltaet, men næppe med anden trækraft end den menneskelige. Ved Statsbanen Midgidia-Tulcea (Tulka) sås på stationen Viteazu en større smalsporbane med både toakslede trækassevogne og store fireakslede selvtømmende stål vogne. Trækraft sås dog ikke. Viteazu er foruden et stationsnavn også navnet på flere enorme landbrugskollektiver beliggende langs Tulcea-banen og hovedvej 22. Navnet stammer fra en lokal helt (bondeoprører?). Banen havde endvidere sidespor til nogle sten- og malmbrud, men her var eventuelt smalspor tilsyneladende erstattet af bånd.

Constantas havn

Når de nyeste udbygninger er færdige, skulle havnen kunne blive verdens største - naturligvis forudsat at konkurrenterne ikke også udbygger. Der ligger altid omkring 25 skibe på reden og venter på kajplads, så en udbygning er åbenbart nødvendig.

Blandt de nyeste projekter er en jernbanefærgforbindelse til Tyrkiet.

Havnen er, bortset fra Donau-havnene, Rumæniens eneste, og den besøger foruden landets egen vareomsætning også trafik på væsentlige dele af Balkanhalvøen



Fra Pionerbanen i Constanta. Lokomotivet er et delvist forklædt UNIO-grubelok med et førerhus, der giver det lille lokomotiv et Mickey Mouseagtigt udseende. Foto 25. juli 1987: Bent Hansen.

og på områderne langs Donaus nedre løb. Nylig er havnen via en kanal sat i forbindelse med Donau, således at man ved at sejle over Constanta kan spare 400 km! Kanalen munder ud i Sortehavet få kilometer syd for Constantas bygrænse. I øjeblikket er en sidekanal under anlæg. Den skal munde ud umiddelbart nord for Constanta. Denne kanal kaldes af de indfødte for »Den anden Donaukanal«, men da det som nævnt blot er en sidekanal, er navnet noget misvisende.

Rejsebøgerne er uenige om, hvorvidt turisten kan besøge havnen eller ej, men selv blandt de forfattere, der ikke mener, at besøg er tilladt, anbefales turisten et kig over havnen fra gaden, der løber mellem centrum og banegården øverst på skråningen højt over havnen. Der er jernbaner nok at se på, men på grund af modlys er fotografiering som oftest vanskelig. Man ser næppe et spor, hvor der ikke står vogne, så det kan forekomme som lidt af en gåde, hvordan lokoerne kommer rundt.

Jeg prøvede to indgange, men blev afvist ved den ene og ved den anden formentlig henvist til hovedindgangen. Vagten talte naturligvis kun rumænsk. Min interesse for havnen skyldes nu ikke rejseføreren, men den mulige tilstedeværelse af fire trekoblede Gmeinder-loko, som skulle være leveret til havnen 1939. Overalt var det dog CFR, der rangerede, så det er muligt, at lokoerne - hvis de eksisterer endnu - anvendes af havnevæsenet til sporslægning og vedligeholdelsesarbejder?

Centralt på havnen ligger en stor godsbanegård og i forbindelse med denne en mindre rangerbanegård samt resterne af en remise. Forbindelsen mellem havnen og det øvrige jernbanenet sker gennem en dobbeltsporet tunnel, der munder ud på højde med personbanegården.

Havnen er effektivt afspærret. Hegn findes hele vejen rundt, og med mellemrum ses vagttårne. Centralt ved hegnen ligger en politistation eller måske snarere en kaserne, hvor gårdspladsen i væsentlig grad er fyldt op med hundehuse! Jeg troede i min naivitet, at det var godset, der skulle beskyttes mod tyveri, men det viste sig, at vagterne skulle forhindre rumænerne i at liste ind på havnen og snige sig om bord i vestlige skibe og på denne måde flygte fra deres land. Hundepatruljerne dukkede om natten også op ude i Eforie Nord på den aflåste strand, da der havde været eksempler på, at rumænere fra stranden var svømmet ud til skibene på reden!

Også fra skråningerne ned mod havnen, men uden for hegnen er posteret vagter, så pas på, hvis du intetanende maser dig gennem buskadset for måske at få et godt billede. Vagterne, du risikerer at løbe lige i armene på, har

både gevær og maskinpistol! Du er måske ikke så heldig, som jeg var. Min stod og ladede sit vand og var derfor ukampdygtig.

Den nye havn i Agigea

Det varede lidt inden min rumænske ferieven opfattede, at jeg havde været i Agigea, for ham hed byen nemlig noget i retning af Adjigæa.

Før kanalen og de nye havneanlæg havde det sikkert været en hyggelig lille fiskerby med et havbiologisk institut og et kurhospital for knoglesygdomme, men overalt havde havne- og kanal anlæggene nu sat deres præg. Hvor meget »bart«, der egentlig er mellem Agigea og Constanta, er uklart, men det er næppe meget.

Den gamle fiskerihavn var fyldt op, og et »glemt« skib ligger nu midt i opfyldningerne på tørt land.

Der er fyldt enorme mængder af jord ud i Sortehavet for at skaffe plads til havneområderne, der syd for kanalen er døbt Agigea Syd og nord for kanalen Agigea Nord. Jorden er taget fra kanalen, og et transportbånd af anseelige dimensioner, men dog næppe meget over én meter i bredden lå endnu langs kanalen. Hundreder af lastbiler kørte rundt med fyld.

En del af fyldet kommer også fra kanalarbejderne nord for Constanta, og fyldtog sås endog i en grusgrav nord for lufthavnen. I luftlinie var der vel 25 kilometers køreafstand for fyldtogene. Disse var et hyppigt syn for Constantas personbanegård, hvor de ofte krydsede hinanden. Hvert tog bestod af 40 firakslede vogne med loko af type 60 for og bag. Hver vogn havde to tipkasser à 15 kubikmeter. Vognvægten var 30 t og med en anslået last på 40 t, løber et sådant tog op i en samlet vægt på 3000 t inkl. loko. Nyttelasten beløber sig til omkring 1600 t, hvilket godt kan imponere. Vognene tilhørte entreprenørerne. Der var efter påskrifterne at dømme flere entreprenører, hvis navne var påmalet vognkasserne ikke bare som forkortelser, men som symboler, hvor bogstaverne flettede sig ind i hinanden, så det for udenforstående er umuligt at tyde navnene. Vognene var dog forsynede med nr. og endvidere var de P-mærkede = privatvogn. Direkte forståeligt var derimod vognenes hjemsted: Agigea Syd, Agigea Nord eller Basarabi. Sidstnævnte lokalitet ligger vest for Constanta, og det er tænkeligt, at »Den anden Donaukanal« krydser vej og bane til Bucuresti netop her?

Agigea Syd havde to godsbanegårde, der indtil videre varetog entreprenørernes forsendelser af maskineri, reservedele, løs cement og naturligvis fyld. På syd molen, der førte mindst en kilometer ud i Sortehavet lå en tisporet sporrist med centralstelværk. Tre af sporene var overhængt med elledning, men elloko sås ikke. Umiddelbart nord herfor fandtes en mindre banegård, hvor fyldet tippedes, og hvor der henstod nogle interessante specialvogne. På en af vognene kunne ejeren umiddelbart identificeres: Antreppiza Generala Constanta. Når a'et i første ord nærmest udtales som e, vil jeg vædde ret meget på, at ordet betegner noget med entreprenør! De tre forbogstaver, AGC, indgik sammen med yderligere et par bogstaver i de fleste ejermærker på loko og vogne, men som nævnt; jeg vil afstå fra en udlægning.

Fyldvognene havde hydraulisk tipping, men ikke desto mindre tippedes de med to gravkøer, der kørte langs vognrækken og prikkede til vognkasserne. To mand gik langs toget og åbnede og lukkede sidelemmene. Tømning tog over en time, men det skyldes muligvis, at den ene gravko gik i stykker, og den anden løb tør for dieselolie.

Fyldtoget fremførtes fra havneområdet af to store dieselloko ligeledes tilhørende entreprenørerne, men igen forekom det, at lokoen havde hver sin ejer. På rammen, helt henne i den ene ende sad på et af lokoen et undseligt fabrikksskilt, efter hvilket lokomotivet skulle være bygget af Uzinele 23. August. Uzinele betyder fabrik, værk og datoen er landets nationaldag, den dag da socialister og kommunister i 1944 overtog magten, efter at russerne havde befriet Rumænien eller måske rettere nedkæmpet de forenede rumænske og tyske styrker. Sådanne fabriksnavne er typiske for socialistiske lande. Fabrikken ligger i Bucuresti.

I Agigea Syd sås tre loko af typen. De var alle ret nye, bygget først i 80'erne, vil jeg antage; fabrikspladerne var nemlig ret ulæselige. Lokoen bar bogstaverne LDE efterfulgt af et sekscifret nummer bestående af typenr. og et løbenr. Skulle man dømme efter løbenummeret, fandtes hundreder af eksemplarer af typen? LDE kan betyde diesel-elektrisk lokomotiv, hvad de uden tvivl var. Endvidere skilte lokoerne med, at de maksimum måtte køre 100 km/t.

Da toget langt om længe var tømt, kørte det omkring en kilometer, hvorefter CFR overtog toget. Statsbanepersonale - måske CFRs to lokoførere havde overvåret tømningen og underholdt sig med entreprenørlokoføreren imens. Et par gange så jeg gratister med togene, men det var også en nem måde at komme fra Agigea til Constanta på.

Entreprenørerne havde et større vognværksted på havnen. Her henstod mindst lige så mange vogne, som der var i drift.

Det tredje entreprenørloko rangerede vogne med løs cement til et stort betonværk på havnen. Her blandedes beton til kajer og til støbning af blokke (tetrapoder) til kystsikring langs molernes ydersider.

Som rosinen i pølseenden stod et damploko ved betonværket. Det fungerede som stationær dampkedel. Det var et ex. CFR-loko, nr. 150 029, der var bygget af Reci-ta engang først i halvtredserne uden tvivl efter tyske tegninger. Ligheden med type 50 fra DB og DR var umiskendelig.

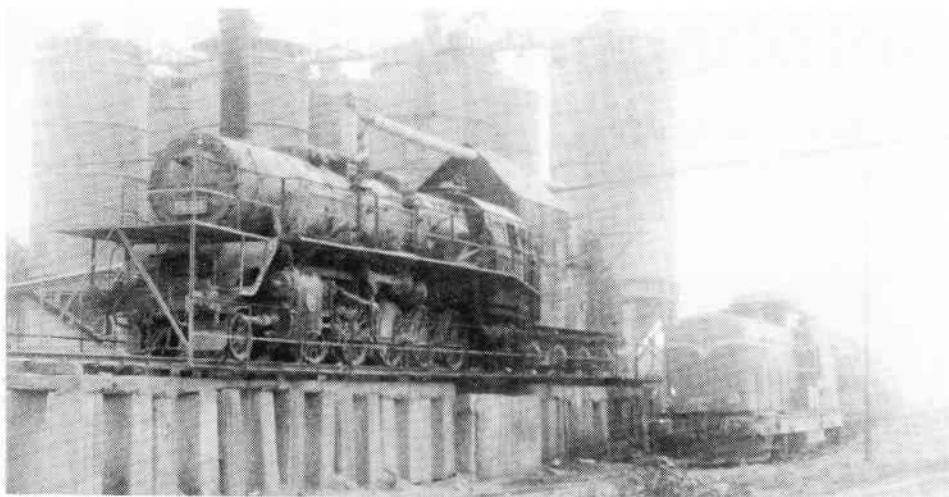
På et tidspunkt, da jeg lige havde »opdaget« damplokoet, blev jeg imidlertid antastet af en herre med transportabel radiosender. Han var yderst venlig, og jeg tror, at han blot ville undersøge, hvad jeg lavede. Jeg tror også, at han forstod min interesse for damplokoet, og han nikkede. Jeg havde ikke på vejen passeret hegn eller skilte med forbud mod noget, så hans omhu har måske gået på det militære personel og straffefangerne. Navnlig i kanalgravningens første år skulle der have været alvorlige menneskelige problemer i forbindelse med anvendelsen af kriminelle og politiske fanger ved arbejdet, men de skulle være løst nu, hvor det maskinelle opbud kommer på højde med en vesteuropæisk arbejdsplads. Den maskinelle kvalitet kommer måske knap på højde?

Senere meddelte en rangerleder, der troede, jeg var tysk, at fotografering var forbudt. Vi skiltes dog som de bedste venner, og jeg måtte forevige hans lokofører foran lokomotivet.

Den nordlige Donaukanal

Hvor Europavejene 60 til Bucuresti og 87 til Tulcea mødes, faktisk lige på den anden side af Mamaialagunen ses et brunkulsfyret kraftvarmeværk med tre skorstene uden nogen form for røgrænsning overhovedet. En rejsefører kalder lokaliteten for Ovidiu (landsby opkaldt efter den romerske digter Ovid, der muligvis ligger begravet i nær-

Rumænienturen bød kun på ét damploko, og det brugtes som stationær dampkedel og kraftkilde for et betonanlæg. Det blev bygget til CFR af fabrikken Resita som bnr. 714 ca. 1950 og bar hos CFR nummeret 150.029. Tydeligvis en kopi af en tysk BR 50. Ved siden af ruller LDH 125-212 frem med et cementtog. Fabrikken hedder »23. august« og ligger ved havneanlægget i Agigea. Foto 29. juli 1987 af Bent Hansen.



heden), men mig forekom det nu, at lokaliteten lå en god kilometer nord for Ovidiu. Der kører busser derud fra Constanta, gasdrevne busser med store trykbeholdere på taget. Umiddelbart nord for værket passerer den såkaldte »anden Donaukanal«. Både ved kanalarbejderne og ved kraftvarmeværket ses dieselloko af andre typer og i andre farver, end CFR benytter. Der er derfor grund til at antage, at det er »private« loko. Til spornettet er knyttet et godsbanegårdsanlæg af pæn størrelse.

Aktiviteterne kan iagttages fra vejen, og sporene passerede et par steder under offentlig vej, men for at fotografere, må man ind i området. Det er mig ikke klart, om dette er muligt. Jeg ville tro det.

Hvor fyldtogene læsses med de fra Donaukanalen opgravede materialer ses udelukkende CFR-materiel. Fyldtogene benytter jernbanelinien Constanta-Navodari. Lidt nord for, hvor denne bane passerer Constantas ringvej, findes en flot svunget kurve. Her må det være muligt at fotografere fyldtogene.

Constantas personbanegård

Når det kommer til stykket, er overskriften lige lovlig flot, for her er ikke tale om fuldstændig udredelse af historie og kendsgerninger. Det er dog sikkert, at den nuværende banegård er fra 1960, og at den har afløst en eller flere utidssvarende banegårde. Det vides, at en af de nedlagte banegårde lå i bycentret på skråningen ned mod havnen. Herfra udgik bl.a. togene til Mamaia. Desværre forsvandt Mamaibanen også ved samme lejlighed. Der burde nok have været bygget en ny og tidssvarende Mamaiabane. Trafikgrundlaget skulle bestemt være i orden. Trolleybusserne kan overhovedet ikke klare trafikken, selvom de er ledbusser, og der kører både to, tre og fire efter hinanden.

Den gamle Mamaibanegård nedlagdes sidst i halvtredserne, og på grunden seks meter nede fandt man to etager af et romersk hus fra 300-700 tallet. Dele af husets mosaikgulv er i dag overbygget og indrettet som museum. Her er bl.a. udstillet foto fra den gamle banegård.

Også på byens arkæologiske museum findes jernbanebilleder mellem udstillingsgenstandene, der belyser historien fra de første bondeoprør over arbejderopstande til den kommunistiske magtovertagelse. Fra de seneste år er udstillet plancher og modeller af større industrielle nyskabelser samt billeder fra byens udvikling: foto fra havne, kanaler og trafik i øvrigt.

Den nye banegård indrettedes på genial måde som gennemkørselsstation, selvom byen var ideelt indrettet

til en sækbanegård: alle linier ender i Constanta. Banegården ligger nu på den østlige side af en stor sporsløjfe. Alle linier løber ind i sløjfen med mulighed for indkørsel i begge sløjfens køreretninger. Det er således muligt, at et tog kan køre til perron fra nord eller syd afhængig af hvilken ny destination, toget gennemføres til. Man behøver således ikke at skifte køreretning eller loko.

Banegården har ikke helt de faciliteter, vi er vant til, og navnlig er der for få toiletter, kiosker, bænke og restauranter, eller der er for mange mennesker, der rejser. Folkelivet er broget. Man møder mennesker i folkedragter, og man møder repræsentanter for landets utallige mindretal, mange af dem let genkendelige på deres klædedragt. Til gengæld ses flygtninge og gæstearbejdere overhovedet ikke.

Vesteuropæiske banegårde plejer at være lommetyvenes eldorado, men opbuddet af politi på stationen gør det trygt at færdes. Som på havnen lå der også på stationen en større politistation. Alligevel er der ingen vanskeligheder med fotografering på stationen. Jeg havde dog indtryk af, at jeg i en periode var under observation, inden det blev fastslået, at der blot var tale om en uskadelig jernbaneentusiast. Gad i øvrigt vide, om dette specielle folkefærd overhovedet kendes i landet? Folk med fotoapparater sås, men ikke film i butikkerne. På stranden huserede ikke mindre end fem statsfotografer, og deres billeder var dyre.

Stationens cafeteria var en positiv overraskelse. Dels var kørerne minimale, dels kunne jeg selv udpege min mad og derved undgå noget stærkt krydret og olieret, som bagefter ville have tvunget mig i en ny kø - toilet køen. Køen for drikkevarer orkede jeg ikke, så jeg blev mæt for kr. 1,-!! Af andre tiltalende ting var der blomster, rygeforbud samt meget morsomt: forbud mod at medtage kufferter. Dette siger noget om størrelsen af cafeteriaet og de lokale rejsevaner!

De øvrige servicebanegårde (personvognsdepot, godsbane-gård, banekolonne, rangerbanegårde) var placeret strategiske steder langs ringsløjfen samt ud ad linien til Bucuresti.

Hvor Bucuresti-linien krydser byens ringvej ligger et omfattende industri kvarter. Mest iøjnefaldende her er et på lang afstand synligt kraftvarmeværk. På nogle fabriks-spør, hvor ringvejen krydsede Bucuresti-banen, sås to gange et ikke CFR-farvet rangerloko. Måske gemmer området andre spændende ting? Området nås med spornvogn. □

Jernbanenyt - kort fortalt

Nyheder fra ind- og udland.

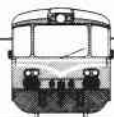
I dette nummer: Privatbaner, Veteranbaner og Udland.



Trafikken på Holebybanen er ophørt med udgangen af oktober, efter at banens eneste godskunde, Højbygaard Papirfabrik, er ophørt med at anvende jernbanen. Banen bliver dog liggende også fremover i håb om ny, fremtidig trafik.

Gamle LJ M 11 (Frichs 283/1937) er i fuld aktivitet - på Højbygaard Papirfabrik 4. juli 1938. Foto: John Hansen.

Privatbanerne



Gribskovbanen

| Driftsresultater | 1987 | 1988 |
|--|-------------|-------------|
| Antal rejsende | 1.200.484 | 1.233.510 |
| Indtægt af personbef. kr | 7.802.678 | 8.422.437 |
| Vægt af bef. gods t | 2.567 | 2.907 |
| Indtægt af bef. gods kr | 838.148 | 846.000 |
| Samlet driftsindtægt kr | 12.268.113 | 13.107.856 |
| Samlet driftsudgift ¹⁾ kr | 21.965.844 | 22.234.106 |
| Driftsresultat kr | = 9.697.731 | = 9.126.250 |

¹⁾ Ekskl. pensionsudgifter

Hillerød-Frederiksværk-Hundested Jernbane

| Driftsresultater | 1987 | 1988 |
|--|--------------|--------------|
| Antal rejsende | 1.676.278 | 1.671.130 |
| Indtægt af personbef. kr | 13.053.867 | 13.914.846 |
| Vægt af bef. gods t | 106.655 | 131.092 |
| Indtægt af bef. gods kr | 3.755.435 | 4.174.852 |
| Samlet driftsindtægt kr | 20.596.542 | 23.092.875 |
| Samlet driftsudgift ¹⁾ kr | 32.484.193 | 34.679.706 |
| Driftsresultat kr | = 11.887.651 | = 11.586.831 |

¹⁾ Ekskl. pensionsudgifter.

Lollandsbanen

Der blev i 1988 anskaffet fire nye busser til erstatning for fire ældre busser, der er udrangeret. Pr. 31. december 1988 rådede Lollandsbanen over 70 busser samt seks lastbiler og påhængsvogne.

I det gamle værksted i Maribo er der nu udelukkende værksted for banens mange busser og lastbiler. Der er også indrettet vaskehal for busserne. Desuden har banen gennem det sidste års tid indrettet et moderne malerværksted med udsugningsanlæg etc. i en del af den gamle værkstedbygning. Her er det nu muligt at sprøjtelakere banens busser og tog med epoxylakker under fuld hensyntagen til de dermed forbundne meget strenge krav til arbejdsmiljøet.

| Driftsresultater | 1987 | 1988 |
|--|--------------|--------------|
| Antal rejsende ¹⁾ | 4.757.056 | 4.795.689 |
| Indtægt af personbef. kr | 53.530.625 | 56.294.353 |
| Vægt af bef. gods t | 112.219 | 154.654 |
| Indtægt af bef. gods kr | 5.841.172 | 6.606.938 |
| Samlet driftsindtægt kr | 65.470.915 | 69.142.336 |
| Samlet driftsudgift ²⁾ kr | 80.929.133 | 85.309.253 |
| Driftsresultat kr | = 15.458.218 | = 16.166.917 |

¹⁾ Heraf 1.037.496 rejsende med banens tog i 1987 og 1.024.798 i 1988.

²⁾ Ekskl. pensionsudgifter.

Østbanen

Østbanens Mx 41, der er blevet oplakeret i Østbanens design på OHJs værksted i Holbæk, kørte den 4. september 1989 fra Holbæk til Østbanen. Ved ankomsten til Køge blev Mx 41 straks sat på arbejde, idet det ordinære godstog, fremført af M 10, havde måttet efterlade 15 læssede vogne. Snart gik det afsted mod Hårlev med ca. 820 tons »på krogen«, og dermed gjorde lokomotivet en værdig entre på Østbanen.

Der har været udskrevet en navnekonkurrence, og ved festlighederne i anledning af Faxe Jernbanes 125 års jubilæum og Østbanens 110 års jubilæum den 10. septem-

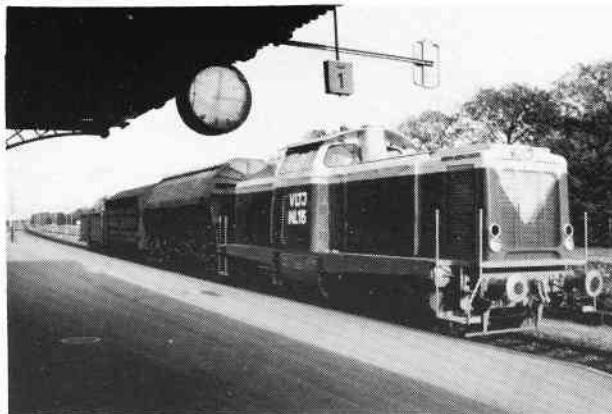
ber 1989 blev Mx 41 navngivet »Kong Hother«. Navnet knytter sig til Hothershøj, en forhistorisk gravhøj på kirkegården i Hårlev. I den nordiske mytologi er Hother søn af Odin.

Vemb-Lemvig-Thyborøn Jernbane

Banen har købt et brugt diesellokomotiv, DB 211-130-0, som er blevet istandsat ved Regentalbahn. Lokomotivet, der ved VLTJ er litereret VLTJ MI 15, blev leveret til VLTJ i slutningen af juni måned 1989. Det nye lokomotiv skal erstatte VLTJ MI 14, som man påregner at sælge.

Når VLTJ ikke har ønsket at erhverve et Mx-lokomotiv fra DSB, skyldes det, at man foretrak at anskaffe et lokomotiv med førerhus i midten af hensyn til rangeringen på det nye sidespor til Cheminova på Rønland. Det nye lokomotiv giver mulighed for et godt udsyn i begge køreretninger for lokomotivføreren.

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



VLTJ MI 15, ex DB 211.130-0, soler sig med godstoget på Vemb station, 11. oktober 1989. DB-lakeringen er afløst af VLTJs husfarver, Øverst creme, i midten orange og på rammen grå. Foto: Steen H. Nielsen

Veteranbanerne

Mariager-Handest



Driftsberetning: Ny rekord for MHVJ

MHVJ har netop afsluttet sit 20. driftsår. Det har været yderst tilfredsstillende, idet banen for første gang har befordret over 30.000 rejsende på et år: 30.269.

Dette tal er en stigning i forhold til den foregående sæson - 1987/88, der også var rekordår - på fem procent.

Efter den forrygende premiere på plantogskørslen Randers-Mariager i sommeren 1988, havde driftsudvalget besluttet at udvide kørslen i højsæsonen fra to til tre ugentlige afgang. Den store koncentration af rejsende på få tog søgtes dermed udglattet til en jævnere fordeling af de rejsende, og det lykkedes. Samtidig er det lykkedes at fastholde et samlet rejsendetal i Randerstogene på næsten samme niveau som i 1988, selvom nyhedens interesse i sagens natur ikke længere er der.

På udebane i øvrigt har aktiviteten været meget høj: 40 arrangementer på DSB-strækninger er det største antal nogensinde. MHVJ-tog har kørt Jylland tyndt med mål som Horsens, Grenå, Ikast, Nr. Nebel og Thisted. Dette sker samtidig med en hektisk aktivitet »hjemme« mellem Mariager og Handest. Også her stiger antallet af særtog: 76 blev det til.

Banens maksimalhastighed blev i 1988 efter en omfattende sporrenovering hævet fra 20 til 45 km/t, og dette har naturligvis haft indflydelse på plantogene. De kører hurtigere med det formål at skabe større regularitet og især flere muligheder for passagererne. I år har plantogene kørt søndage i juni, juli og august samt tirsdage og torsdage i juli.

Baneafdelingen har i foråret renoveret overkørselsanlægget ved Kjellerupvej i Svenstrup by (ved True st.). Ultimo april påbegyndtes anlægget af et nyt overkørselsanlæg ved Kåthedevej i V. Tørslev. MHVJs baneafdeling varetager anlægsarbejdet. Man havde indhentet de for-

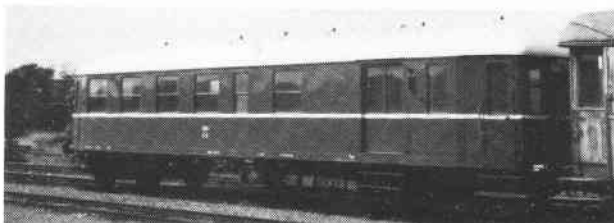
| Rejsendetal på MHVJ | 1988/89 | 1987/88 | +/- procent |
|----------------------------|---------|---------|-------------|
| Plantog, søndage | 7.807 | 6.340 | + 23 |
| Plantog, hverdage | 4.120 | 5.146 | - 20 |
| Plantog i alt | 11.927 | 11.486 | + 4 |
| Særtog | 7.265 | 6.074 | + 20 |
| Egen bane i alt | 19.192 | 17.560 | + 9 |
| Fremmed bane | 11.077 | 11.336 | - 2 |
| Rejsende i alt | 30.269 | 28.896 | + 5 |
| Heraf plantog Aarhus-Odder | 883 | - | - |

nødne tilladelser fra myndighederne i 1988, men efter uenighed mellem Randers politi og Vejdirektoratet om placering af vejstanderne måtte denne del af arbejdet udskydes. Når myndighederne bliver enige, kan den sidste sorte plet mellem Mariager og Fårup fjernes. Strækningen har dermed fire automatiske overkørsler med blinklys og klokke. Af disse har MHVJ anlagt de to. Desuden er overkørslen over E 45 ved Handest - der betegnes manuelt - sikret med halvbomme, blinklys og klokke.

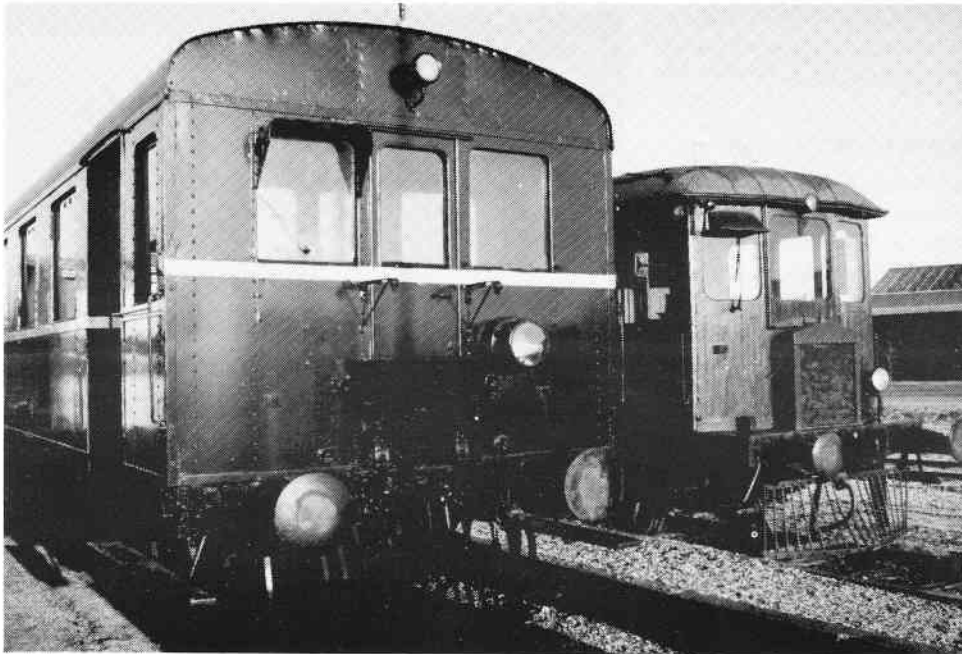
I årets løb er sprøjtet for ukrudt to gange - ukrudtet var sejlivet - og til det formål har sprøjtetroljen (undervognen fra AHB Sb 17 monteret med lad og Hardi-pumpe) gjort god fyldest. Vestbanens motortrolje MT 1 er afgivet til driften efter hovedrenovering af motor samt påbygning af kran. Allerede nu har køretøjet både i banetjenesten og til alskens løfteopgaver vist sig at være et unikt stykke værktøj.

De mest medtagede af banens grøfter blev i foråret rensat op af en skinnekørende Unimog.

Desuden har baneafdelingen løbende vedligeholdt signalanlæg, spor og bygninger.



En ny vogn i MHVJ-sammenhæng er SB F 3 - der har både fællesklasse, pakrum og 1. klasse (en kupé). Frem til 28. september 1974 var kupéen i midten af vognen i ét togpar på hverdage Skagensbanens tilbud til passagerer i den fine afdeling. Her (Skagen 1978) er vognen dog blevet »deklasseret« i forbindelse med revision og opmaling. Foto: Anders Riis



HHJ M 2 og APB M 1 stråler om kap i vintersolen i Mariager.
Foto: Anders Riis

F 653 blev 23. maj atter sat i drift efter S-revision, der fortrinsvis har omfattet udskiftning af kedelrør og opmaling. VLTJ 7 og HV 3 er løbende vedligeholdt - især HV 3 har krævet nogen vedligeholdelse, da lokomotivet står foran S-revision, der vil løbe over to-tre år. I denne periode skal banens damptog på udebane fremføres af F 653.

Driftsudvalget har i vinterens løb haft mange møder med henblik på at skaffe et bedre alternativ til HV 3 i den periode, hvor den er taget ud til revision. Der var kun én egnet maskine i DJK-regi, G 625, der i 15 år har henstået på Sjælland. Det viste sig senere, at maskinen rummer mange og omfattende restaureringsopgaver, hvilket gjorde maskinen uaktuel i MHVJ-regi under de nuværende forhold.

Et dampforbud efter tørke i juli gav ekstrem belastning af dieselafdelingen, hvor køretøjer måtte varetage hele driften. AHJ ML 5203 kørte Randerstogene, mens Triangelmotorvognene og det af KLK lejede dieselloko VNJ 11 (Frichs 1932, 1B1) kørte plantog på hjemmebane. I den periode var kørselsomfanget af enorme dimensioner, og det tjener dieselafdelingen til stor ros, at al kørsel trods de vanskelige forhold er afviklet planmæssigt.

Materiellet er løbende vedligeholdt, og restaureringen af RHJ M 4 er skredet tilfredsstillende frem, selvom arbejdet naturligvis har været lavere prioriteret i forhold til driften.

Vognafdelingen har været travlt beskæftiget med løbende vedligeholdelse, der spænder fra lakering af vogne til montering af akkumulatorkasser med mere. Endvidere er det lykkedes at afslutte det meget store restaureringsarbejde på bogievognen HFHJ B 51.

Trafikafdelingen har haft et omfattende planlægningsprogram for at få afviklet de mange arrangementer. Alt er forløbet planmæssigt, hvilket i høj grad tjener afdelingen og tjenestefordelere til stor ros.

Efter forhandlinger med Skagensbanen er det lykkedes at få tilvejebragt en overenskomst om den interessante motorvogn SB M 2, der er ombygget personvogn. Køretøjet er fragtet til Frederikshavn, hvor MHVJ har etableret et lokalt arbejds hold. Køretøjet skal her restaureres,

så det kan indgå i SBs 100 års jubilæum i Skagen juli 1990. Derefter overføres motorvognen til Mariagerbanen.

Endvidere er købt DSB Ardelt-traktor 119, der også er placeret i Frederikshavn. Den er driftsklar og i god stand og skal tjene som rangerberedskab, hvis det bliver nødvendigt.

I februar indledtes et samarbejde med HHVJ i Odder, der resulterede i en aftale om oprettelse af et MHVJ-arbejds hold i Odder, så MHVJ fremover varetager den påbegyndte veterantogskørsel på Odderbanen. I den forbindelse er afholdt en række møder med såvel HHVJ-medlemmer som KLK med henblik på at skabe et velfungerende fremtidigt samarbejdsgrundlag. Endvidere er afholdt møder med Odderbanens ledelse for udfærdigelse af overenskomst om kørslerne samt afklaring af forsikringsforhold. Det har naturligvis krævet en ekstra indsats at få disse aftaler i stand, men det er vort bestemte indtryk, at det har været indsatsen værd. Samtidig er SB F 3 og F 4 indlemmet i materielparken. SB F 4 har vist sig velegnet i banens store udebanetog. I stedet er to mindre personvogne samt HHJ M 2 overført til Odder til varetagelse af veterantogskørslen på Odderbanen.

Det forløbne driftsår har i høj grad været præget af møder og forhandlinger for konstant at udbygge MHVJs virke og konsolidere banens grundlag. Med henblik på at sikre og udbygge relationerne til DSB også efter de forestående ændringer af DSBs regionale struktur er der holdt møder med DSB-Driftsområde Randers.

En række forhandlinger for at skaffe de nødvendige mobiltelefoner har ført til, at MHVJ for en anskaffelses sum på i alt blot 1.000 kroner er kommet i besiddelse af tre NMT-mobiltelefoner. Det betyder, at MHVJ også på dette felt kan honorere de øgede krav, DSB stiller til sig selv og landets veteranbaner.

I forbindelse med det kommende motorvejsprojekt ved Handest har der i juni været detaljebesigtigelse, hvor broprojektet blev fremlagt i detaljer. Broanlægget indledes i 1990, og de første boreprøver er efter driftsårets afslutning foretaget 18. oktober - i øvrigt med det resultat, at der er en god grund at bygge på.

Generelt har driftsåret været præget af en omfattende mødeaktivitet med henblik på at udbygge MHVJs relationer overfor alle samarbejdspartnere.

Regnskabsmæssigt set har MHVJ haft et overskud på 44.397 kroner, der bl.a. er medgået til nedbringelse af gælden på remisebygningen.

Af omsætningen på 447.956 kroner kommer de 416.745 fra personbefordringen, 22.725 kroner er indkommet som bidrag, heraf de 13.425 kroner gennem remisekomitéen, og de resterende 8.486 kroner stammer bl.a. fra overskud på kioskvare.

Driftsudgifterne har været 403.558 kr., hvoraf over en fjerdedel, 117.559 kroner, er gået til kulindkøb. Kulafgiften er en hård »museumsskat«...!

Flemming Høj Petersen

Ovenstående er sammendrag af driftsbestyrerens beretning om driftsåret 1988/89, som den blev aflagt på MHVJs generalforsamling lørdag den 4. november i Mariager.

Godt 30 af de 64 medlemmer overværede generalforsamlingen, hvor man mindedes en af MHVJs grundlæggere, Bent Dyrholm, der i årets løb er afgået ved døden.

- Han var én af banens pionerer. Det var ham, der købte motorvognen APB M 1 med henblik på veteranogskørsel, og han har fra 1966 til midt i 1970'erne ydet et utrætteligt arbejde for banen. Det skyldes ikke mindst hans arbejde, at vi kan sidde her i dag, sagde Flemming Høj Petersen blandt andet i mindeordene.

Flemming Høj Petersen genvalgtes som driftsbestyrer. Seks af driftsudvalgets syv medlemmer genvalgtes dermed - og det er foruden driftsbestyreren: Søren Balle, Mogens Bech, Ole Lund Jensen, Christian Mikkelsen og John Rasmussen. Max Rasmussen ønskede ikke genvalg, og i stedet valgtes Mogens Duus.

Mariager Remisekomitéens auktion gennem blandt andet »jernbanen« har givet et nettooverskud på ca. 23.000 kroner. Remisekomitéens bestyrelse har besluttet, at pengene skal øremærkes til opførelse af en stationsbygning i Handest til erstatning af kioskvognen AHJ Dc 72, der i takt med trafikens udvikling og tidens henrinden er

blevet mere og mere uegnet til opgaven. Grundstammen til den nye bygning i Handest findes i MHVJs eje. For nogle år siden erhvervede man fra Mariager kommune materialerne fra rutebilstationen i Assens. En træbygning fra sidste halvdel af 1970'erne, der blev fjernet - ikke fordi bygningen var ved at gå til, men fordi visse elementer i byen fejlagtigt opfattede rutebilstationen som deres og indrettede varmestue i stykgodsrummet...

Foruden det i driftsåret tilgæede materiel har MHVJ, når dette læses, fået endnu en dieseltrækraft enhed. Det er Danmarks sidste aktive »Frichs-firkanter«, VNJ DL 12 (Frichs 1932), der er overladt MHVJ ved stor velvilje fra Vestbanens side, 25. november 1989 er (efter planen) datoen, hvor lokomotivet er gået ind i pensionisternes rækker i en alder af 57 år.

Af materiel tæller MHVJ pr. 1. oktober:

- ★ 3 damploko (alle driftsklare): HV 3, VLTJ 7, DSB F 653
- ★ 1 dieselelektrisk loko (driftsklar): AHJ ML 5203
- ★ 3 rangerloko/traktorer: VLTJ 16 og DSB 119 (driftsklare) samt MHVJ Pedershaab traktor
- ★ 1 dieselelektrisk motorvogn (driftsklar): HHJ M 2
- ★ 4 dieselmekaniske motorvogne: APB M 1 og FFJ M 1210 (driftsklare), RHJ M 4 (restaureres i Mariager) og SB M 2 (restaureres i Frederikshavn)
- ★ 1 skinnebus (hensat): HBS Sm 210
- ★ 1 skinnebus-trolje (driftsklar): Vestbanen MT 1
- ★ 2 motortroljer
- ★ 8 toakslede personvogne
- ★ 5 fireakslede personvogne
- ★ 3 post- og pakvogne
- ★ 20 godsvogne
- ★ 3 tjenestevogne

Materiellet tilbagelagde følgende distancer:

- Damploko: 3.527 km
- Motorloko: 3.854 km
- Motorvogne: 8.036 km
- Personvogne: 27.615 km
- Post-/pakvogne: 2.691 km
- Gods- og øvrige vogne: 3.502 km

Veteranbanerne redigeres af Jan Forslund og Anders Riis

MHVJs ledelse holder et vågent øje med alle begivenheder langs banen. Her er man rykket ud til Lundedalen trinbræt, hvor en ny forbindelsesledning, der transporterer salt fra den underjordiske salthorst ved Hvornum vest for Hobro til Dansk Salt i Assens, skulle krydse banen. Ledningen var projekteret tværs igennem trinbrætskuret (til venstre)... men fik et knæk, så trinbrætskuret overlevede. Foto: Anders Riis. Bag FFJ M 1210 ses sprøjtevognen (ex AHB Sb 17).





Fra prøven i Aalborg i år. Fra venstre Ove Thomsen, Søren Gissel, Niels Julsrud, William Bay, Jan Eriksen og Mikael Julsrud. Foto: Preben Bech

Limfjordsbanen



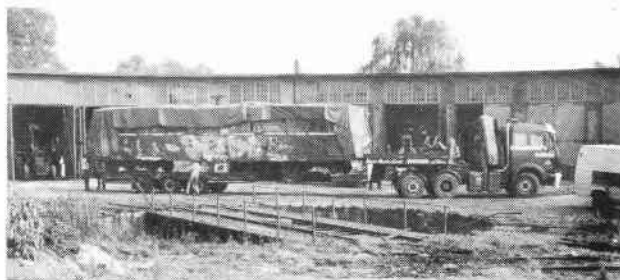
Læsere af »jernbanen« har ikke kunnet undgå at bemærke, at der sker ting og sager i det nordjyske. Ind i mellem sker der også ting, der ikke kan ske, men når de så sker, er det en fantastisk oplevelse at møde en så stor imødekommenhed blandt alle, både DJK'ere og andre, for at få tingene tilbage til det normale igen.

På vej til perron for at køre et plantog bøjede »34« en drivstang! Takket være enorm velvilje hos DSB, både i Århus og Aalborg, samt af S.R. Andersen lykkedes det at få toget afsted. Med en MH foran blev toget sendt afsted ca. tre kvarter for sent.

Folkene bag Mo 1829 ønskede at låne vore svejse- og malefaciliteter. Da de hørte om vore problemer, tilbød de Mo 1829 som togmaskine. En Mo med fire små privatbanevogne er en noget uvenlig oprangering, men vi fik nogle fine oplevelser med Mo 1829 i Aalborg.

Den 6. august var 34 klar igen, efter at der er blevet fremstillet en ny drivstang hos Aalborg Boilers. Drivstangens hoveder er blevet genanvendt. At vi måtte køre en del plantog med dieseltrækraft, tog publikum fint, og selv om de havde forventet at blive transporteret v.h.a. et damplokomotiv, tog de turen alligevel.

Skinnebusbivognen HHJ Sp2 er nu blevet transporteret til Frederikshavn. I Frederikshavn skal bivognen være det samlende objekt i en række kurser for unge arbejdsløse, som Norjyllands amt samt Sæby og Frederikshavn kommuner står bag.



HHJ Sp 2 på vej til en gennemgribende restaurering i Frederikshavn. Af praktiske årsager måtte den rigt dekorerede (graffitiordenen af 1. grad?) påhængsvogn transporteres ad landevejen. Foto: Jørgen Gade

Den lokale ekspert i usædvanlige transporter på gum-mihjul, firmaet Bent Rask Lund i Nørresundby, påtog sig opgaven med at få bivognen til Frederikshavn. Hele transportopgaven blev løst til UG med det hele. Bivognen står nu i et indhegnet område og der arbejdes på at få lavet en midlertidig hal, således at arbejdet kan foregå i tør-vej.

Af sæsonens særtog vil jeg nævne ét, der blev kørt 30. september. William Bay kørte med, og således kan tjenestefordeleren nu råde yderligere over to damplokomotivfyrbødere, nemlig Jan Eriksen og Mikael Julsrud samt to lokomotivførere: Søren Gissel og undertegnede.

Ove Thomsen

Udland



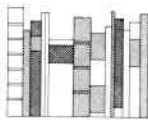
Slut med dampen i Harzen?

I slutningen af 1988 rykkede de første to prøvedieselloko ind på Harzquer- og Selketalbanerne i DDR. På sidstnævntes nordlige del mellem Gernrode og Alexisbad tillader frirumsprofilet nu dieselloko, efter at de mest fremtrædende klipper er borthakket. Om transportører også tillades, melder historien intet om.

Der findes i øjeblikket 26 damploko på banerne, og der er på grund af stigende godstransporter! planer om at anskaffe 30 dieselloko. Man har valgt den enkle udvej at ombygge nogle p.g.a. elektrificering overflødige standard dieselloko af DRs type 110. Foruden nyt træktøj (centralkobling) skal lokoene naturligvis også have nye trucker i 1000 mm. Disse bliver treakslede, så akseltrykket kan holdes nede på 10 t. lokoene vejer nemlig 60 t og kører i øvrigt op til 50 km/t. Endvidere udskiftes motoren, der var på 736 kW med en ny på 900 kW. Lokoene forekommer omtrent dobbelt så høje som både vogne og damplokoene.

Nogle damploko skal naturligvis bevares til museums-kørsler, men et er planer - et andet fakta. Der er i øjeblik-

Bog anmeldelser



Jan Forslund og Mogens Duus:
På sporet af 1989.

- fra forlaget Holsund.

- samt:

På sporet af 1989.

- fra forlaget banebøger.

To bøger med samme sigte - og samme navn.

Jan Forslunds og Mogens Duus' årbogsserie kører nu for tredje år - denne gang på eget forlag, »Holsund«.

Samtidig har forlaget »banebøger« valgt også at bruge denne titel til en årbog om danske jernbaner - endskønt det virker temmelig forvirrende med to bøger af samme navn.

For ikke at gøre det lettere, optræder de to bøger i samme format, med samme sidetal - og med en opbygning, der i hvert fald på overfladen ligner hinanden. Begge giver på i alt 52 sider en gennemgang af begivenhederne i årets løb på de danske jernbaner - og ved en umiddelbar sammenligning forekommer det næsten ligegyldigt, hvilken bog man vælger at investere i. Det første indtryk, som omslaget giver, tæller til fordel for Holsundbogen, der virker gedigen med et afbalanceret og roligt layout, mens banebøgers layout med titel og skorstensbånd

samt en fin, men æstetisk malplaceret Nederlandtegning, virker amatøragtig.

Går man ind og studerer bøgerne nærmere i tekstindhold og fotos, glæder man sig i Holsundbogen over den sædvanlige lette og spidse pen, indlæggene fra Peter Langager, W. Dancker-Jensen og - især - direktør Niels Møller, GDS/HFHJ. Tegningerne liver også op. Kvaliteten i de 97 fotos er gennemgående meget høj - motivmæssigt og teknisk.

Banebøgers bog, der er redigeret af Henrik Bache, Hans Henrik Frost og Peer Kurland, har 114 fotos. Det er gennemgående gode motiver i en rimelig gengivelse, men de slås til tider om pladsen.

Den lettere læselige antikvaskrift er et plus. Tekstcauseriet tæller til gengæld til minussiden. Oplysningerne her er på ingen måde dækkende, blandt andet savnes helt omtale af bestillingen af 20 nye MJ-rangerlokos og vedtagelsen af Snoghøjbanen.

Lidt pinligt bliver det for banebøger, når skribenten omtaler »De svenske Jernbaner« og dermed røber ukendskab til, at forkortelsen SJ står for »Statens Järnvägar« og ikke »Svenske Jernbaner«. Et motiv med »Pas paa toget«-skiltet er allerede brugt i »På sporet af 1988« s. 5 og tåler ikke en gentagelse...

Begge bøgerne sælges gennem DJKs Salgsafdeling til omkring en hundrekroneseddel.

Anders Riis

ket ingen køreklare museumsloko på Harzbanerne. En af Malletmaskinerne har f.eks. brækket sin ramme, og mon den sættes i stand igen? Ydermere har DDR planer om i fremtiden at nedlægge hovedværkstederne for damploko og lade eventuelle arbejder udføre i Polen.

Har du planer om at besøge Harzen i DDR, var det måske en ide nu, mens der endnu er damploko, og mens der er glasnost?

Bent Hansen

Alligevel ikke helt slut?

Tidligere har det været fremme, at det største vesttyske depot ved Anna i Alsdorf var under kraftig afvikling. Det er det stadig, og nu har Eschweiler Bergwerks Verein planer om at overdrage sin sidste mine, Ahlen, til Ruhrkohle. Dermed er det slut med EBV, men allerede i 1986 dannedes en forening, Förderverein Bergbaumuseum Wurmrevier e. V., der stadig arbejder på at oprette et bjergværksmuseum i området. Blandt foreningens 200 medlemmer findes også en jernbanegruppe, der har udset sig ikke mindre end fem repræsentative typer blandt EBVs damploko. Det er tanken at holde nogle af dem køreklare.

Bent Hansen

Dampdrevet smalsporbane nedlægges

Denne gang går det ud over 750 mm banen i DDRs sydøstlige hjørne, hvor Polen, Tjekkoslaviet og DDR grænser op til hinanden. Banen er en gaffelbane, der fører fra Zittau til Kurort Oybin/-Jonsdorf. Likvidationen er nødvendig, da man skatter brunkullene under banen højere. Den 26. maj 1990 er sidste dag, der kører persontog, men en indskrænket godstrafik opretholdes til 1992.

Bent Hansen

Udland redigeres af Jakob Stilling

Foreningsnyt



Ordinær generalforsamling

Søndag den 11. marts 1990 kl. 10.00 afholdes ordinær generalforsamling i Englesalen, Niels Steensens Gymnasium, Jagtvej 183 B, 2100 København Ø.

Dagsorden

1. Valg af dirigent
2. Beretning om foreningens virksomhed i det forløbne år og oplysning om planerne for det kommende år
3. Godkendelse af det reviderede regnskab, der skal være medlemmerne i hænde senest syv dage før generalforsamlingen
4. Fastsættelse af kontingent for 1991
- 5.a. Valg af medlemmer til bestyrelsen. Følgende medlemmer fra bestyrelsen er på valg:
Birger Wilcke (formand)
Preben Clausen
Bent Jacobsen
Bent Nathansen
Oscar Meyer (suppleant)
- 5.b. Valg af revisor og revisorsuppleant
Keld Christiansen (revisor)
Hans Hartmann (revisorsuppleant)
6. Indkomne forslag
7. Eventuelt

Forslag til optagelse under punkterne 4, 5 a, 5 b og 6 i dagsordenen skal være formanden i hænde senest seks uger før generalforsamlingen - d.v.s. den 28. januar 1990 kl. 10.00.

Gyldigt medlemskort skal forevises ved indgangen til generalforsamlingslokalet.

Birger Bruun, sekretær

Aflyst!

Som det fremgår af lederen i dette nummer (s. 143), er de to ekstraordinære generalforsamlinger i januar aflyst!

Medlemsmødet 14. februar gennemføres som anført nedenfor.

Kommende møder i Københavnsområdet

Onsdag den 10 januar 1990 kl. 19.30: Englesalen, Niels Steensens Gymnasium, Jagtvej 183 B, 2100 København Ø: Direktør Ole Johanson, HHGB, vil fortælle om den udvikling, som Hornbækbanen er inde i.

Onsdag den 31. januar 1990 kl. 19.00-22.00: Åbent hus i Vogn-ex.

Onsdag den 14. februar 1990 kl. 19.30: Englesalen, Niels Steensens Gymnasium: Medlemsmøde med emnet: »Jernbaner i Sydøstasien«. Lektor Svend Korsgaard vil fortælle og vise lysbilleder fra sine rejser i dette hjørne af verden.

Onsdag den 28. februar 1990 kl. 19.00-22.00: Åbent hus i Vogn-ex.

Fynsk afdeling

Torsdag den 25. januar 1990 kl. 19.30 afholdes ordinær generalforsamling i Jernbanemuseets mødelokale på Jernbanemuseet.

Dagsorden:

1. Valg af dirigent
2. Formandens beretning
3. Afdelingens regnskab
4. Indkomne forslag
5. Valg af bestyrelsesmedlem(mer)
6. Valg af suppleanter
7. Eventuelt

Forslag til punkt 4 skal være formanden i hænde senest den 11. januar 1990. Følgende er på valg: Niels Arne Nielsen (formand, ønsker ikke genvalg), Kim Christensen (bestyrelsesmedlem), Peter K. Hansen (suppleant).

Niels Arne Nielsen

Lolland-Falster afdeling

Efter nytår holdes møde den anden onsdag i hver måned. Da vort sædvanlige mødelokale i øjeblikket er uanvendeligt kan mødested ikke oplyses nu. Ring derfor i girovejen til Ole Jensen, tlf. 53 88 00 04 og få besked.

På lokalafdelingens generalforsamling den 18. oktober blev kontingentet for sæsonen 1989/90 fastsat til kr. 20,-. Medlemmerne bedes indbetale dette beløb på girokonto nr. 6 59 11 67, DJK lokalafdeling på Lolland-Falster, Kanalvej 6, 4891 Toreby L.

Ole Jensen

Midtjysk afdelings møder

Fredag den 26. januar 1990 kl. 19.30 på Randers station.

Fredag den 23. februar 1990 kl. 19.30 på DSB skolen i Århus.

Fredag den 23. marts 1990 kl. 19.30 i mandskabsbygningen ved remisen i Viborg.

Fredag den 27. april 1990 kl. 19.30 på DSB skolen i Århus.

Bestyrelsen v. Lars Henning Jensen

Salgsafdelingen

Nyheder

Nordens Järnvägar 1986. Så foreligger der endnu en udgave af denne meget populære bogserie om jernbanerne i Norden fra Frank Stenvalls Forlag i Sverige. Bogen er på 128 sider, rigt illustreret og som i 1985-udgaven er der flere farvebilleder.

Endnu en gang er det lykkedes at samle en række aktuelle billeder, der fortæller om dette og hint ved jernbanerne i Norden.

Når man ved, hvorledes disse nordiske årbøger forventes af mange jernbaneentusiaster, er det beklageligt, at årbøgerne for årene 1982, 1983 og 1984 mangler. Hvis der fortsat er tale om en serie af bøger om de nordiske jernbaner, må man håbe, at forlaget får udsendt disse; - for købelysten til dem mangler ikke - endnu! Pris. 127,- kr., inkl. forsendelse.

Svenska Motorvagnsfordon i Danmark af Erik Forss. Svenska Motorvagnsklubben har taget initiativet til udgivelsen af ovennævnte bog, der indeholder et væld af billeder, oplysninger m.m. om svenskbygget motorvognsmateriel i Danmark. Bogen gennemgår materiellet efter tilhørsforhold ved de danske baner, og den kan anbefales til alle jernbaneentusiaster. 80 sider med 115 fotos og 6 farvefotos på omslaget. NEDSAT fra kr. 120,- kr. til 65,- kr. + 9,- kr. i forsendelse.

Danske jernbaners byggeri - et rids af et forløb 1844-1984, af Mads Østerby. Odense Universitetsforlag udgav i 1984 denne fine bog om et forsømt område i dansk jernbanelitteratur, nemlig jernbanernes arkitektur eller rettere bygningskunst. Oftest er jernbanebøger om driftsmateriellet og jernbanedrift i almindelighed, men her er en bog om bygningerne, der forøvrigt næsten altid danner baggrund til billeder med lokomotiver og vogne. Bogen er nu NEDSAT fra 158,- kr. til 52,- kr. + 9,- kr. i forsendelse.

Danske lokomotiver og motorvogne, 1985-01-01, af Tom Lauritsen og Jan Valeur. Den 4. udgave af jernbaneentusiastens lommebog med fortegnelser og billeder af materiel ved DSB og privatbanerne er uundværlig for den, der interesserer sig for at følge udviklingen ved de danske baner. Også her kan Salgsafdelingen komme med et godt tilbud, idet vi nu tilbyder bogen til kun 98,- kr., inkl. forsendelse - mod tidligere 135,- kr.

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 - eller benyt bestillingskortet, der følger med dette nummer af »jernbanen«.

HCH og OCMF



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 1990

Ordinære medlemmer kr. 210,00
Juniormedlemmer (under 18 år 1.1.1990) kr. 125,00
Husstandsmedlemmer kr. 125,00
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 21 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 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 21 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

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