



# jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

3

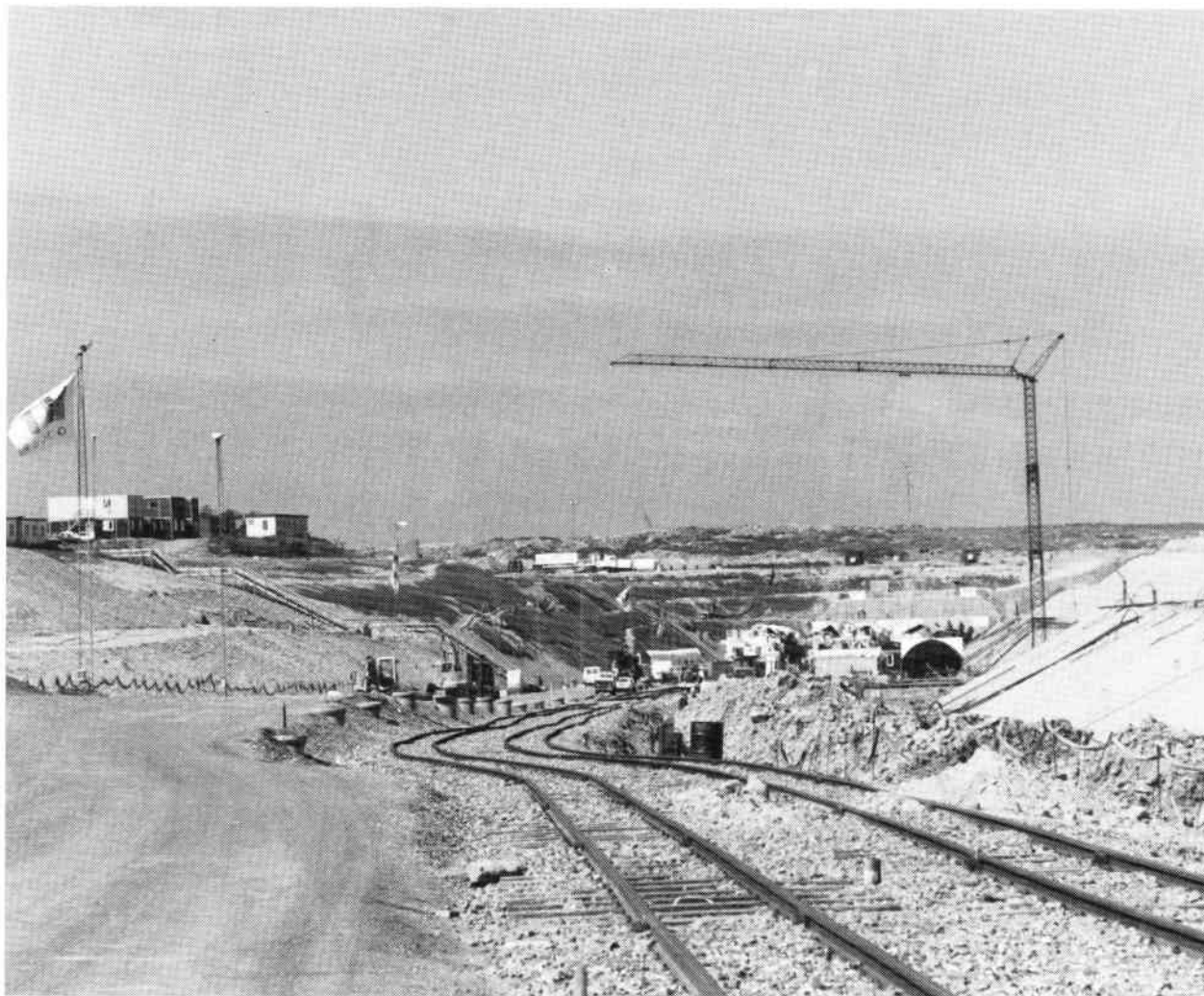
JUNI 1991



31. ÅRGANG

LØSSALG KR. 40,00





*Man skulle ikke tro det* - men ovenstående billede fra Halsskov er faktisk næsten et år gammelt. Det er gået endog særdeles langsomt med at få styr på tunnelboremaskinerne, som nu er pålagt en hvileperiode på op til seks måneder grundet vrøvl med nogle centralt placerede pakninger. Det gik ellers så godt i marts måned, hvor boreriggene, efter mange genvordigheder, »forsvandt ind i hullet«. Forsinkelsen skønnes allerede at blive på 6-9 måneder inden de første IC/3 tog kan drøne igennem røret og give DSB det lovede forspring på 3 år, inden bilforbindelsen står klar. Dette forspring har nogle borgerlige politikere draget i tvivl. Forhåbentlig rokkes der ikke ved det. Foto 25. juli 1990 af Jan Forslund.

#### **Forsiden:**

*Når dette læses er K 91 trådt i kraft* - en stort anlagt køreplan, der varsler nye tider for jernbanetrafikken i Danmark. Med K 91 tages det første skridt i retning mod den »revolutionære« ændring, når Storebæltsforbindelsen står klar (sandsynligvis maj 94). Desværre har leverancerne af IC/3 togsæt ikke helt kunne leve op til DSBs forventninger, og her i starten køres adskillige steder efter en nødmaterielplan. Således får Sydbanen i Jylland ikke IC/3 tog, men forspandkørsel med MZ (tiderne skal jo holdes), og det store udrangeringsboom, der var varslet her i sommeren 1991, udsættes. Der bliver således nok at fange for et sultent kamera i denne sommer - måske endda MY-fremførte persontog.

På forsiden gøres klar til afgang for MF 5 og 21 på Hovedbanegården. Det kunne være en lun Sct. Hans aften, men det er d. 23. december 1990. Foto Jan Forslund.

#### **Indhold**

Ved et formandskifte .....	64
Jernbanens ansigt .....	65
De små nette D-maskiner .....	70
Hvad lokskjulene skjulte .....	73
Traktor 3 - hos MBJ .....	76
Jernbanen i streg 3 .....	77
Jernbanenyt kort fortalt	
Privatbanerne .....	78
Veteranbanerne .....	81
Læserne skriver .....	82
DJKs køreplaner 1991 .....	83
Foreningsnyt .....	84
Sporhunden .....	88

**Nr. 4** ventes afleveret til Postvæsenet ca. 10. august 1991.

#### **Tidsfrister**

Sidste frist for stof til nr. 4/1991: 1. juli 1991.  
Sidste frist for stof til nr. 5/1991: 1. september 1991.

Dette nummer af »jernbanen« er afleveret til Postvæsenet den 10. juni 1991.



# jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

31. årgang nr. 3, juni 1991

**jernbanen**  
Vasevej 19 A  
2840 Holte  
42 42 04 52

## Redaktion

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

Anders Riis, Havnegade 8 A<sup>2</sup>, 9550 Mariager  
Ansvarshavende redaktør  
98 54 23 24

## Medarbejdere

Erik B. Jonsen (DSB)  
Esthersvej 19, 2900 Hellerup

Ole-Chr. M. Plum (Privatbanerne)  
Holmevej 8, 4340 Tølløse

Jakob Stilling (Udland)  
Svaleyvej 7, 2900 Hellerup

Bent Jacobsen (Foreningsnyt)  
Maj Allé 62, 2730 Herlev

## Bladekspedition

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

## Annonceekspektion

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

## Distribution

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

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

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

## Indsendelse af stof

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

**Oplag:** 2.400 eksemplarer

**Tryk:** Central-Tryk, Hobro, 98 52 01 16

**ISSN** 0107-3702

## DJK har fået ny formand!

Dansk Jernbane-klub har skiftet lokomotivfører. På det konstituerende bestyrelsesmøde efter generalforsamlingen ønskede Birger Wilcke at træde tilbage efter næsten 30 år på formandsposten, et ønske som Birger gennem flere år har fremsat. Ny formand blev Bent Jacobsen, som på næste side portrætteres. I øvrigt resulterede konstitueringen i en del rokeringer, bl.a. blev Hans Meyer fra Limfjordsbanen nyvalgt som næstformand. Bestyrelsens nye ansvarsområder kan ses på næstsidste side.

Der er grund til at kippe med flaget ved dette formandsskifte. Vi skal sige tak til den person, der som ingen anden har personificeret DJK - endda i mere end en menneskealder - Birger Wilcke var med fra første færd i 1961. Det har krævet råstyrke, intellekt, humor, stædighed og slid at være lokomotivfører for DJK igenem så lang tid - enkelte er da også faldet af i svinget, men hovedsporet forfølges stadig. Redaktionen har indbudt »de to formænd« til interview i næste nummer, og her vil vi bl.a. fritte Bent Jacobsen ud, om hans visioner for DJK. Tillykke med valget Bent.

## Forhastet Øresundsbro?

Man kunne have håbet, at politikerne havde lært lidt af fejlene på byggeriet over Storebælt. Men nej. Den 23. marts i år underskrev den danske og svenske trafikminister *aftalen* om den faste forbindelse over Øresund. Hermed er der næppe nogen vej tilbage for modstandere af en bro(vej)forbindelse, når det gælder de afstukne hovedlinier i projektet. Og det er fatalt. En folkelig debat er i endnu højere grad end på Storebælt kvalt. Ikke mindst landets største parti, socialdemokratiet, får berettigede bank herfor.

Nu må vi så igen halte bagefter med indsigelser mod det aftalte projekt, og dermed indsigelser, som ikke i væsentlig grad kan påvirke. Det er jo tankevækkende, at Frankrig og England kunne enes om at bygge forbindelsen over Kanalen som en boret jernbanetunnel - ikke mindst med henvisning til samfundskøkonomi og miljø. Overalt i Europa er jernbanen i front som fremtidens transportmiddel, men ikke i Danmark. Jo, man ved godt at jernbanen skal forkæles, men andre interesser gør sig også gældende, ikke mindst svenske, men også danske interesser om at gøre Danmark til brohoved (læs motorvej) mellem Norden og »EF«.

Nu får vi så et broprojekt til godt 12 mia i stedet for en boret jernbanetunnel til 3,5 mia. Vi får efter al sandsynlighed en linieføring nær bymæssig bebyggelse og over ømfindtlige områder nær Saltholm, i stedet for den naturlige linieføring ved Helsingør - hvor behovet er størst, og hvor det er billigst. Tilmed bliver jernbanedelen på det aftalte projekt underdimensioneret - kun to spor. Strækningen må forventes hurtigt at blive Scandinaviens mest trafikerede, idet såvel S-tog, regionaltoget, fjerntoget, interregionaltoget og ikke mindst godstog skal gennem røret. Er det at give jernbanen og miljøet fortrinsret?

Her i maj måned fremkom tanker fra socialdemokratiet om en udsættelse af folketingets endelige beslutning (anlægsloven). Er det tegn på besindelse, eller blot en kunstpause?

Jan Forslund

# Ved et formandsskifte

Vi tegner et portræt af DJKs nye formand Bent Jacobsen.

## Af Jan Forslund

For de medlemmer, som går til generalforsamlinger eller gæster Museumsbanen burde vor nye formand, Bent Jacobsen være et kendt ansigt. Bent har nemlig siden 1979 næsten konstant siddet i DJKs bestyrelse, og har siden 1965 været tjenstgørende, som det jo hedder, ved Museumsbanen. Her bestod Bent »den lille ledvogterprøve« i 1968, og siden har mangen et tog haft en stabil og erfaren togfører.

Men måske er Bent mere kendt for sine mange artikler i »Jernbanen«. Ikke mindst i de senere år har redaktionen nydt godt af Bents noble og flydende pen - jo vores nye formand er en god skriver.

Hvis Bent alligevel er »lidt ukendt«, er det nok fordi han, som sjældent kendetegner en jernbaneentusiast, er beskeden og ikke særlig frembrusende. Saglighed og grundighed er nok hans kendetegn, og det er vel egenskaber vi kan være tjent med.

Bent Jacobsen er 48 år og bosiddende i København. Han voksede op ved Nordhavns S-station, og har derfor meget tidligt lært at kende forskel på en S-maskine og en C-maskine, samt mellem MO-vogne og de brune S-tog. Bent siger selv, at det, der i barndommen nok gjorde stærkest indtryk, sådan set med jernbanebriller, var oplevelsen af kultogene i frihavnen, når han gik tur med forældrene. Interessen for kraner, skibe, havnemiljø og jernbaner stammer fra dengang, men tog efter sigende først endelig form i 17 års alderen, hvor William Bay's »Locomotives of the private railways of Denmark« anskaffedes som den første jernbanebog.

Derimod har vor nye formand aldrig været modelbaneinteressert; jo han ejer et meget smukt mekanisk togsæt, »Hornby-ekspress«, og har selv bygget vogne, men ellers er det jernbanen i stor målestok.

Hustruen Kathy Elisabeth og sønnen Christian må altså finde sig i, at Bent har en anden kærlig - jernbanen. Men karrieren må også have krævet sit. Bent blev i 1969 ansat som sekretær i Kulturministeriet, efter endt uddannelse som Cand. jur fra Københavns Universitet samme år. Siden har Bent Jacobsen været i Miljøministeriet og Fredningsstyrelsen for nu at sidde som viceformand i Overfredningsnævnet.

»Den lille ledvogterprøve« bestod du med glans i 1965. Som nyvalgt formand står du overfor »Den store lokoførerprøve«. Vi ønsker dig held og lykke.

## Wilckes ånd

Bent Jacobsen afløser Birger Wilcke, som

har været DJKs formand helt fra starten i 1961. At Wilcke er en institution i DJK er der vel næppe noget medlem der er i tvivl om. Birger Wilcke var med fra allerførste færd, hvilket understreges af nedenstående referat af DJKs stiftende generalforsamling. Vi bringer referatet i sin fulde ordlyd, dels fordi det mere end noget viser, at Wilckeånden allerede dengang prægede DJK, dels fordi det er ganske morsom læsning.

Af referatet fremgår det, at DJKs første formand var Svend Jørgensen, men pålidelige kilder hævder, at Wilcke allerede fra d. 15. januar 1961 var DJKs formand. Som skrevet i lederen er det et særsyn, at en formand kan tumle en forening i mere end 30 år. Det viser noget om Wilckes format og råstyrke.

I næste nummer bringer redaktionen et interview med »de to formænd«; vi har lagt godt i kasketloven til dem.

Indtil da må du fornøje dig med denne beskrivelse af klubbens dannelse, et referat der absolut kan læses med et glimt i øjet.

## Referat af stiftende generalforsamling i »Dansk jernbane Klub« i DSB kino

Efter udsendelse af ca. 300 indbydelser hertil må det siges, at de fremmødtes antal ca. 225, var over forventning. Og mødet var succes!

B. Jonsen var ordstyrer og bød velkommen. Sv. Jørgensen redegjorde for sagen og omtalte forarbejdet samt foreningens formål. B. Wilcke gennemgik lovene i store træk efter en særdeles fornøjelig indledning. Foreningens bestyrelse, der havde konstitueret sig selv, ser således ud:

Sv. Jørgensen, Helsingør, formand.  
 Birger Wilcke, næstformand.  
 P. Thomassen, sekretær.  
 Mogens Bruun, kasserer.  
 B. Jonsen.  
 Parbøl.  
 Corfitzen.

En del af de fremmødte ønskede at sige noget. Mærkværdigvis hørtes næsten intet fra modelbyggerne. DMJK m.v., selv om de fleste af »spidserne« herfra var mødt op.

Ingeniør Schou foreslog Jernbane-Bladet som organ for foreningen. Det var vand på Rybros mølle, og han var da mere end villig til at stille spalteplads til rådighed for foreningsmeddelelser til »favorable priser«.

Bondesen var også stemt for Jernbane-Bladet. Han foreslog iøvrigt forskellige fraktioner inden for forening.

Hammer tilbød smalfilms.



DJK's nye formand, Bent Jacobsen.

S.P. Laursen (Randers) var tilsyneladende ligeså interesseret i foreningens love som i jernbanevæsen; ville have ændringer i lovene.

En læderjakke, der ønskede ordet, fik det ikke.

Arne P..? (modelbygger) foreslog køb af HHGBs personvogne - P. Thomassen oplyste at disse var ophuggede.

Lokf. Gundtofte talte varmt for foreningen og gjorde god propaganda for sagen, også den økonomiske side.

Christiansen agiterede for et andet blad som organ for foreningen. Sandsynligvis et modelbyggerblad.

En lun fynbo, Hans Jensen (Ry), talte jydernes sag og ønskede udflygtstog på HBS.

Adamsen foreslog fire arbejdsforhold for arbejdsudvalget.

Derefter vist den fornøjelige film »DSB før og nu« og »Flydende skinner«; sidstnævnte er en ret ny film om Gedser-Grossenbrode overfarten.

Mødet hævedes kl. 2.

Efter mødet havde Bruun installeret sig i en kiosk, der kom til at fungere som indbetalingskontor. 60 indbetalte kontingent, og en hel del flere kommer til senere.

Pressen var tilsyneladende ikke mødt særlig talstærk. Det ser ud til, at Politiken vil dække begivenheden. Nogle få blitz'er røbede dog et par andre journalister. Sorø turistforening havde sendt repræsentant p.gr. af den foreslåede sommerkørsel på den resterende del af Veddebanen.

Nævnte repræsentant fulgtes med bestyrelsen og Politikens journalist ned på perron 4, og efter at Jonsen havde ringet til post IV og fået spærret spor 5, blev der taget nogle billeder af bestyrelsen. Parbøl var imidlertid forsvundet.

Endelig indtoges en beskeden frokost på Hovedbanegårdens restaurant. For egen regning. □



*EISENACH. Thüringsche Eisenbahn blev anlagt i slutningen af 1840'erne, og Eisenach tilhører det første kuld af tyske jernbanebyer. Den banegårdsbygning, der ses på billedet, er dog ikke første generation. Billedet stammer antagelig fra slutningen af 1920'erne og er i hvert fald ikke nyere end 1930; da blev det nemlig i form af »ægte foto« mrk. Karl Voss Eisenach, sendt som postkort til København. Det findes i forfatterens arkiv tillige med de øvrige aldrende prospektkort, hvormed denne artikel er illustreret. De er alle modtaget som gave fra Jørgen Holm, der herved bringes en hjertelig tak.*

## Jernbanens ansigt

*Banegårdsbygningernes facade har en imageskabende rolle overfor publikum. Jernbanens ansigt er tillige meget afslørende.*

### Af Povl Wind Skadhauge

I den tidligere artikel »Jernbanebygninger« gik forfatteren ind for, at man ikke kun beskæftiger sig med bygningernes udseende. Det sker alligevel her, idet emnet denne gang er banegårdsbygningens facade mod forpladsen (hvis der er sådan en) og byen. Denne facade har en image-skabende rolle over for det rejsende publikum; den er jernbanens ansigt mod omverdenen, i bedste fald endda et talende ansigt, som direkte fortæller om bygningens funktion.

Til understregning af emnets almene karakter er de illustrerede eksempler samlet fra forskellige perioder og lande. Udvalget er dog begrænset til Europa, og der er hverken medtaget rigtig tidlige stationsbygninger eller prøver på den nyorientering, som funktionalismen - her forstået mest som stilbar med sig.

For en sikkerhed skyld gives her først en redegørelse for, hvad der menes med udtrykkene énsymmetrisk og tosymmetrisk, hvori- mod begreber som totalsymmetri og lokalsymmetri må forklare sig selv. Ved énsymmetri er symmetriaksen betonet. Ved tosymmetri er den det derimod ikke, og dette kan føre til en vis spænding og uro, idet opmærksomheden stadig skifter mellem, hvad der er til højre og til venstre for midten (tænk nu ikke på politik). Af og til går de to symmetriformer op i en højere enhed, nemlig når de i samme facade findes som komplementære størrelser, i dette udtryk grundbetydning.

Eisenach i Thüringen er verdenskendt som Johann Sebastian Bachs fødeby og nærmest ukendt som jernbaneby. Men den ligger på en strækning, der engang var et led i en af de vigtigste og kraftigst trafikerede forbindelser i det tyske riges jernbanemæssige struktur: Berlin - Leipzig/Halle -

Frankfurt am Main. Afspejles det på banegårdsbygningen? Ja måske; med sin kombination af rustikke stenpartier og fint detaljerede bygningsdele ser den i hvert fald hverken billig eller tarvelig ud. Den er absolut ikke ligegyldig. En og anden vil endda mene, at den på udmærket vis giver et indtryk af jernbanen som samfundets faste fundament. Ideer af denne art er nærliggende; forfatteren mindes endnu fra sin barndom den fornemmelse, at en by, der var noget, måtte have jernbaneforbindelse. Ellers var den ikke noget, bortset fra at den var *udenfor!*

Præget af banegård er umiskendeligt; forhallens store buede vinduesparti og det fremspringende flade tag over indgangsdørene er sikre kendetegn. Uret hører også med, men sandt at sige havde det nok været en æstetisk gevinst, om gavlen kunne være afsluttet mere rent; prøv at dække uropbygningen med en finger og se nøje





Den gamle grænsedragning i Tyskland er valgt af overskuelighedsgrunde. Tegning: PWS.

på billedet. Blomsterne på det flade tag tilfører en venlig stemning (man tænker med vemod tilbage på danske statsbanestationers sommerdragt). Men også over selve huset er der noget afslappet i kraft af den frie komposition, som rummer megen lokal-symmetri, men mangler den totalsymmetri, der ellers plager så mange officielle bygninger. I nogle tilfælde er totalsymmetri en hjælp, i andre en spændetrøje. Man kan godt karakterisere Eisenach-banegårdens arkitektur som nationalromantik. Men betegnelser siger ikke meget, og det er nok så dækkende at tale om et til dels middelalderligt præg, dog med fri brug af elementer fra såvel romansk og gotisk som nyere stil.

### Tre formsporg

Situationen i Nowawes er en ganske anden, og egentlig sammenligning med Eisenach er på forhånd umulig. Men i begge tilfælde er der spillet på kontraster. I Nowawes endda i den grad, at den i banedæmningen

indbyggede del af huset taler et ganske andet formsporg end den del, der rager op. Og perrontaget udtrykker sig på en tredje måde. Underetagen præges facademæssigt af tætstillede doriske søjler med en kraftig arkitrav, som et levn fra oldtiden. Man er ikke i tvivl om, at det kan holde. Herover en brystning med tre opragende søjleskafter (ventilationsskorstene?) med mindelser om Jugendstilen. De »rigtige« bygninger for enden af ø-perronen er i en afdæmpet Heimat-stil, med tagenes »lommekviste« som en karakteristisk ingrediens.

I Simrishamn er konceptet derimod på mange måder det samme som i Eisenach, men de til rådighed stående midler - økonomiske som arkitektoniske - mere beskedne. For at være retfærdig over for Simrishamn-stationen må det pointeres, at postkortets kolorering slører de vandrette bånd af lyse sten, som findes ved vinduers over- og underkant i begge etager samt længere oppe på midterpartiet. Da bygningen var ny, må de have haft en absolut opkvikkende virkning på det ellers lidt melankolske murstenshus. To spørgsmål rejser sig. Det ene går på, hvordan man får det svenske flag op og ned på den højt anbragte stang. Besvarelsen overlades helt til læseren. Det andet drejer sig om det allerede lidt fortærskede begreb image. Ligner denne bygning, hvad den er? Forfatteren mener nej; man får snarere indtryk af kommunal skolebygning, med klasseværelser i stueetagen og to lærerboliger på 1. sal. Måske er det den høje trappe foran indgangspartiet, der gør udslaget, måske er det noget andet, der påvirker ens forestillinger, måske flere træk i forening?

### Landskrona

Med banegårdsbygningen i Landskrona er det anderledes, også når man ikke har perronhallen inden for synsvidde som på billedet. Ingen vil opfatte den som en skole. Midterpartiet med de tre døre og den overlige

gende balkon leder snarere tanken i retning af teater eller fyrste-residens. Men mange vil helt ubevidst aflæse dette hus' facade som en jernbanestations. Den er da også opbygget som ganske mange banegårdsbygninger: delt i 5 led, hvoraf 3 er betonede og 2 ubetonede. Det midterste er betonet mest, således at der foreligger klar énsymmetri samtidig med, at gavlene kommer selvstændigt til orde.

Hverken Landskrona eller Simrishamn har forbindelse til svensk tradition. Deres stilhistoriske referencer er af en helt anden art; de går udenlands, nogle af dem helt til Middelhavet. Det kan også siges om Malmö-banegården, hvis helhed virker noget tilfældig, navnlig hvad angår sydfacaden. Den har flere gange i tidens løb ændret udtryk. Men dykker man i bygningshistorien, ses det snart, at Statens Järnvägars arkitekt gennem mange år, Adolf Wilhelm Edelsvärd (hos SJ 1855-95), ikke var sat på nogen let opgave. Der var ved hver omformning lidt for mange bindinger, og nogen rigtig god helhed opstod i hvert fald ikke i den afbildede fase. Det bevarede tårn fra den oprindelige banegårdsbygning er for lille til at være et samlede element. Samtidig er det for stort til at lade den tosammenrettede ekspeditionsbygning i fred. Denne er i øvrigt heller ikke upåvirket af den vestvendte ekspeditionsbygning, hvis gavl og østside anes. Problemet er måske, at den klare understregning af lodrette og vandrette linier tydeliggør forskellen i bygningsafsnittenes proportionering så meget, at de forekommer at være i hver sit målestoksforhold. Man kan i øvrigt ikke frigøre sig fra, at den indvendigt så tiltalende perronhal ødelægger billedet af bygningerne foran - et forhold, som genfindes lige så tydeligt på den anden side af Øresund. Wencks første, men desværre for kostbare projekt ville nok have været en lykkeligere løsning end den realiserede Københavns Hovedbanegård; det kan man få et begreb om i Esbjerg.



NOWAWES station, ved skæringen mellem Bülow-Strasse og Retzow-Strasse, lå på den godt 27 km lange sydvestgående Wannsee-bahn fra Berlin til Potsdam. I 1,6 km afstand var Nowawes det sidste standsningssted før Wannsee-banegården i Potsdam. Hjemmehørende på en udpræget forstadsbane tjente stationen kun persontrafikken, men havde dog rejsegodsekspedition. Der er ikke perron ved de to bageste spor på billedet, som meget vel kan stamme fra perioden 1905-10. Postkortet er udgivet af Kunstverlag J. Goldiner i Berlin. Optagelsen fremstår i en fint detaljeret gengivelse, som desværre skæmmes noget af partiel retouche lidt til højre for billedets midte.



**LANDSKRONA.** Banegårdsbygningen blev opført til åbningen af Landskrona & Helsingborgs Järnvägar i 1865 og var væsentlig større end L&HJs øvrige stationsbygninger, da den både var endestation og skulle give rum for banens administration. Den tekniske chef for byggeriet af denne og andre svenske privatbaner, ingeniøren Claes Adelsköld, projekterede også bygningerne. Postkortet er mrk. Bardach foto og er udført i samme teknik som Simrishamn-kortet (men er uden fejltryk). Det blev sendt i august 1908 (med følgende muntre budskab: Kære Ingeborg / Vi morer os udmærket har daarlig Tid / En venlig Hilsen / Ellen og Anna).



**CIMBRISHAMN.** Den østskånske havneby, som nu staves Simrishamn (og ikke har noget med cimbrerne at gøre), fik i 1882 jernbaneforbindelse via Tomelilla, hvortil der siden 1865 havde været forbindelse fra Ystad og siden 1866 fra Eslöv på Södra Stambanan. Den på billedet viste stationsbygning er fra banens åbning og bærer årstallet 1882 synligt. Den adskilte sig fra de øvrige stationsbygninger på den godt 26 km lange strækning ved at være i to fulde etager foruden kælder. (Desværre fejltrykt flerfarvelitografi efter koloreret fotografi, udgivet tidligst 1904 af John Jeppsons Bokhandel i Cimbrishamn - og næppe meget senere.)

## Finske bjørne

Banegården i Viipuri er magtfuld. Om den også er køn, er en helt anden sag. Den tilhører bredt sagt samme arkitektoniske strømning som hovedbanegården i Helsinki (færdiggjort 1914), der gjorde sin arkitekt Eliel Saarinen til et kendt navn blandt kolleger verden over. Men Viipuri-bygningen er langt fra af samme lødighed, skønt forhallens bue, vinduesparti og dørarrangement ligner meget. På et enkelt punkt har Viipuri dog måske fået en gunstigere problemløsning. De led, der i Helsinki flankerer buen, er nogle kæmpemæssige menneskelignende skikkelser, mange meter høje. Disse giganter står parvis på lave plinther og viser sig at være ganske tamme; i fremstrakte hænder bærer de elektriske belygningsle-

gerner. Det er ufrivilligt komisk. I Viipuri flankeres buen af høje plinther som vist. På dem står fire livfulde bjørne, som drager opmærksomheden op over den vandret gennemførte gesimslinie, der er bestemt af førstesalsvinduernes underkant.

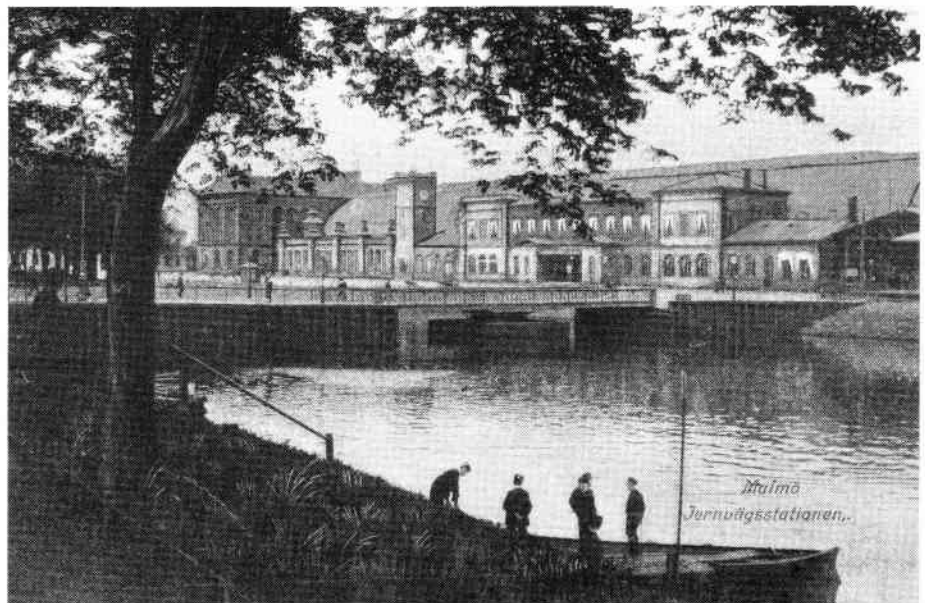
Netop flankerende elementer, der ligesom holder buen på plads, er for øvrigt af væsentlig arkitektonisk betydning. Det ses tydeligt på Eisenach-bygningen, hvor de udgøres af to tårnlignende fremspring, som imidlertid er underordnet forhallen på den måde, at deres ene tagflade er en forlængelse af forhallens tag. Og når man savner det første projekt til Københavns hovedbanegård (NB. Wencks første), er det ikke blot et spørgsmål om bygningens højde i forhold til bagvedliggende haller. Det drejer

sig lige så vel om de to spirprydede tårne, der skulle fastholde forhallens gavl og vinduesbue mellem sig. For resten er det ikke nødvendigt at tage til Esbjerg for at se det. Uden alt for direkte sammenligning kan Pantomimeteatret i Københavns Tivoli tjene til eksempel.

## Bergen - i kamp med fjeldene

På den massivt virkende banegårdsbygning i Bergen savnes flankerende tårne eller andet af samme virkning faktisk også. De to diagonale fremspring i stueetagen forslår i så henseende ingenting. Men der er noget forfriskende selvbevidst over dette hus; det er, som om det tager kampen op med de høje fjelde. Og på den måde er det

**MALMÖ.** Centralstationens sydfacade mod Östra Hamnkanalen ses her i den skikkelse, den havde mellem 1891 og 1923 som resultat af en kompleks bygningshistorie, hvortil der siden igen er føjet nye kapitler. Tårnet og nogle partier til højre for dette stammer fra den bygning, der opførtes 1856, da Malmö blev udgangspunkt for Södra Stambanan, og som brændte 10 år senere. Kortet er udført i flerfarvelitografi, men det tilgrundliggende foto - formentlig fra perioden op mod 1910 - er forinden bearbejdet og pålagt farver på en sådan måde, at dette banegårdsportræt fremtræder som en romantisk teaterdekoration. Udgi-  
ver var Carl Gleerup, Malmö.





VIIPURI. Den middelalderlige fæstningsby, hvis navn på svensk/dansk staves Vyborg eller Viborg, har haft en bevæget historie. Den var snart under russisk herredømme og snart under finsk eller svensk. Siden 1944 hører den under Sovjetunionen, men det er en finsk stationsbygning, der ses her. Viipuri blev jernbaneby i 1870, da strækningen fra Riihimäki nord for Helsinki til St. Petersborg (nu Leningrad) åbnedes for trafik. Banegården på billedet er imidlertid ikke den første på stedet. Optagelsen, hvor den store uregelmæssigt brolagte forplads ligger næsten øde hen, er sandsynligvis fra 1920'erne. Den er gengivet i fotografisk aftryk, på hvis bagside læses: Kotimainen työ / Inhemskt arbete.

BERGEN var i første del af 1600-tallet Nordens største by med omkring 15.000 indbyggere, mens København lå på andenpladsen med ca. 13.000. Siden er der vendt op og ned på det og meget andet, men Bergen er forblevet Vestnorges centrum. I 1883 åbnedes en smalsporet bane fra Bergen til Voss, ombygget til normalspor 1904. Men ikke før fuldførelsen i 1909 af den i alt 492 km lange og sine steder yderst krævende jernbaneforbindelse med Oslo (dengang kaldt Kristiania) fik Bergen tilknytning til et større net. Den nye banegårds nordvestvendte hovedfacade samt lidt af sydvestsiden ses her på et postkort udgivet af Mittel & Co. i Oslo. Optagelsen er næppe nyere end 1910.



MERANO (tysk: Meran) ligger, hvor Passerfloden udmunder i Adige, på sydskråningen af Küchelberg, og var i 1600-tallet Tirols hovedby. I 1919 blev byen, hvis befolkning er blandet tysk/italiensk, sammen med det øvrige Sydtyrol afstået fra Østrig til Italien. Som følge af et gunstigt klima - stille, tørt og forholdsvis køligt - både var og er Merano og dens omegn et meget søgt kursted for patienter med luftvejslidelser, tidligere også nervepatienter. Byen har jernbaneforbindelse fra Bolzano (tysk: Bozen) ved Brenner-banen. Postkortet er udgivet af Verlag von Lorenz Fränzl i München og gengiver formentlig en optagelse fra før 1. verdenskrig.



LEIPZIG. Til afløsning af en række ældre, spredtliggende banegårde fik Leipzig efter adskillige års byggetid i 1915 sin imponerende hovedbanegård, en af de største i verden; den sydvendte front måler 300 meter. Forpladsen med de mange sporvognslinier er tilsvarende grandios. Det må være den store persontrafik i forbindelse med handelsmesserne, der har ligget bag; skønt påkrævet og i nogen grad planlagt blev en tilsvarende centralisering i Berlin aldrig til noget. Kortet betegnes på tryk som ægte kobberdybtryk på bottekarton, men er lidt grumset i detaljerne. Det er udgivet af den forenede boghandel på hovedbanegården, et G.m.b.H., og sendt til Danmark i 1930, men kan godt være 5 år ældre.



nærmest symbolsk for den nationale bedrift, bygningen af Bergensbanen vist uden overdivelse kan siges at være. Der er tillige en meget konkret symbolik (hvis noget ellers kan kaldes sådan). Over forhallens store vindue ses i relief et kronet våbenskjold med den norske løve, som ved sine fødder har fået to vingehjul til disposition. For symmetriens skyld er de vendt mod hinanden, men det forstyrrer ikke meningen: jernbanen er Norges tjener.

Bergen er leddelt som Landskrona, og formsproget er ikke så forskelligt fra det i Eisenach, men Bergen-bygningen smiler ikke. Det hele er langt strammere, med en konsekvent gennemført totalsymmetri i hovedfacaden. Den måde, en trappe i den sydlige facade giver sig til kende på ved en halv etages forskydning opad af vinduerne samt en lille selvstændig gavltrekan, er dog et tegn på, at arkitekten ingenlunde kan have været blottet for humor - eller sans for det maleriske.

## Merano

Den udstrakte banegårdsbygning i Merano ligger som Bergens med høje bjerge i baggrunden, og den er ligeledes præget af totalsymmetri, på flere leder. Men her hører ligheden også op. Merano har et let klassicistisk præg og synes med sine lyse og venlige facader at passe godt til en kurby; den rigtige stemning anslås straks ved ankomsten. Det om klassicisme sagte omfatter nu ikke midterpartiet; det har barok karakter. Og det afgiver desuden eksempler på et motiv, der har haft en vis betydning i banegårdsbyggeri: den store portal. Hvis man antager, at vi alle går rundt med en indre Napoleon, er triumfbue det rette ord, skønt man må finde, at det i almindelighed snarere er tunnelportaler end stationsportaler, der får en til at tænke på det gamle Rom - eller på Paris. Om triumfbuer kan man sige, at de ud fra en snævert funktionel betragtning er overflødige, ligesom festmad ikke er nødvendig for livets opretholdelse. Men hvem giver afkald på at feste af den grund? Og forklaringen på, at det store forhalsvindue

med rundbuet overdækning og en klart opfattelig flankering er blevet et populært motiv, ligger måske i, at det også - omend ubevidst - opfattes som en triumfbue; det »kan« noget af det samme som en egentlig portal.

## Leipzig - neo-barok

Den kolossale hovedbanegård i Leipzig, der blev genopbygget efter at være svært beskadiget under 2. verdenskrig, er valgt som sidste eksempel. Stilen er svær at rubricere, men neo-barok er nok den betegnelse, som kommer sandheden nærmest, skønt mange træk er klassicistiske og skønt forhallernes facadevinduer giver associationer til gotisk stavværk. Det væsentligste arkitektoniske virkemiddel er afgjort størrelsen. Leipzig-banegården er herudover særpræget ved sin tosymmetri, som er altdominerende på trods af, at midterpartiet (heri ventesale) med buet forløb, søjlefronter og et gennemløbende halvtag foran parterreetagen er betonet langt mere end yderpartierne. I virkeligheden er denne storbanegård født som siamesiske tvillinger. Den er bygget før dannelsen af Deutsche Reichsbahn, i et samarbejde mellem de preussiske og sachsiske statsbanesystemer. De rådede over hver sin halvdel af komplekset, og den store tværgående perronhal, som forbinder de egentlige perroner og -haller, var oprindelig skåret over på midten med birum af forskellig art. Præget af tvillingbanegård blev ikke uden videre vasket af ved sammenslutningen af de tyske jernbaner; de to sporgrupper blev lagt under hver sin Reichsbahndirektion, henholdsvis Halle og Dresden.

Leipzig-bygningen er utænkelig som andet end sækbanegård, så meget mere som perronerne ligger ca. 4 m over forpladsens niveau. Og selv om man forestillede sig en anden niveaumæssig disposition, måtte dette hus altid ligge vinkelret på sporene. Blandt de øvrige eksempler findes derimod nogle, hvis indgangsfacade stort set ikke er påvirket af, om bygningen ligger langs med eller på tværs af sporene. Det er til gengæld den mod perronerne vendende side - den

side, som man ved stationer med perrontage eller -heller ofte kun har ringe mulighed for at opfatte, i hvert fald i sin helhed. Som enhver jernbaneentusiast vil samtykke i, er denne »bagside« alligevel interessant og burde måske - sammen med overdækningerne - også engang tages op til behandling. Foreløbig anbefales det læseren selv at finde flere typer af »forsider« og gøre sig sine tanker om dem. Dels fordi det som regel er mere spændende at færdes på egen hånd end at blive trukket rundt af en guide. Og dels fordi emnet er på det nærmeste uudtømmeligt; de viste eksempler er alt for få til at være repræsentative. Altså slutter denne artikel med ønsket om god jagt. □

Annonce

Forlaget

**HOLSUND**

Tilbyder netop nu

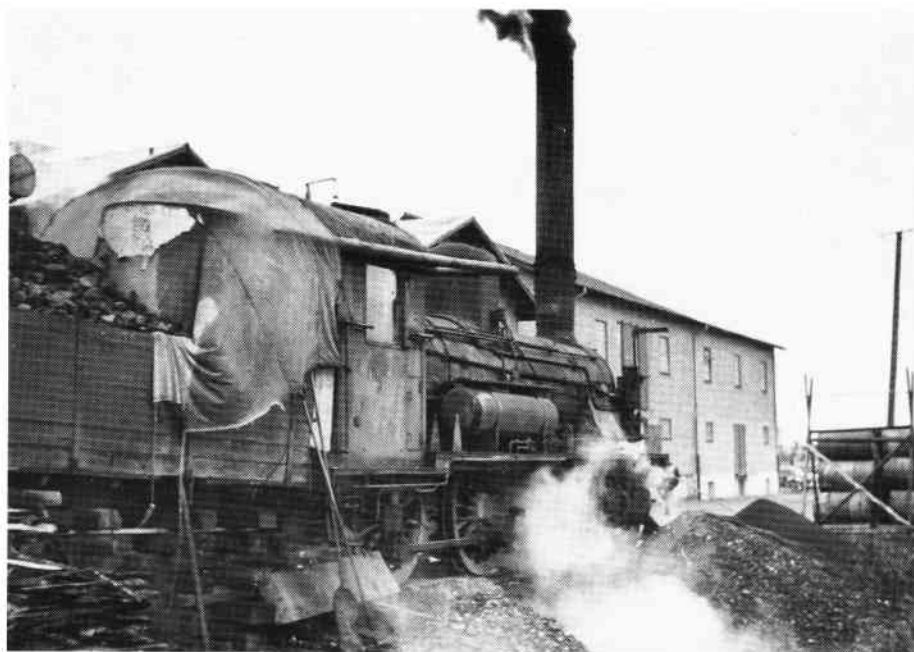
»På sporet af 1991« kr. 94,- Se indlæg  
Nu med farvefotos inde i bogen

»På sporet af 1990« kr. 107,- (få eks.)

»På sporet af 80'erne« kr. 135,-  
Naturligvis inklusiv forsendelse

Venlig hilsen

Jan Forslund & Mogens Duus  
Bestilling: Burholt 20, 9560 Hadsund  
eller telefonisk: 42 42 04 52



En typisk anvendelse af damplokomotiverne efter udrangering var som »varmekedel« ved remiserne. Her ses D 893 i Billund i juli 1963 inden D 841 overtog opgaven. Foto: Poul Thiesen.

## De små, nette D-maskiners sidste år i det jysk-fynske

*På sporet af D-maskinernes sidste år - og en »afsporet« detalje i Billund 1963...*

### Af Poul Thiesen

K- og D-maskinerne var der mange af. Der blev bygget 100 af hver. De kørte henholdsvis person- og godstog, og de dominerede i mere end en menneskealder trækraften på hoved- og sidebanerne.

I det jysk-fynske, hvorfra mine erindringer står kraftigst, forsvandt K-maskinen først. Leveringen af de 90 Mo-vogne nr. 1801-1890 fra 1952-58 gav dem dødsstødet. Totalt.

For 30 år siden, i 1960, var der kun seks K-

maskiner tilbage i Jylland. De var alle hensat og kom aldrig mere ud at køre.

I Brande holdt nr. 511, 595 og 599. Nr. 595 havde været udrangeret, nemlig i 1938 - men nåede ikke at blive ophugget, før krigen vendte op og ned på alt og medførte, at den blev sat i stand igen.

I Viborg holdt 518 lunt inden døre.

K 523, der hverken var ombygget eller uombygget (kun gliderne var ændret), holdt uden tender for enden af det lange sidespor i Padborg - sammen med D 876.

Nr. 577 holdt i Nymindegab for enden af Varde-Nørre Nebel-banen. Hjemmeværnet

havde lånt den. De øvede sig i sabotage.

Og - ud over de seks - holdt den udrangerede K 563 i Skanderborg remise. Reserveret Jernbanemuseet. Det var den sidste af de uombyggede K-maskiner.

Vel var K-maskinerne hensat til en døende tilværelse i begyndelsen af 60'erne, men de små »vævre« D-maskiner levede for manges vedkommende i bedste velgående - om end de var på retur.

I 1960 var D-maskinerne overvejende stationeret ved de mindre depoter i Jylland-Fyn. Skønt de var gode også til de små persontog, var det dog en æra, der forlængst



Til venstre D 850 i Fredericia 1961, og til højre D 868 samme sted i 1963, i øvrigt på vej til ophugger. D 868 var i mange år hensat i Lunderskov. Fotos: Poul Thiesen.



D 866, hjemmehørende i Esbjerg, på havnesporet i Oldenborggade i Fredericia - på vej til Dansk Svovlsyre- og Superphosfat-fabrik. Foto fra august 1963. Poul Thiesen.

var slut. D-maskinerne kunne ses med mindre godstog, tit på sidebanerne, sjældent på hovedbanerne.

### Situationen i 1961

I 1962 var det stort set slut med D-maskinekørsel i dagligdagen i Jylland-Fyn.

Lige så vel som de 90 Mo-vogne havde slagtet K-maskinerne - lige såvel var de 45 Mx'ere 1001-1045, leveret 1960-62, årsag til, at også D-maskinerne blev overkomplette.

Mx-maskinerne havde et lavere akseltryk end My'erne. Hvor D-maskinerne var fredet, fordi My-lokomotiverne ikke måtte køre der - ja, der dukkede Mx'erne op.

Mx'erne var i høj grad bygget til sidebanerne. At sidebanerne i stort tal blev nedlagt, kort efter at Mx'erne var leveret, er en helt anden sag.

1960-61, før Mx'erne var kommet i stort tal, var sidste gang, at jernbaneglade mennesker kunne glæde sig over de små D-maskiner - de sidste mindre togmaskiner ved DSB.

Jyllands sydligste depot, Padborg, havde i

sommeren 1961 ikke mindre end tre D-maskiner i drift.

Det var 865, 866 og 872, der af og til futede til Tønder, Fredericia eller Sønderborg.

Nr. 872 var en jernbanehistorisk berømt. Den blev beskudt under krigen i Døstrup på Tønder-Bramming-banen. Et engelsk fly gik til angreb, og lokomotivpersonalet blev frygteligt tilredt. D 872 blev siden repareret og kørte i mange år derefter.

I Padborg var en enkelt D-maskine hensat med henblik på udrangering. Det var 876, der delte skæbne med K 523.

Lidt længere mod nord ligger Lunderskov. Maskindepotet var i 1961 forlængst nedlagt. Her holdt D 868. Uden tender, for tenderen blev anvendt til olievogn ved maskindepotet i Fredericia. 868 var hensat - og havde i øvrigt selskab af P 931, der så forfærdelig ud, men i 1962 sendtes til centralværkstedet i Århus til »up-shining« med henblik på en alderdom på Jernbanemuseet.

Esbjerg, hvorfra en vifte af sidebaner bredte sig, havde af den grund også D-maskiner stationeret. Ud over PR 905, 908 og

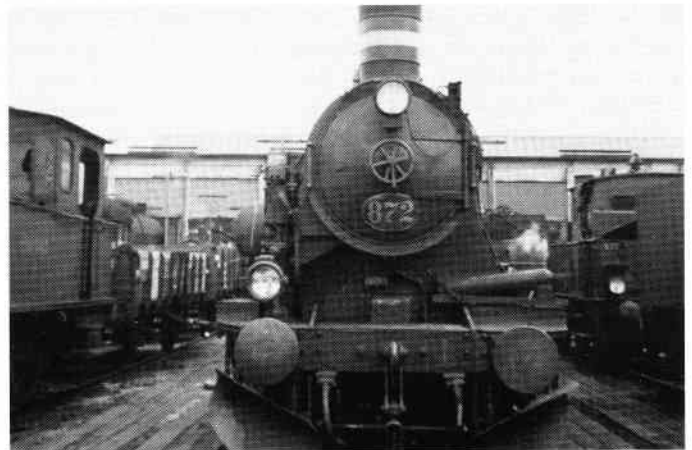
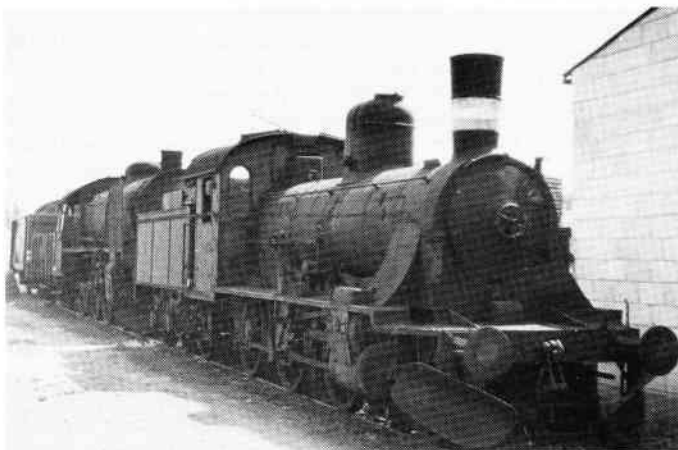
921, der endnu i 1961 var i drift, var der fire D-maskiner. Det var 842, 849, 850 og 877. Nummer 877 bemærkede sig med den nittede tender, der var så karakteristisk for D-maskinerne, der var leveret af Baldwin i Philadelphia i USA. Nr. 850 forsvandt kort efter. Den overførtes til Sjælland, hvor den kørte i nogen tid. 809 var hensat i Esbjerg.

Den eneste D-maskine, som var stationeret på Fyn, var 874. Den anvendtes af og til på de sydfynske baner. Så sent som i 1960 kunne den af og til ses mellem Odense og Fredericia. Et mindre formiddags-godstog fra Fredericia til Odense blev somme tider trukket af D 874 - af og til med et af de da nyere MT-lokomotiver.

### Tværs ned gennem Jylland

Randers maskindepot - den dejlige rundremise rummende ægte jernbanestemning - havde også stationeret en række D-maskiner. Flere af dem i højere nummer.

Det var 803, 848, 886, 888, 897 og 898, der alle var i drift - og som i øvrigt havde »selskab« af hensat R 963 i ganske forfærdelig



D 897 og R 956 hos ophuggerfirmaet Chr. Løgstrup i Randers i 1963 - en epoke er slut. Til højre D 872 i Fredericia, medens man stadig kunne finde mange damplokomotiver i Jylland. Fotos af Poul Thiesen.





Stemningsbillede fra Århus maskindepot juli 1964. Til højre anes forenden af H 792, til venstre de to Q maskiner 338 og 349. Foto: Poul Thiesen.

stand. At den siden kom ud at køre igen, ligner magi. Et af verdens mange vidundere.

D-maskinerne kørte fra Randers, tværs ned gennem Jylland. I 1961 var der et maskinløb, der gik fra Randers over Silkeborg, Brande-Bramming-Esbjerg - og derfra til Fredericia. Hertil kom de ved 21-tiden. Tidligt om morgenen returnerede de til Brande via Vejle og videre mod Randers.

På lokomotivkirkegården i Skanderborg holdt der i 1960-61 fortrinsvis store maskiner. En enkelt D'er var også at finde i rækkerne. Det var 878, som heller ikke mere kom ud at køre.

Brande midt på den jyske hede havde såvel D-maskiner i drift som D-maskiner hensat.

De køreklare D-maskiner var 802 (står i dag ude på Jernbanemuseet i Odense), 804, 817 og 841. D-maskinerne 811 og 867 var hensatte og kom aldrig i drift igen.

I Viborg fandtes i sommeren 1961 en enlig D-maskine, der var i tjeneste. Det var 847. Hensat indendøre i den snart overkomplette remise var 801, 815, 816 og 840.

I Glyngøre - helt oppe ved Mors - holdt nr. 808 hensat.

Århus havde også D-maskiner i drift. Det var 846, 885, 899 og 900. De blev ved sjældne lejligheder set på Grenå-banen, endvidere mod Herning - og af og til kunne D 885 ses med godstog Århus-Fredericia.

Struer, det gamle hovedsæde for DSBs hedengangne 3. distrikt, havde som stor jernbaneby midt i sidebanernes eldorado naturligvis også D-maskiner stationeret i 1961.

I Struer var følgende D-maskiner i drift: 805, 807, 839, 843, 844, 845 og 883.

To af disse maskiner, nemlig nr. 805 og 843, overførtes kort efter til Sjælland, hvor de ydede god fyldest i nogle år.

Lidt syd for Struer, i Holstebro, holdt D 810 hensat.

I Langå holdt to D-maskiner. Det var 812 og 894.

## På tur uden for sporene

Gennem senere år lejede DSB damplokomotiver ud til virksomheder, som midlertidig havde problemer med deres dampforsyning.

D-maskinerne ydede også denne assistance i deres alderdom.

D 893 blev i 1963 af Falck i Vejle kørt på en blokvogn til en virksomhed mellem Grindsted og Billund. Der var ingen sporforbindelse til fabrikken. Her stod D 893 og pustede. På et tidspunkt er den - formentlig - gået godt og grundigt i stykker, for senere ses D 841 på nøjagtig samme position.

D 893 husker jeg forhøjet med en høj forlænget skorsten med en mærkelig hjemmebygget kulbeholder bag sig. Og så var der i øvrigt ingen på fabrikken, der interesserede sig for den ydre vedligeholdelse. Jeg husker, da jeg tilfældigt kørte forbi fabrikken og fik chok'et ved at se D-maskinen, at jeg næsten ikke kunne læse maskinens nummer på siden af førerhuset.

D 866 fra Padborg - der i øvrigt netop var blevet hjemmehørende i Esbjerg - blev lejet ud til Dansk Svovlsyre- og Superphosphatfabrik i Fredericia. Det skete også i sommeren 1963. Den kunne dog selv via havne-sporene i Fredericia køre til fabrikken, hvor den i en god måneds tid ydede assistance.

Da lejemålet var slut, kørte D 866 selv tilbage til maskindepotet i Fredericia. Der var ikke mere brug for den, og D 866 blev sat ind i rækken af de mange dødsmerkede dampmaskiner, som holdt ved depotet.

## Farvel til D-maskinerne

De første år i 60'erne var præget af de små vævre D-maskiner, hvis karakteristiske »blide« stempelslag endnu står levende for mit indre øre. Men årene efter vendte bøtten.

Ja, der kom stadig D-maskiner gennem min hjemby Fredericia, men på en helt an-

derledes udflugt. De kom afkoblede, ribbet for alt af værdi, rustne og medtagne. På vej til ophugning rundt omkring i Danmark.

Tilbage var kun nogle af de store tog-maskiner - og et par Q-maskiner.

Også deres æra sluttede. Men det er en helt anden historie. □

## bane bøger

### OBS: NYHED - STÆRKT UDVIDET! GEDSER-EKSPRESSEN

Udlandsforbindelserne via Gedser gennem 104 år

af Jens Bruun-Petersen, omslag i farver, 80 sider 17x25 cm, 150 ill., kr. 179,-

Den store udlandsforbindelse fra Gjedser Jernbane i 1886 over etableringen af færgeruten til Warnemünde i 1903, forbindelsens storhedstid i mellemkrigstiden til det totale ophør i 1945. Den kolde Krig virkede ind, Grossenbroderuten medførte ny opblomstring 1951-1963, og siden Berlin-murens fald er der atter vækst i trafikken via Gedser. Bogen handler mest om togforbindelserne, men også om banen til Gedser og Gedser station.

## NORDBANEN

Med tog til Nordsjælland gennem 125 år af John Poulsen, 208 sider ca. 17x25 cm, ca. 220 ill., Kr. 180,- Udkommer august 1991.

Bogen om Nordbanen - lige fra dens åbning i 1864 med blot tre daglige tog i hver retning til den moderne S-bane af i dag. Undervejs fortælles om den voksende forstads- og udflugtstrafik omkring århundredskiftet, adskillelsen mellem banens sydlige del og "Lille Nord" i tyverne, åbningen af S-banen til Holte og dobbeltspor til Hillerød og fast timedrift i 1930'erne, og elektrificeringen til Hillerød i 1968.

Bestil bøgerne ved at indbetale beløbet på postgiro 1 52 56 62

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

# Hvad lokskjulene skjulte...

- historien om de 147 damplokomotiver, der pludselig dukkede op af det blå i 1991-Sverige...

## Af Anders Riis

De fleste danske jernbaneentusiaster med interesse for Sveriges jernbaneforhold har nok stødt på begrebet: »Beredskaps-ånglok«. Damplokomotiver, der af strategiske hensyn blev renoveret og gemt hen i en mølpose til en krise-situation, hvor der enten manglede brændstof eller simpelthen ekstra trækraft.

I årbogen »Nordens Järnväger« dukkede de op fra tid til anden, og bedst som man gik og troede, at nu var den skik sikkert opført i stilhed, kom budskabet igen: Den XX. januar 198X har SJ i Hoting/Arvidsjaur/Sveg eller andre eksotiske steder, gerne langs Inlandsbanen, prøvekørt beredskabs-damploko nummer E XXX...

Op når lokomotiverne blev skrottet, kom alskens herligheder for dagens lys, rariteter af højeste karat, som jernbaneklubberne i Sverige derfor har haft en god chance for at få fat i.

I de seneste år har det gang på gang forlydt: Nu var det slut med beredskabslokomotiverne; nu er de blevet for forældede; de skal ud.

Men først nu, i 1991, er det sket. Ikke mindre end 20 år efter dampdriftens officielle ophør i Sverige er de resterende beredskabslokomotiver udrangeret. Og da der aldrig har eksisteret offentlige materielregistre over disse lokomotiver - den slags var lige så meget tys-tys som de mange militære beredskabs-lufthavne, der findes rundt om på de svenske landeveje - kom det nok som en overraskelse for de fleste, da omfanget af »skygge-lokomotivparken« for nylig blev offentliggjort.

Ikke mindre end 147 lokomotiver - altså ud over de, der i forvejen var reserverede til museums- eller udstillingsbrug - dukkede frem af gemmerne. De fleste har været opstaldet i såkaldte »lokskjul«, simple blikremiser, der hist og her var stillet op ved småstationerne. Ikke mindst langs Inlandsbanen har disse remiser været almindelige, men også andre steder forekommer de. Således har undertegnede haft stor fornøjelse af at kikke ind gennem et af en tidligere gæst skåret kikhul i det loksjul, der står på Byvalla station, mellem Storvik og Avesta Krylbo nordvest for Stockholm.

Synet i kikhullet var fascinerende - en matsort flade med rundhovede nitter og »SJ«-bomærke skimtedes indenfor. Her var der syn for sagn: Beredskabslokomotiverne var virkelighed anno 1985.

Den store, diskrete lokomotivpark er blevet opbygget gennem dampdriftens sidste



»Ett lok i grönskan...« Gennem tiden har man kunnet se beredskabslokomotiverne udenørs - sædvanligvis flankeret af den svenske skov: Birke- og grantræer. E2 987 på 82 år er et af de 147, der stadig findes. Foto i Åmål, 27. maj 1968: Hans Jørn Fredberg.



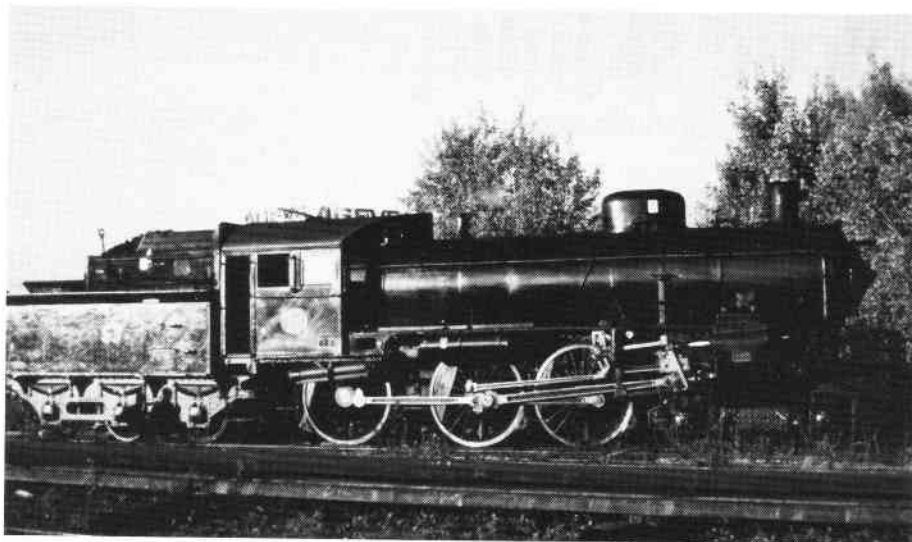
To damplokomotiver huses i dette blik-skur, der er foreviget »et sted langs Inlandsbanens nordlige del« sommeren 1985 af Anders Riis.

20 år. Når lokomotiverne var overflødige til SJs daglige drift, blev de bedste eksemplarer pillet ud, renoveret og hensat udtørret i køreklar stand.

Som på andre felter ønskede SJ også her en stor grad af standardisering, og efterhånden som de masseproducerede standard-lokomotiver også til sidst blev overflødige, ryddede man op i beredskabs-lokomotivparken. Gamle, overtagne privatbanemaskiner, der kun fandtes i ét, to, fem eller ti eksemplarer, blev taget ud, skrottet eller overgivet til klubber, og efterhånden kom lokomotivparken i loksjulene udelukkende til at bestå af to hovedtyper: Det mel-

lemtunge hurtigtogslokomotiv af litra B og godstogslokomotiverne af litra E. Disse sidste - der er fordelt på tre typer: E, E2 og E10, udmærker sig ved at have et særdeles beskedent akseltryk, kombineret med stor trækraft. De kunne altså bruges overalt og var derfor egnede til beredskabs-formålet.

B-lok'ene minder i størrelse nærmest om de danske R-lokomotiver. De har hjulstillingen 2C0-T4 (enkelte har dog tre-akslet tender) og er meget alsidige lokomotiver, brugbare til alt lige fra hurtigtog til godstog. SJ nåede op på at have 99 eksemplarer af B-lokomotiverne. Det første, B 1026, blev leveret i 1909 fra Motala Verkstad, og i årene frem til



99 B-maskiner var der oprindeligt - to tredjedele eksisterer stadig. Nogle af maskinerne har fået den originale 4-akslede tender udskiftet med en 3-akslet, som museumsmaskinen B 1371. Gävle, 3. oktober 1987. Foto: Hans Jørn Fredberg.

1919 fik SJ leveret 96 B-maskiner. De sidste tre B-maskiner blev leveret i 1943-44 til privatbanen Stockholm-Västerås-Bergslagen (SWB) og er stort set identiske med de 25 år ældre SJ-maskiner. Kun få år senere overtog SJ disse tre lokomotiver sammen med SWB. Mellem 60 og 70 af disse smukke maskiner med »vindkløver-front« eksisterer stadig, heraf 56 beredskabs-lokomotiver.

Godstogs-lokomotivet af litra E, hvoraf mange senere ombyggedes med en ekstra løbeaksel forrest til litra E2, var den sidste toglokomotiv-type, SJ anvendte. Så sent som i 1972 blev de sidste E- og E2-maskiner sat i »beredskabs-mølpose« efter at have gjort sporadisk tjeneste i begyndelsen af 1970'erne. Med et akseltryk på kun godt 12 tons passede lokomotivet godt til de mange baner med svag overbygning, samtidig med at den af SJ fik betegnelsen »synnerligen økonomisk och lämplig, användbar för såväl godståg som tunga persontåg«. I alt byggedes 130 stk. E-lokomotiver med hjulstillingen ODO-T3. En stor del byggedes senere om med forløber til 1DO-T3, så største hastighed kunne hæves til 65 km/t. 85 af de oprindelige 130 er bevaret som bered-

skabslokomotiver. Desuden findes enkelte museumslokomotiver.

E10-lokomotivtypen, bygget i 1947, var med oliefyring og mange andre raffineringer SJs mest moderne lokomotivtype. 10 styk med hjulstillingen 2D0-T3 blev bygget, og af dem er seks bevaret som beredskabslokomotiver. Med en drivhjulsdiameter på 1400 mm kan E10-maskinerne klassificeres som middelsvære godstogsmaskiner. □

### SJs beredskabsdamplokomotiver 1990:

Nr.	Litra	Bygget	Hjulstill.						
901	E	N&H	830/07	ODOT3	954	E2	MOT	408/08	1DOT3
902	E	N&H	831/07	ODOT3	955	E2	MOT	409/08	1DOT3
904	E2	N&H	833/07	1DOT3	956	E2	MOT	410/08	1DOT3
905	E2	MOT	372/07	1DOT3	957	E2	MOT	411/08	1DOT3
906	E2	MOT	373/07	1DOT3	979	E2	FAL	96/09	1DOT3
908	E	MOT	375/07	ODOT3	981	E2	FAL	98/09	1DOT3
909	E2	MOT	376/07	1DOT3	982	E2	FAL	99/09	1DOT3
933	E2	MOT	399/08	1DOT3	984	E2	FAL	101/09	1DOT3
934	E2	MOT	400/08	1DOT3	986	E	ATL	105/09	ODOT3
936	E2	MOT	402/08	1DOT3	987	E2	ATL	106/09	1DOT3
937	E	MOT	403/08	1DOT3	988	E2	ATL	107/09	1DOT3
948	E2	N&H	894/08	1DOT3	1027	B	MOT	432/10	2COT4
949	E2	N&H	895/08	1DOT3	1035	B	MOT	443/10	2COT4
952	E	N&H	898/08	ODOT3	1036	B	MOT	444/10	2COT4
					1037	B	MOT	445/10	2COT4
					1038	B	MOT	446/10	2COT4
					1040	E2	N&H	939/10	1DOT3
					1042	E	N&H	941/10	ODOT3
					1045	E	N&H	944/10	ODOT3
					1046	E2	N&H	945/10	1DOT3
					1047	E2	N&H	946/10	1DOT3
					1071	E2	FAL	117/10	1DOT3
					1072	E2	FAL	118/10	1DOT3
					1081	B	MOT	454/11	2COT4
					1083	B	MOT	456/11	2COT4
					1084	B	MOT	457/11	2COT4
					1085	B	MOT	458/11	2COT4
					1089	E	N&H	965/11	ODOT3
					1090	E	N&H	966/11	ODOT3
					1092	E2	FAL	128/11	1DOT3
					1093	E2	FAL	129/11	1DOT3



E2-maskinerne blev ved ombygningen fra E til E2 forlænget en meter til den ekstra forløber. E2 1184 i Åmål, 27. maj 1968. Foto: Hans Jørn Fredberg.



Et mindre antal E-lokomotiver (uden forløber) eksisterer stadig. E 902 var stadig driftslokomotiv i Simrishamn 22. september 1968. Siden '72 har det stået i plastpose. Foto: Hans Jørn Fredberg.



Nr.	Litra	Bygget	Hjulstill.						
1096	E2	FAL	133/11	1DOT3	1315	B	MOT	588/17	2COT4
1098	E	FAL	135/11	ODOT3	1316	B	MOT	589/17	2COT4
1099	E2	FAL	136/11	1DOT3	1317	B	MOT	590/17	2COT4
1101	E2	N&H	974/11	1DOT3	1320	B	N&H	1115/17	2COT3
1102	E	N&H	975/11	ODOT3	1323	B	N&H	1118/17	2COT3
1103	E	N&H	976/11	ODOT3	1324	B	N&H	1119/17	2COT3
1105	E2	N&H	978/12	1DOT3	1326	E2	MOT	601/17	1DOT3
1107	B	MOT	462/11	2COT4	1327	E	MOT	602/17	ODOT3
1108	B	MOT	463/11	2COT4	1328	E	MOT	603/17	ODOT3
1119	E2	MOT	466/12	1DOT3	1329	E2	FAL	238/17	1DOT3
1120	E2	MOT	467/12	1DOT3	1330	E	FAL	239/17	ODOT3
1121	E2	MOT	468/12	1DOT3	1331	E2	FAL	240/17	1DOT3
1122	E2	MOT	469/12	1DOT3	1332	E	FAL	241/17	ODOT3
1123	E2	N&H	979/12	1DOT3	1333	E2	FAL	242/17	1DOT3
1124	E2	N&H	980/12	1DOT3	1334	E2	FAL	243/17	1DOT3
1125	E2	N&H	981/12	1DOT3	1335	E2	FAL	244/17	1DOT3
1127	E2	FAL	150/12	1DOT3	1364	B	N&H	1142/18	2COT3
1128	E2	FAL	151/12	1DOT3	1365	B	N&H	1143/18	2COT3
1135	B	MOT	477/12	2COT4	1366	B	N&H	1144/18	2COT3
1136	B	MOT	478/12	2COT4	1369	B	N&H	1147/18	2COT3
1137	B	MOT	479/12	2COT4	1376	B	N&H	1154/18	2COT3
1139	B	N&H	999/12	2COT4	1379	B	FAL	265/19	2COT4
1141	B	MOT	487/13	2COT4	1381	B	FAL	267/19	2COT4
1143	B	MOT	489/13	2COT4	1384	B	MOT	629/18	2COT4
1144	B	MOT	490/13	2COT4	1386	B	MOT	631/18	2COT4
1147	B	N&H	1004/13	2COT4	1428	B	MOT	643/19	2COT4
1149	B	N&H	1006/13	2COT4	1429	B	MOT	644/19	2COT4
1150	B	N&H	1007/13	2COT4	1431	B	MOT	646/19	2COT4
1152	E2	FAL	168/13	1DOT3	1432	B	MOT	647/19	2COT4
1153	E	FAL	169/13	ODOT3	1454	E2	MOT	651/19	1DOT3
1155	E2	ATL	133/13	1DOT3	1455	E2	MOT	652/19	1DOT3
1179	E2	MOT	504/13	1DOT3	1456	E2	MOT	653/19	1DOT3
1180	E2	MOT	505/13	1DOT3	1459	E2	MOT	656/20	1DOT3
1182	E2	MOT	507/14	1DOT3	1460	E	MOT	657/20	ODOT3
1183	E2	MOT	508/14	1DOT3	1463	E2	MOT	660/20	1DOT3
1184	E2	MOT	509/14	1DOT3	1695	B	N&H	2079/43	2COT3
1189	E	N&H	1023/14	ODOT3	1696	B	N&H	2080/43	2COT3
1190	E2	N&H	1024/14	1DOT3	1742	E10	N&H	2159/47	2DOT4
1193	E2	N&H	1024/14	1DOT3	1744	E10	N&H	2161/47	2DOT4
1194	E2	N&H	1024/14	1DOT3	1745	E10	N&H	2162/47	2DOT4
1195	E	FAL	175/14	ODOT3	1746	E10	N&H	2163/47	2DOT4
1217	E2	MOT	519/14	1DOT2	1747	E10	N&H	2164/47	2DOT4
1220	B	N&H	1036/14	2COT3	1748	E10	N&H	2165/47	2DOT4
1221	B	N&H	1037/14	2COT3					
1222	B	MOT	521/13	2COT4					
1223	B	MOT	522/13	2COT4					
1238	E2	FAL	213/15	1DOT3					
1241	E2	ATL	162/15	1DOT3					
1242	E2	ATL	163/15	1DOT3					
1267	B	MOT	555/15	2COT4					
1268	B	MOT	556/15	2COT4					
1270	B	MOT	561/16	2COT4					
1281	B	MOT	569/16	2COT4					
1283	B	MOT	571/16	2COT4					
1286	B	N&H	1093/16	2COT3					
1287	B	N&H	1094/16	2COT3					
1289	B	N&H	1096/16	2COT3					
1290	B	N&H	1097/16	2COT3					
1312	B	MOT	585/16	2COT4					

#### Forkortelser:

ATL: Atlas  
 FAL: Falun  
 MOT: Motala  
 N&H: Nydquist & Holm

#### Kilder:

SJKs medlemsblad »Tåg«  
 SJK-skrift »Ånglok tillverkate i Sverige«

## Om rykkere og registre

Angående kontingentopkrævninger og rykkere, så ligger det sådan, at der desværre er blevet udsendt 85 rykkere for meget. Dette indlæg skal derfor betragtes som svar til de mange, der ønskede en tilkendegivelse fra mig om, at deres kontingent var registreret.

Ved at læse dette, så er svaret hermed positivt. Det ligger sådan, at efterhånden som vores nye EDB register kommer til at virke, så vil vi automatisk slette de medlemmer, der ikke har betalt senest efter den udsendte rykker. Vores love foreskriver, at kontingentet skal være betalt den 1. marts pågældende år.

Forklaringer er der jo mange af, men denne gang skyldes miseren, at registret nu er flyttet til sekretariatet og at vi desuden er ved at lægge det definitivt over på EDB. At der så samtidig var ved at gå en girokuvert galt i byen, ja, det har desværre kostet en række kommentarer fra mange medlemmer. Vi er nu ved at få hold på vores store medlemsskare. Af samme grund skal jeg derfor opfordre alle medlemmer til at huske deres medlemsnummer ved henvendelse til foreningen fremover. Nummeret står både på medlemskortet og i adressen bag på bladet. Det er IKKE 2237. Det er vores nummer hos postvæsenet.

Jeg vil slutte med at takke medlemmerne, der havde betalt og alligevel fik en rykker, for deres tålmodighed med at svare på brevet, de fik«.

Flemming Jakielski, kasserer



Forfatteren foran T 3 i sommeren 1990. Motorkassen er netop isat. Det ses næppe i den sort/hvide gengivelse, at T 3 på billedet er i lynettefarve. T 3 skal selvfølgelig føres tilbage til lysegråt. Foto: Claus Walther.

## Traktor 3 - et pensioneret privatbaneklenodie

*Det startede med en havareret motorvogn, på Frederiksværkbanen, i slutningen af 40'erne. Sjovt nok havde Museumsbanen den samme grund til anskaffelsen 40 år senere.*

### Af Anders Bruun

Museumsbanen besluttede i efteråret 88 at istandsætte skagensbanemotorvognen M1. Under forberedelsen viste det sig desværre, at der var sket stor skade på gearkasse og drivstænger, som vi på daværende tidspunkt ikke havde kapacitet til at reparere. Heldigvis vidste vi, at Frederiksværkbanen havde en udrangeret rangertraktor, som var bygget på en Maybach motorbogie, magen til den vi stod og manglede.

Efter aftale, med direktør Niels Møller (GDS/HFHJ), kunne vi overtage Traktor 3 til skrotværdien. Nu skulle vi endelig have M1 ud at køre, men ak: det går sjældent som præsten prædiker. Rygtet om Traktor 3's videre skæbne var nået til værkstedet i Hun-

dested. Der faldt det ikke i god jord, at Museumsbanen ville skære Traktor 3 i stykker til reservedele. Der var veneration omkring køretøjet.

På det tidspunkt var Traktor 3 ankommet til remisen i Maribo. Transporten fra Frederiksværk foregik på blokvogn. Læsningen af denne skete med stor hjælp fra stålvalseværket og det lokale politi.

Problemerne hobede sig op for Museumsbanen. Pludselig stod der både en havareret motorvogn og en rangertraktor med frostsprængt motor i Maribo. Efter megen diskussion blev vi enige om, at Traktor 3 egentlig også var bevaringsværdig. Et typisk stykke privatbanemateriel, bygget på det lokale værksted efter de forhåndenværende søms principper. Vi ville restaurere den!!

Med velvilje fra »Gedser remise«, fik vi anbragt skagensbanemotorvognen i tørvej, så den er bevaret for eftertiden, og forhåbentlig, en dag kommer ud og køre.

### Arbejdet går i gang

I løbet af efteråret 89, startede vi i det små med arbejdet på Traktor 3. Første punkt var motoren, motorblokken var frostsprængt. Planen var at svejse den, men efter at vi havde skildt den ad, kunne vi konstatere at dette ikke var muligt. Desuden, var det umuligt at opdrive reservedele til den. Motoren, som var af typen Leyland, hørte til de sjældne. Der var faktisk kun importeret fem af denne type, i midten af 40'erne.

Da vi nu ikke havde mulighed for at restaurere Traktor 3 til det den oprindeligt var,

blev vi enige om at genopbygge og tilpasse den til vores behov.

Efter at have fjernet motorkasserne, fjernet resterne af den gamle motor og ledningsnettet, kunne vi starte med at lægge den nye i.

Motoren, som vi har fået fra vores lokale vognmand, Norman Larsen, er fra en gammel Scandia lastbil. Oprindeligt var den for stærk til Traktor 3, men det fik vi klaret ved at afmontere turboladeren. Størrelsen, fysisk forstået, var også for stor, men det kunne lige gå, efter at vi havde afkortet en kardanaxsel.

### Rør tæret op

Nu var turen kommet til bremsesystemet. Oprindeligt var Traktor 3 udstyret med både tog- og maskinbremse, men da kompressoren blev drevet af kardanaxselen og kun pumpede luft under kørsel, var togbremsen blevet afmonteret. Togbremsen ville vi gerne have monteret igen, og problemet med luften løste vi ved at bruge kraftudtaget på den nye gearkasse. Rørarbejdet, viste sig at være væsentligt mere omfattende end først

antaget. De eksisterende rør og lufttanke var tæret op, og vi måtte starte helt fra bunden af med et nyt luftanlæg.

Vi var nu tæt på den første prøvekørsel, men inden da skulle vi have set hovedlejerne efter. Dette initiativ gav bonus, for sølerne var rustne og smørepuderne var rådne. Efter dette arbejde var færdigt, kørte Traktor 3 for første gang, ved egen kraft, på Museumsbanen.

Da vi havde kørt en tur frem og tilbage foran remisen, kørte vi i hus igen, idet vi stadigvæk manglede instrumenteringen. Dette kunne laves rimeligt nemt, da vi havde det gamle instrumentbord fra Lollandsbanens nr. 15 (tidligere Amagerbanen).

### Dødmænd søges

Det eneste tekniske problem, som var tilbage, var en dødmænd. Det ville vi gerne have lavet, så Traktor 3 kunne køres enmandsbetjent, det ville være en fordel ved personalemangel. Dødmænden blev lavet på samme måde som på en triangelvogn. Ved aktivering kobler den ud og bremser.

På grund af vejret, har det endnu ikke væ-

ret muligt at male Traktor 3, men efter planen skulle den være færdig omkring sæsonstart, først tilbage til sit gamle udseende i den oprindelige bemaling, men med en del tekniske ændringer.

Vi kan glæde os over, at et af de mere særprægede stykker jernbanemateriel er bevaret for eftertiden. Det ville ikke have ladet sig gøre uden støtte til projektet. Så tak til alle som har hjulpet os. I har på jeres måde været med til at bevare et dansk stykke jernbanehistorie. □

### HFHJ T3, tekniske data:

Byggested:	HFHJ-værksted, Frederiksværk
Byggeår:	1956
Transmission:	Dieselmekanisk
Motor:	Leyland
Effekt:	150 HK/1800 omdr.
Akselafstand:	3500 mm
Tjenestevægt:	15 t

*I næste nummer bringer vi en skalategning af HFHJ T3 (red.).*

*Jernbanen set i streg (3):*

# Tankvogn FFJ 1010

*- et typisk privatbaneprodukt: genbrug fra ende til anden...*

## Af John Rasmussen

Vognen er bygget 1935 på Aalborg Privatbaners egne værksteder, til brændolieforsyning af banens jernbanefærge i Hvalpsund, jvf. Jernbanen nr. 5/1990.

Den er et typisk privatbaneprodukt, idet man har taget hvad man har og får det bedste ud af det.

Vognen deler litra og nummer med en tidligere ballastvogn, FFJ Ta 1010, som sam-

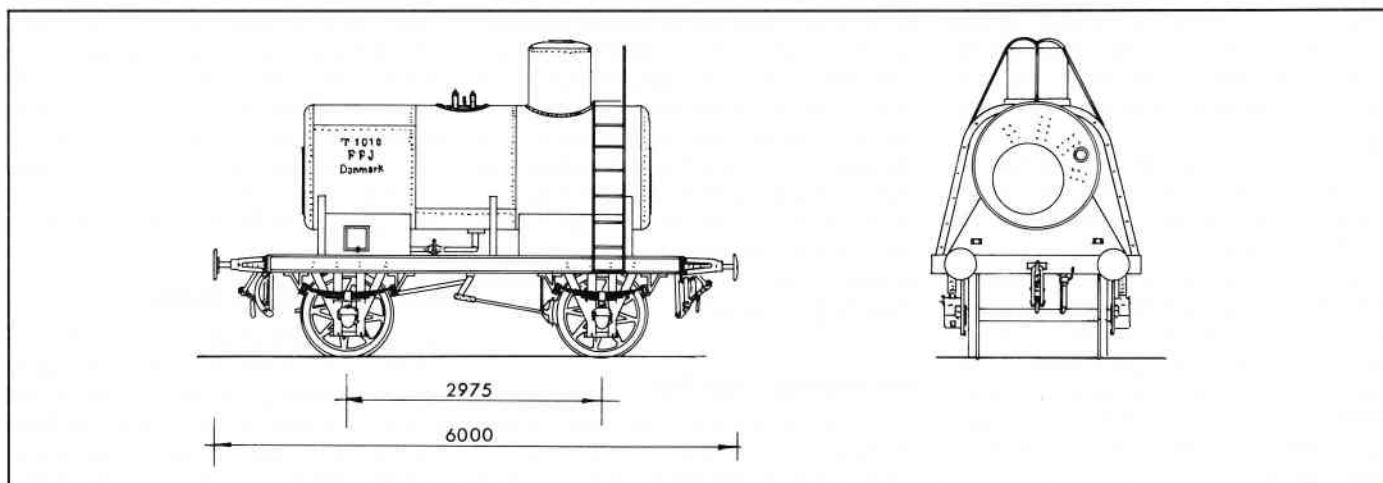
men med et par andre vogne var blevet ud-rangeret. Ved sammenligning af køretøjene fremgår det, at man kun har kunne anvende dele som hjul, akselgafler, puffer m.m., da den oprindelige vogn havde træundervogn. Selve tanken er en brugt kedel fra værkstederne. Vognen overgik ved banens nedlæggelse i 1969 til MHVJ.

Vognen er udstyret med trykluftledning og

vægtstangsbremse. Endvidere er vognen ved MHVJ udstyret med elektrisk pumpe og vandudtag i enderne til vandpåfyldning af lokomotiverne under kørsel. □

### Data:

Længde:	6000 mm
Akselafstand:	2975 mm (målt)
Last	6000 l
Tara:	7200 kg







Jo, vi snyder ikke, det er et billede fra en privatbane. Frederiksværkbanen gjorde i april flere forsøgskørsler med MX-trukne persontog jvf. omtalen i sidste nummer. Foto d. 3. april i Frederiksværk af Thomas Nørgaard Olesen.

# Jernbanenyt - kort fortalt

I dette nummer: Privatbanerne og Veteranbanerne.

## Privatbanerne



### Privatbanerne - en del af den kollektive trafik, vi ikke kan undvære

Lørdag den 6. april 1991 kunne man atter læse i forskellige dagblade, at finansministeriet havde planer parat til at gennemføre nogle helt urealistiske sparekrav til privatbanerne.

Ifølge forslaget skulle tilskuddet til de 13 privatbaner reduceres med 60 mio. kr. i 1992, 70 mio. kr. i 1993, og i 1995 med 83 mio. kr. i forhold til de oprindeligt fastsatte rammer. De skitserede besparelser ville betyde, at der i 1995 kun vil være to mio. kr. tilbage i statstilskud - som en slags lønreserve.

De voldsomme sparekrav var forbløffende, idet privatbanerne i 1990 - efter den såkaldte Würtzen-rapport, der fremkom i 1989 - indgik en aftale med trafikministeriet om nogle tilpasninger af samtlige privatbaners tilskud, som fra 1989-1994 ville betyde et fald med ca. 14 mio. kr. over årene 1991-94 til 119,1 mio. kr. Disse beløb dækker såvel statens (70%) som amters/kommuners (30%) tilskud. Denne reduktion vil udgøre ca. 10,5% af privatbanernes samlede tilskudsramme.

De nye sparekrav var forudsat opnået gennem forenkling af banernes drift; en forenkling som privatbanerne på egen forledning har sat igang for at kunne opfylde den i 1990 indgåede aftale med trafikministeriet.

Reaktionen på det planlagte sparekrav udeblev heldigvis ikke, og allerede tirsdag den 9. april krævede socialdemokraten Poul Erik Dyrland i Folketinget, at den konservative trafikminister, Kaj Ikkast, skulle forklare regeringens planer med privatbanerne. SF's trafikordfører, Tommy Dinesen, meddelte til Ritzau, at man forberedte et udspil om den kollektive trafik, hvori man naturligvis ville inddrage privatbanerne. Den radikale Jens Bilgrav-Nielsen meddelte, at man var parat til at drøfte, hvordan man støtter den kollektive trafik og yderligere inddrager amterne i opgaven. »Vi skal styrke den kollektive trafik og privatbanerne«, sagde Jens Bilgrav-Nielsen.

### Har stormen lagt sig?

Siden har der været et antal møder mellem privatbanernes ledelser, politikere og embedsmænd, og det ser heldigvis ud til, at

stormen på privatbanerne endnu en gang er klaret, selv om resultatet af forårets forhandlinger mellem trafikministeriet, finansministeriet og privatbanerne nok vil ende med nogle ekstra besparelser end dem, der blev aftalt i 1990.

I de enkelte egne af landet, hvor privatbanerne dgligt betjener et stor antal rejsende, hersker der ikke tvivl om, at man ønsker at bevare dem. Lokale politikere er trygge ved den måde de løser en del af den kollektive trafik i deres områder. Lad os håbe, at forårets drøftelser må skabe en aftale om de kommende års tilskud til privatbanerne, således at ledelserne sammen med deres øvrige personale kan få fornøden arbejdsro til at løse de opgaver, som de har påtaget sig. De samme forhold ønskede »storeborer«, DSB, og de fik det i 1990! *Ole Plum*

### Gribskovbanen (GDS)

Som den eneste privatbane har Gribskovbanen nu fået indført mellemblok i sit signal- og sikringsanlæg. Det er på strækningen Hillerød-Kagerup at der nu kan fremføres tog med få minutters interval, og det har ikke mindst betydning i morgenmyldretiden,

Helsinge særprægede station får nok ikke lov at ligge længe endnu. Skønt den er gribskovbanens ældste station skønnes den ikke bevaringsværdig. Selve placeringen i forhold til sporet har været en medvirkende årsag til at en ny station ventes opført inden længe. Stationsbestyrer Mikkelsen skridter perronen af efter klarmelding til et af lørdagens tog. Foto d. 18. november 1990 af Jan Forslund.



hvor togene er så lange, at de må deles inden afgang fra Kagerup.

GDS har ikke opgivet tanken om også at få etableret en egentlig krydsningsstation på omtalte strækning, og der er da også søgt om investeringstilskud hertil. I samme ombæring søger Gribskovbanen om tilskud til en ny Helsinge station, og denne har førstehedsprioritet. Mange vil nok begræde en nedrivning af den særprægede (både i beliggenhed og arkitektur) station, men mange års meget nødtørftig vedligeholdelse har sat sine spor. Den nye stationsbygning placeres tæt på banelegemet, og derudover vil hele det omliggende stationsmiljø undergå omfattende ændringer.

Vi har tidligere fortalt i denne rubrik, at al godskørsel på GDS er ophørt. Det er også formelt korrekt, men der køres dog fortsat på årsbasis ca. 15 togløb. I hovedsagen køres til Helsinge med bedagede, men smukke L 1. Endnu har de fire MX'ere på søsterbanen HFHJ altså ikke fået lov at befare Gribskovbanen, og vil det sandsynligvis heller aldrig ske. De i sidste nummer omtalte

forsøgskørsler med to MX'ere i ITC forspand på HFHJ er kun foranlediget for at have en driftreserve på Frederiksværkbanen.

Det sidste vingesignal øst for Storebælt blev nedrevet i begyndelsen af december 1990. Indkørselssignalet, ca. 700 meter udenfor Hillerød, blev nedtaget af DSB, og var indtil det sidste funktionsdueligt.

Efter gigantåret 1990, hvor Gribskovbanen, hvad angår passagertal, satte den ene rekord efter den anden, udviser tallene nu en svagt faldende tendens, men det ventes fortsat, at totalen for 1991 vil ligge tæt på 1 1/2 mio rejsende. Jan Forslund

### Helsingør-Hornbæk-Gilleleje Banen (HHGB)

Drønningmølle station er omkring 1. juni færdigrenoveret som ny krydsningsstation med nyt spor. Stationen vil blive vigtig set i lyset af den nye køreplan, som netop er trådt i kraft, idet Drønningmølle bliver fast krydsningsstation i en intensiveret kørsel med halvtimesdrift i dagtimerne. Der er

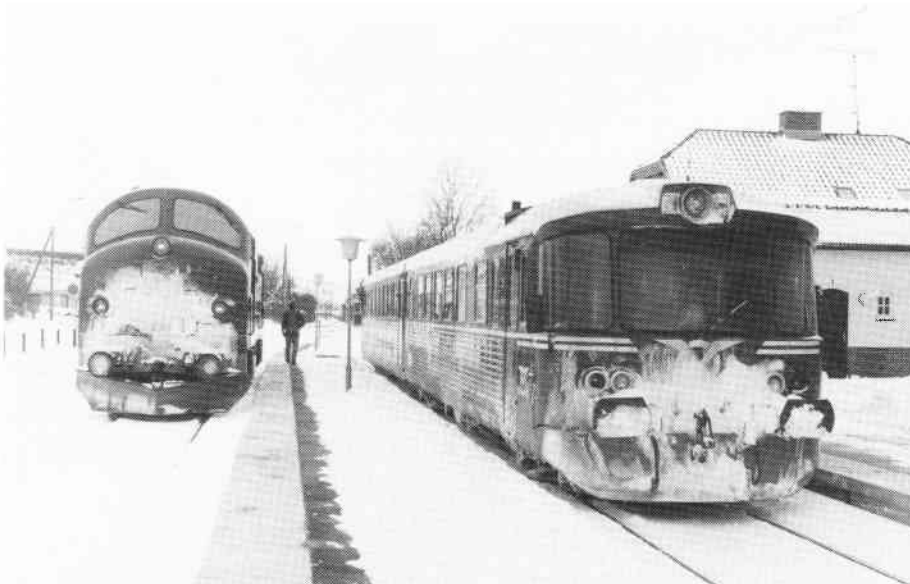
endvidere indført nye faste minuttal, tilpasset til Kystbanens nye køreplan.

Den 14. juli er af Hornbækbanen fastsat som jubilæumsdag (75 år på Gillelejedelen, 85 år på strækningen Helsingør-Hornbæk). Der køres bl.a. med veteranog (HgJK) og IC/3 tog udover de ordinære togløb. Jan Forslund

### Høng-Tølløse Jernbane (HTJ)

Vinteren faldt i februar måned, og den 14. og 15. februar kørte OHJ Mx 103 snerydningstog på HTJ for at hjælpe Y-togene gennem snedriverne, der som sædvanlig voldte de største problemer ved Udstrup og Kulby. Toggangen blev iøvrigt opretholdt i normalt omfang uden større forsinkelser.

Den nye køreplan på HTJ fra den 2. juni 1991 ændres væsentligt som følge af DSB's ændrede minuttal på Nordvestbanen. Der bliver afgang fra Tølløse i minuttal 53 med ankomst til Slagelse i minuttal 44. I modsat retning vil togene afgå fra Slagelse enten i minuttal 47 eller 57 for i begge tilfælde at nå



Sneproblemer på HTJ blev klaret ved nogle enkelte MX-løb den 14. februar. Især nær Kulby sneede det så hurtigt til, at lynetterne havde svært ved at holde sporet frit. Her krydsning i Kirke Eskildstrup efter endt snerydning. Foto Ole Chr. M. Plum.

Tølløse i minuttal 47. Kørslen på DSB-strækningen Tølløse-Holbæk vil herefter kun omfatte tre forbindelser på hverdage med tog, der supplerer den ellers faste køreplan på HTJ. Disse tog standser ved alle holdesteder.

Motortroljen OHJ-HTJ 70 har i februar-marts 1991 fået udskiftet sin udslidte benzomotor med en ny Ford dieselmotor. For at skabe plads til den nye kraftigere motor er frontpartiet ændret.

Personvognen HTJ Bn 72 er i april 1991 taget på værksted for revision, montering af automatisk dørlukning og opmaling i banens nye design. *Ole Plum*

## Odsherreds Jernbane (OHJ)

I april og maj 1991 fornyes alle sporene på værkstedsområdet i Holbæk af HTJ's baneafdeling.

På Grevinge station vil varehuset blive nedrevet i løbet af foråret.

Fra DSB har OHJ i december 1990 købt diesellokomotivet Mx 1038 med henblik på indvinding af reservedele. Lokomotivet er hensat i Nykøbing Sj.

OHJ Mx 102 er i april 1991 taget på værksted for at blive opmalet i Odsherredsbanens design.

Motortroljen OHJ-HTJ 73 (ex DSB trolje 72), der i nogle år har været anvendt på OHJ som trolje 72, er indtaget på værkstedet for revision, indbygning af ny Ford dieselmotor, flytning af kran samt opmaling i april 1991.

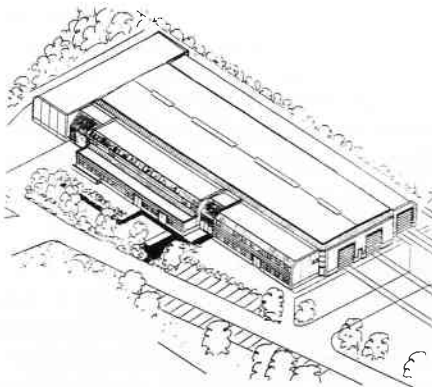
Personvognene OHJ Bne 281, Bm 282, Bn 283 og Bnm 284 er i efteråret 1990 blevet ombygget med automatisk dørlukning. Samtidig er Bn 283 og Bnm 284 forsynet med banernes nye logo. *Ole Plum*

## Østbanen (ØSJS) Bygning af nyt togværksted til Østbanen.

I januar 1989 modtog Østbanen statens tilsagn om investeringsstøtte i finansårene 1989-90-91 til bygning af et nyt togværksted i Hårlev. Sideløbende hermed havde de i banens drift interesserede kommuner givet tilsagn om at yde deres bidrag til det nye værksted. Projektet er tidligere omtalt i Jernbanen nr. 6/88 og nr. 4/90.

Totalentreprisen blev - efter licitation - vundet af H. Hoffmann og Sønner A/S, og byggeriet blev igangsat ultimo 1989, hvor bl.a. drejeskiven og Østbanens gamle rundremise blev nedrevet.

Grundstensnedlæggelsen fandt sted den 2. maj 1990, rejsegildet fejredes den 16. august, og den 17. december 1990 blev totalentreprisen afleveret til Østbanen. Herefter har Østbanen selv forestået indflytning og opstilling af maskiner og inventar med hertil hørende supplerende installationer, samt - ikke mindst - lagt de nye spor på værkstedsområdet, hvor der er blevet plads til de nødvendige spor ved at bygge et krydssporskifte (en »englænder«) midt i området.



Værkstedshallen i Østbanens nye værksted. Foto d. 25. marts 1991 af Ole Chr. M. Plum. Tegningen ovenfor er lavet af Østbanen.



### Værkstedets indretning:

Værkstedsbygningen er udført med en værkstedshal og vaskehal med henholdsvis to og et spor, alle med en længde svarende til tre Y-togs vogne. Mod syd er en lavere del med lager og hjælpeværksteder, hvortil knytter sig et spor til udendørs opstilling af bogier. Mod øst er placeret en lavere del i to etager med personalefaciliteter, kontorer, lagre, værksteder, fyrrum samt lokaler for baneafdelingen.

I de veldimensionerede værkstedsgrave er fremført forsyninger med olie, frostvæske, el og trykluft til arbejdsstederne, ligesom der kan aftappes spildolie direkte via et rør-system til spildolietank.

I renserum og vaskehal er fremført højtryksvand til afspuling. Vaskehallen er forsynet med en automatisk vaskemaskine samt anlæg for undervognsspuling - anvendelige til både busser og tog. I værkstedshallen findes en traverskran til 6,3 tons, og igennem renserum, truckværksted og motorværksted løber en kranbane med en 6,3 tons taljekran. Motorværkstedet er udstyret med en svingkran til 2 tons.

Bygningen opvarmes som det første industrihus i Hårlev med naturgas, idet det er fundet vigtigt også at tage hensyn til det ydre miljø.

Bygningerne er opført af betonelementer med frilagt svensk marmor samt glatte friser. Taget bæres af en gitterkonstruktion. Bruttoetagearealet i bygningen er på 3.067 m<sup>2</sup>.

### Personale og opgaver:

Maskinafdelingen beskæftiger i 1991 - incl. værkfører og værkstedsformand - 13 medarbejdere. Af disse vil de fire være beskæftiget i autoværkstedet, der fortsat vil være i den gamle værkstedsbygning. Autoværkstedet bliver udvidet med det østlige spor i det gamle togværksted, mens det vestlige skal fungere som remiseplads for et af banens diesellokomotiver.

I den nye værkstedsbygning har baneafdelingens otte medarbejdere også fået lokaler, og skurvogne m.m. vest for varehuset i Hårlev vil blive fjernet.

Maskinafdelingens vedligeholdelsesomfang omfatter i 1991:

- 7 dobbelte Y-togsæt
- 1 solokørende Y-togs motorvogn
- 2 diesellokomotiver af Mx-typen
- 3 mindre diesellokomotiver
- 1 motortrolje
- 1 sneslynge
- 5 godsvogne, heraf 2 olietankvogne

I autoværkstedet vedligeholdes:

- 20 rutebiler
- 1 turistbus
- 12 anhængere
- 4 anhængere
- 7 dieseldrevne tjenestevogne
- 1 rendegraver

Med indvielsen af det nye værksted på Øst-

banen indledes en ny og forhåbentlig lang æra med moderne og miljørigtige arbejdsforhold indrettet til optimal og rationel vedligeholdelse af banens rullende materiel.

Ved overgangen til vinterkøreplanen i september 1990 ophørte Østbanen med at videreføre enkelte tog over DSB-strækningen Køge-Roskilde. Derved fik man materiel til rådighed til en forøgelse at toggangen på Rødvig-strækningen om morgenen på hverdage. Dette har betydet et pæn stigning i rejsetallene på strækningen.

Østbanen har i december 1990 købt diesellokomotiverne Mx 1005 og 1036 fra DSB. Mx 1005 er uden ommaling omlitret til Mx 42 og er forsynet med banens logo (i hvidt) på fronterne. Når Mx 42 bliver ommalet i Østbane-design vil den antagelig få navnet »Klinterkongen«. Mx 1036 er indkøbt med henblik på indvinding af reservedele, og lokomotivet er hensat i Hårlev.

I marts 1991 har banen igen handlet Mx-lokomotiv med DSB, idet man har købt Mx 1004. Dette diesellokomotiv er i første omgang udlånt til Lollandsbanen, hvor det anvendes sammen med LJ's M34 og 35.

Ole Plum

## Oplev smalsporlandet !

Kun et par timer fra Danmark findes Nordeuropas længste smalsporede bane ( 187 km ), der nu kører på 5. sæson mellem Växjö og Västervik.

\* En rejse i magelig fart midt i den skønne sydsvenske natur.

\* Et ægte hyggeligt sidebanemiljø.

\* Vejen til vandrestier, cykel- eller kanoture, til Østersøskærgård.

\* Tag familien med eventyrtoget til Astrid Lindgrens verden med bla.

\* Pippi Langstrømpe, miljøer som bulderbyen, Mattisborgen m.f.

Få brochure på turistkontorerne i Småland, Sveriges turistkontor i København eller bestil den hos **Smalspåret, Box 108, S-577 22 Hultsfred.**

### Køreplan 1991 !



	2183	2185	2191	2187	2189
Växjö	7.35	10.35	13.35		16.35
Bråså	8.22	11.22	14.21		17.11
Åseda	9.05	12.05	14.56		17.50
Hultsfred	10.18	13.18			19.00
Hultsfred	10.35	13.30		16.28	19.05
Västervik	12.03	15.08		18.00	20.30



	2190	2180	2182	2192	2184	2186	2188
Västervik	8.52	11.45		14.45	17.30	01.35	
Hultsfred	10.21	13.21		16.21	18.56	a)	
Hultsfred	7.45	10.35		15.30			
Åseda	9.02	12.02		15.02	17.50		
Bråså	9.38	12.38		15.36	18.25		
Växjö	10.23	13.23		16.20	19.10		

Togene 2183, 2189, 2180 og 2184 kører dagligt 8/6 - 25/8 undt. 21/6. Tog 2188 kører natten efter lørdagen 29/6 - 27/7. Øvrige tog kører 29/6 - 11/8. Tilføjelser: a) Til Tuna 02.31 (forlænges evt. til Hultsfred under visefestivalen i Västervik).

## Veteranbanerne

### Limfjordsbanen

11. april 1989 ankom SB M6 til Aalborg som »død« maskine i en MH udveksling. 10. april 1991 blev SB M6 synet og godkendt for første gang i LFB regi.

To år skulle der altså gå, fra at vi modtog en maskine der, troede vi, bare skulle støves af og

forsynes med batterier inden den kunne køre. Men det er jo en ærlig sag at måtte erkende, at man bliver klogere, som tiden går.

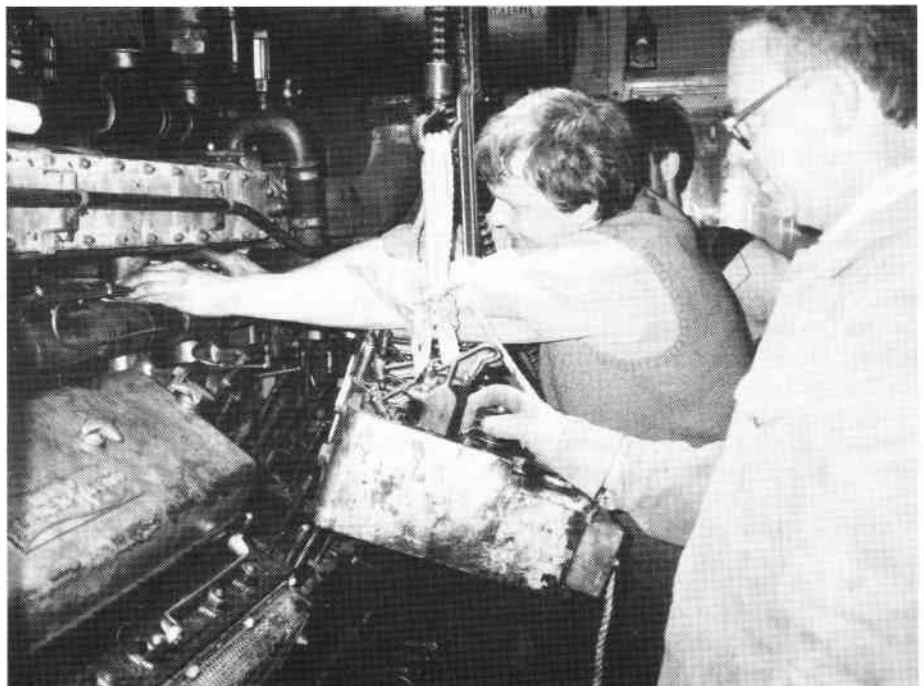
Siden jubilæet i Skagen har der været arbejdet intenst med M6's motor. Der er således blevet trukket cylinderforinger på de tre af Paxman Pieardoens 12 cylindre

Udover det kendte tærehul var der tegn på tæring ved yderligere en cylinder. Tærehuller-

ne i kølekappen blev efterfølgende tætnet med R-metal. Efter at have udspartlet tærehuller i cylinderforingerne også med R-metal er disse blevet vendt og genmonteret 90° i forhold til den gamle placering. Efter check af plejstangslejer blev motoren samlet og prøvekørt.

Motoren har været prøvekørt i knap 25 timer inden M6 blev synet. Af de 25 timer har

Der er bakset og regeret for at gøre SB M6 klar til sommerens kørsler. På billedet af Martin Jacobsen i juni 1990 er Ove Thomsen (tv) og Hans Meyer (nyudnævnt næstformand i DJK) i færd med at kigge lidt på motoren. At drive veteranbane er ikke kun at fremvise facaden en solskins søndag - der ligger altid hårdt arbejde bag.







Fra Randersugen 1990. MO 554 fremfører også i år (17. - 18. august) flere tog. Foto af John Armstrong Pedersen.

motoren været belastet i ca. 15. Prøvekørslerne er forløbet uden problemer.

Vi har besluttet at bruge de kommende vintre til at foretage foringstræk på resten af motorerne, tre cylindre af gangen. Problemet skyldes galvanisk tæring. Tæringerne må tilskrives de forskellige materialer der findes i og ved motorens kølesystem. Der er således komponenter af så forskellige materialer som støbejern, letmetal, kobber, alm. jern, galvaniseret jern, rådgods o.s.v. Vi forsøger at imødegå yderligere tæring ved at sikre gode elektriske forbindelser de enkelte dele imellem.

En repareret motor udgør jo ikke alene et diesellokomotiv. Udover mekanikken har vi måttet indbygge nødbremseventiler i begge førerrum. Derudover har vi indbygget et varmelegeme og en cirkulationspumpe i kølevandssystemet, så nu kan vi starte en forvarmet motor, hvilket jo letter starten gevaldigt. Vi har også indbygget en sivelader til vore batterier, således at disse altid er »oppe på mærkerne«.

Lokomotivets banerømmere er i tidens løb blevet afkortet til fire forskellige længder. Vi har nu gjort dem lige lange og til forskriftsmæssig højde over skinnerne. Indvendigt er lokomotivet nu ved at blive vasket ned og vi er gået i gang med at male motor m.v.

Vi er i skrivende stund ved at få afklaret, hvordan og, hvorledes, vi får uddannet personalet til at betjene M6, og når dette læses i bladet, skulle første mand gerne have kørt attestkørslen.

SB M6 er »samlet« i 1952 af Scandia i Randers. Lokomotivet blev til som en erstatning for et »rigtigt« marcipanbrød som SB ikke fik penge til. De ældste dele på M6 er boggiene, disse er bygget af Nakskov Skibsværft til MTJ i 1924. Motoren er leveret til Ry Møllers Elværk i 1946. Efter motoren blev installeret blev den på anbefaling fra motorfabrikanten bygget om, således at den bedre kunne klare forholdene i et lokomotiv. Motoren er konstrueret til brug i ski-

be. Motoren yder iflg. instruktionsbogen 475 hk ved 1200 o/min. I M6 er motorens omdrejningstal begrænset til 1000 o/min, hvilket giver en ydelse på knap 400 hk.

Ove Thomsen

## Randersugen 1991

I weekenden 17. aug. - 18. aug. er der en god mulighed for at opleve svundne tiders stemning fra jernbanens ungdom, idet DSB Museumstog Randers i forbindelse med den årlige »Randers-uge« afholder åbent hus arrangement på remiseområdet i Randers i tidsrummet 9.30-16.00 begge dage.

På området udstiller DSB Museumstog køreklart museumsmateriel, samt lokomotiver og vogne der afventer renovering eller som er anbragt i »mølpose«.

Desuden er der fotoudstilling, salg af jernbaneeffekter og -litteratur, udstilling af modeltog og mange andre spændende ting. DJKs salgsafdeling er også til stede.

I hele åbningstiden kører damplokomotivet F 441 i fast rutefart mellem stationen og remiseområdet for udstillingens besøgende. Kommer man i bil er der P-plads samt indgang fra Hvidemøllevej bag remisen. Entre til udstillingen er 20 kr. for voksne. For børn under 12 år er der gratis adgang i følge med voksne.

I forbindelse med udstillingen køres der begge dage særtog for besøgende mellem hhv. Randers-Langå og Randers-Auning. Førstnævnte køres af damplokomotivet E 991 og oprangeres bl.a. som eksprestog og blandetog, to af tidligere tiders kendte togtyper. Turen Randers-Auning-Randers køres om eftermiddagen, og varetages af den aldrende motorvogn MO 554 fra 1935. Desuden køres onsdag 21. aug. en aftentur langs fjorden fra Randers til Pindstrup og retur med bl.a. MO.

Der er på området mulighed for overnatning i en Bgc-liggevojn til en pris af 25 kr. pr.

nat. Medbring selv sovepose. På grund af begrænset antal pladser er tilmelding til overnatning nødvendig. Yderligere information samt tilmelding til liggevojn sker ved henvendelse til Hans Ole Petersen på tlf. 86 12 35 09.

John Armstrong Pedersen

## Læserne skriver

### Redaktionen har modtaget dette brev angående returnering af foto

Interessen for at fotografere har aldrig været større blandt jernbaneentusiaster, end den er nu. Herom vidner de store mængder billeder, som tilflyder de forskellige bogskribenter og -udgivere indenfor dansk jernbanelitteratur. Et stort billedmateriale til rådighed ved den endelige billedudvælgelse er en blandt flere vigtige forudsætninger for kvaliteten af den færdige publikation. Derfor undrer det mig noget, at interessen for at modtage billeder tilsyneladende er en del større end interessen for at returnere det lånte billedmateriale efter endt brug. Med ca. 20 års billedproduktion bag mig har jeg i de senere år selv bidraget med lån af billeder til jernbanebøger og -blade og må desværre konstatere, at glæden ved at se sit »mesterskud« på tryk ikke alene koster huller i fotoalbummene gennem både måneder og år men - foruden besværet med at fremfinde og sende billeder til udvælgelse - tillige besværet med at rykke modtagerne for at få sit materiale retur.

Senest har jeg til DJK udlånt alle mine billeder fra Skagensbanen - opsat på albumblade udtaget fra min samling - til brug ved udgivelsen af DJK's SB-bog sidste sommer. Ikke et eneste billede har jeg (trods rykkere) modtaget retur, og det til trods for at ikke et billede fandt vej til bogens sider! Tilfældet er ikke enestående, men det var det, der har fået bægere til at flyde over: Udover at skrive dette læserindlæg, som jeg håber vil skabe debat (og måske ændre tingenes tilstand - ?), har jeg besluttet, at jeg ikke længere vil udlåne billeder til brug for fremtidige publikationer - det er ikke besværet værd.

Jan Valeur

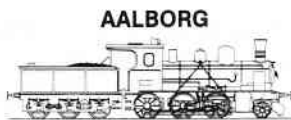
»Vi takker Jan Valeur for hans læserindlæg. Vi er naturligvis helt enige i, at lånte billeder altid skal afleveres hurtigst muligt.

Vi må erkende, at vi desværre nok har været lidt langsomme denne gang, men sagen er bragt ud af verdenen, omtrent samtidigt med at brevet fra Jan blev modtaget.«

Flemming Jakielski

# DJK's baner - køreplan 1991

Der er mange nyheder i dette års køreplan, bl.a. veterantog på Assensbanen. Som medlem kan du foretage een frirejse på hver af foreningens baner, dog kun i ordinære tog. Girokortet for 1991 kontingentet skal forevises.



**AALBORG**

**LIMFJORDSBANEN**

DANSK JERNBANE-KLUB  
NORDJYDSK AFD.

Ove Thomsen  
Nøddevej 27, Stæ  
9310 Vodskov  
98 25 63 25

**i** Julsrud . 98 37 30 71

Søndage 16/6 til 1/9

Priser: Voksne: kr. 35,00  
Børn: kr. 20,00

14.00	afg.	Aalborg	ank.	16.00
14.11	ank.	Gug	afg.	15.47
14.13	afg.	Gug	ank.	15.46
		Gistrup		
14.40	ank.	Grønlandshavnen	afg.	15.00



Mariager-Handest  
Veteranjernbane  
DANSK JERNBANE-KLUB

**i** MHVJ  
Ny Havnevej 2  
9550 Mariager  
  
Mariager station 98 54 18 64

Søndage i juni, juli og august

	P10	M12	M16	P18	P18/18	M22
Marager afg.	10.30	11.40	13.15	14.10	14.10	16.20
Tue afg.	10.50	12.01	13.33	14.28	14.28	16.38
Handest afg.	11.15	12.17	13.49	14.46	14.46	16.56
Handest Station an.				14.50		
Randers Station an.				15.33		
Randers afg.				15.40		

Søndage i juni, juli og august

	M9	P11	M13	M17	P18/18	M23
Randers afg.	9.55					
Randers an.	10.54					
Handest afg.	10.39					
Handest an.	10.40	11.40	12.30	14.08	15.19	17.26
Tue afg.	1	12.00	12.49	14.30	15.35	
Marager afg.	11.15	12.30	13.56	14.47	15.58	17.35

a = Kun i JULI. P = damptog M = motortog.

Alle tog undtagen litog kan standse ved trinbrætterne.

Ret til ændringer forbeholdes.

Torsdage i juli

	M12	P18/18
Marager afg.	11.40	14.10
Tue afg.	11.57	14.28
Handest afg.	12.13	14.46
Handest an.	14.30	
Randers Station an.	15.33	
Randers afg.	15.40	

Tirsdage i juli

	M12
Marager afg.	11.40
Tue afg.	11.57
Handest afg.	12.13
Handest an.	14.30
Randers Station an.	15.33
Randers afg.	15.40

Torsdage i juli

	P21	M23	P29
Randers afg.	9.55		
Randers an.	10.04		
Handest afg.	10.39		
Handest an.	10.40	12.30	15.15
Tue afg.	1	12.49	15.35
Marager afg.	11.20	12.35	15.55

**Billetspriser:** Randers-Marager tur/retur: kr. 48,00.  
Pensionister (65-billet) og børn (4-11 år): halv pris.  
Mariager-Handest tur/retur: kr. 38,00. Børn (4-11 år): halv pris.  
Cykler og barnevogne betoldes gratis.

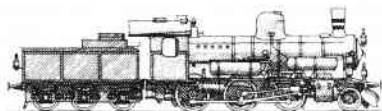
## MHVJ-kørsel ÅRHUS-ODDER

Lørdage fra 29. juni til 3. august samt 7. og 14. september

	M 1063	M 1075	M 1087		M 1068	M 1080	M 1092
Odder afg.	11.35			Århus H	12.50	14.20	15.50
Asserup an.	11.41			Viby J	12.57	14.27	15.57
Malling an.	11.50			Tranbjerg	13.07	14.37	15.07
Beder an.	11.56			Mårslet	13.15	14.45	15.15
Mårslet afg.	12.00	13.30	15.00	Beder an.			15.20
Tranbjerg an.	12.06	13.36	15.06	Malling an.			15.26
Viby J an.	12.15	13.45	15.15	Asserup an.			15.32
Århus H an.	12.25	13.55	15.25	Odder an.			15.40

M = motortog.  
Ret til ændringer forbeholdes.  
Billetspriser, enkelt:  
Voksen: Århus-Odder kr. 20,-  
Århus-Mårslet kr. 10,-  
Børn (4-11 år) halv pris.  
Pensionister (65-billet) halv pris.  
Cykler og barnevogne gratis.

Mariager-Handest-Veteranjernbane Ny Havnevej 2, 9550 Mariager . 98 54 18 64



D 826

## Dansk Jernbane-Klub

Damp tog med 400 pladser kan udlejes til byfester, byjubiler og lignende i det meste af landet.

Steam train for hire.  
Vermietung von Dampfzügen.

**i** INFORMATION  
Preben Clausen  
Vandværksvej 9  
Brejning  
7080 Børkop  
  
75 86 21 20

## En usædvanlig udflugt ?

Vil du have dit eget tog, er det **D-maskinegruppen**, du skal henvende dig til. Vi er specialister i at lave usædvanlige udflugter med damp tog. Henvend dig trykt på ovenstående telefon, og vi vil give dig et uforbindende tilbud.  
Skal du have mad i toget, har vi de rette forbindelser.

**15/7-20/7: DANMARK FOR FULD DAMP** - der starter i Fredericia og kører over Varde, Lemvig og slutter i Odense.  
Toget kan medføre cykler til udflugter undervejs.

Pris pr. person 950,- kr., børn og pensionister 590,- kr. - Overnatning i liggevogn i 4 persons køpé: 35,- pr. nat pr. pers. - Morgen-, middags- og aftensmad kan købes i toget.  
Nærmere oplysning om turen og tilmeldelse: P. Clausen efter 5/5.



Der ligger mange oplevelser og venter hver sommer, når DJKs baner lukker røg ud af skorstenene. Du kan møde damp tog, triangel-tog, skinnestog m.m., og oplevelserne er normalt lige store i regn som i sol. På billedet fra 1987 er der stemning så det basker - selv om det siler ned. Foto ved Limfjordsbanen af Martin Jakobsen.

## Veterantog ASSENS-GLAMSBJERG

Fredage 7/6, 5/7 og 2/8 Lørdage 8/6, 6/7 og 3/8

	afg.	13.45	16.00	9.00	11.00	13.15
Assens	afg.	13.45	16.00	9.00	11.00	13.15
Glamsbjerg	ank.	14.30	16.45	9.45	11.45	14.00
Glamsbjerg	afg.	12.45	14.45	17.00	10.00	12.00
Assens	ank.	13.30	15.30	17.45	10.45	12.45

Alle tog standser i Ebberup og Flemløse. Priser: Voksne 30,- kr., børn 15,- kr.

Rundt om »husene« Lørdage 10/8 og 17/8 Søndage 11/8 og 18/8

	afg.	10.10	12.10	15.10	11.10	13.20	15.10
København H	afg.	10.10	12.10	15.10	11.10	13.20	15.10
København H	ank.	11.02	13.02	16.02	12.02	14.22	16.02

Alle tog standser på Østerport og Nørrebro. Priser: Voksne 30,- kr., børn 15,- kr.



## Museumsbanen

MARIBO-BANDHOLM Dansk Jernbane-klub

**i** Information og bestilling af særtog: Museumsbanen Maribo station 4930 Maribo

53 88 85 45  
Remisen: 53 88 05 49

Tog nr	P 51	P 55	P 57	P 657	P 359	
Maribo afg	10.10	13.05	15.05	15.50	19.00	
Bandholm ank	10.39	13.34	15.34	16.19	19.29	
Bandholm Havn ank	10.58	14.00	15.53	16.38		
Tog nr	P 52	P 56	P 58	P 656	P 658	P 360
Bandholm Havn afg	11.05	14.10	16.00	14.55	16.45	19.55
Bandholm afg	11.15	14.20	16.10	15.05	16.55	20.25
Maribo ank	11.45	14.50	16.40	15.35	17.25	
Togart:	Damp tog			Damp tog		Motortog
Køredage:	søndage 2/6 - 25/8			lørdage 6/7-27/7		onsdage 3/7 - 28/8
	torsdage 4/7 - 1/8					

Billetspriser i 3.kl.: Voksen dobbelt 25 kr., enkelt 15 kr.  
Børn 4-11 år halv pris. Rabat for grupper.  
Tilkøb til 1. kl.: Enkelt 3 kr.

Cykler og barnevogne medtages gratis, når der er plads i togets pakvogn.

Besøg udstillingen på Bandholm station - åben på driftsdage.

Lørdag den 7. dec. 1991 køres juletoget.

## Bog anmeldelser



### Jernbanehistorisk årbog '91 Forlaget Banebøger

Tredje bind af denne historisk orienterede bogserie knytter sig til årstallene 1866 (Vamdrupbanen), 1891 (første bogie-personvogn, Holtebanens dobbeltspor og Horsens - Tørring banens åbning), 1916 (Fåborg-Svenborgbanen indvies), 1941 (omlitreringen) og endelig 1966 (de første privatbanenedlæggelser og farvel til Q-vog- nen).

Grundideen, at kigge 25, 50, 75, 100 og 125 år tilbage, er ikke dum, og om 22 år må man vel som samler være dækket ind. Man kan altid diskutere valget af de fem-otte emner i hver enkelt bog, meningen er vel, at bøgerne skal ses i sammenhæng over en årrække.

Udvalget i dette tredje bind er bredt, og de kendte skribenters grundighed, egenart og finesse fornægter sig ikke. Forfatterne er Asger Christiansen, Lars Viinholt-Nielsen, Jens Bruun-Petersen, John Poulsen og Birger Wilcke.

Bogen til kr. 145,- for 64 sider har ca. 80 illustrationer, næsten alle offentliggjort for første gang. Kan bestilles i DJKs salgsafdeling.

Jan Forslund

### SJK 47

#### Stationshus 1855-1895 Af Gunilla Linde

Vi fortsætter sidste nummers anmeldelser af svenske bøger med denne prægtige ind-

bundne bog på 117 sider, omhandlende de stationsbygninger, som blev opført i jernbanens første halv århundrede i Sverige.

Bogen beskriver små som store stationer set ud fra en arkitektonisk og historisk synsvinkel. Bogen er ordnet efter stationstyper, og er nem at finde rundt i.

Som dokumentation for svensk jernbanehistorie må bogen være uundværlig, tilmed er det lykkedes forfatteren at samle et væld af dejlige fotos og tegninger, alle flot og ødselt gengivet, enkelte endda i farver.

Bogen i A4 format kan rekvireres fra SJKs forlag (se adresse i sidste nummer).

### SJK 52

#### Från Österby anhalt til Gimo station Af Ruben og Ingrid Björnstedt

Igen en historisk bog fra Svensk Jernbaneklubs forlag. »En jernbaneslægt fortæller« dækker nok mere som titel, hovedvægten er nemlig lagt på en beskrivelse af Ruben Björnstedt liv på den bane, som gennem en menneskealder gav ham arbejde i lyst og nød.....at stige i graderne fra »kolare til stins«...

Bogen beskriver først og fremmest livet på en lille svensk privatbane i den første halvdel af århundredet. Og dokumentationen er i orden. Ruben var ved siden af jobbet nemlig en ivrig amatørfotograf, og dat- teren Ingrid har passet godt på familieal- bummet siden faderens død i 1958, hvor

det meste af manuskriptet til bogen allerede var færdigt.

Bogen, i formatet 210x205 (indbundet), er rigt illustreret. Pris 200 SEK.

Jan Forslund

### Ny værkstedsbygning i Hårlev Udgivet af DJK & ØSJK

I slutningen af april måned udkom dette lille hefte på 28 sider til den meget beskedne pris af 1 krone pr. side (+ porto).

Temaheftet om Østbanens remiser er lavet i et samarbejde mellem Østbanen, DJK og ØSJK og er selvfølgelig udgivet i anledning af indvielsen af banens nye imponerende værksted d. 3. maj.

Heftet beskriver årstalsmæssigt hele historien om Østbanens værksteder, for i slutningen detaljeret at beskrive planerne og udførelsen af det nye byggeri. Der kan intet udsættes på heftets papir og tryk, og teksten er selvfølgelig suppleret med mange fine fotos og tegninger. Forhandles via DJKs salgsafdeling.

Jan Forslund

**Redaktionen anmelder  
alle tilsendte  
jernbanebøger**

## Foreningsnyt



### Referat af Dansk Jernbane- Klubs ordinære generalfor- samling søndag den 3. marts 1991 på Niels Steensens Gymnasium i København

Klubbens formand Birger Wilcke bød de fremmødte medlemmer velkommen og foreslog - ikke uventet - Jul. Paulsen som dirigent. Paulsen takkede for valget - der naturligvis var med akklamation - og konstaterede, at generalforsamlingen var lovligt indvarslet. Han gav derefter atter ordet til Wilcke for aflæggelse af beretning.

Wilcke bemærkede indledningsvis, at medlemstallet i klubben tilsyneladende står fast på mellem 1600 og 1700; vist kommer der hel tiden nye medlemmer til, men stort set lige så mange forlader klubben af den ene eller anden grund.

Det forløbne år var det første med de nye love og med den ændrede hovedbestyrelse. Denne havde holdt 4 møder, og det ned-

satte forretningsudvalg bestående af Wilcke selv, sekretæren Birger Bruun samt kassereren Flemming Jakieski havde holdt en række møder som supplement hertil.

Bladet Jernbanen er udkommet med 6 numre, punktligt - bortset fra det seneste nummer (nr. 1-1991), som desværre var lidt forsinket. Bladet er meget flot i den nye opsætning, og der er meget godt læsestof.

Klubbens bogudviklinger er genoptaget med bogen om Skagensbanen. Bogen har solgt godt og er nu kommet i 2. oplag. Der er lavet en aftale med forlaget banebøger om salg af deres bøger. Der er fra HFHJ udtrykt ønske om en bog i anledning af Frederiksværk-Hundested banens 75 års jubilæum i 1991, men bogen vil nok blive af beskedne dimensioner, da kræfterne bør samles om et større værk i 1997, når strækningen fra Hillerød til Frederiksværk bliver 100 år.

Foreningens »klubhus« Vognex har med fint resultat holdt åbent hus een tirsdag af-

ten om måneden, og denne ordning vil fortsætte.

For foreningens baner har det været endnu et år præget af stor aktivitet - Museumsbanen har kørt gødningsstog for LJ, MHVJ har fået deres motorvejsbro, der sikrer forbindelsen til omverdenen fremover, Limfjordsbanen har fået en vognhal og et diesellokomotiv, D-maskinegruppen har fortsat det gode samarbejde med OHJ/HTJs værksted m.h.t. vognstandsættelse, og endelig har smalsporsgruppen i Bloustrød fået den manglende bro, så man kan komme videre med sporanlægget.

Wilcke sluttede med at takke DSB, privatbanerne samt landets øvrige jernbaneklubber for det gode samarbejde.

Formandens beretning godkendtes uden afstemning.

### Regnskabet

Hans Meyer beklagede, at regnskabet, der var udsendt med Jernbanen nr. 1, ikke var

nået ud til medlemmerne de foreskrevne 7 dage før generalforsamlingen, og forsamlingen godkendte, at det alligevel blev behandlet.

Hans Meyer gennemgik regnskabet og fremhævede særligt, at udgifterne til materiellets vedligeholdelse i gennemsnit var steget med 6% for banerne set under eet.

Lindstrøm efterlyste en specifikation af foreningens ejendomme samt aktiebeholdning.

Hans Meyer oplyste, at ejendommene var: Remisen i Mariager inkl. grund, et areal i Handest, Bandholm station inkl. grund samt vognhallerne i Maribo og Aalborg. Aktierne er købt udelukkende for at opnå større forretning af bankindestående (aktionærkonti).

Niels Julsrud ønskede generelt større specificering af regnskabet, og Hans Meyer svarede, at dette bestemte var muligt. Jens Sondrup foreslog, at specifikationen blev lavet som et tillæg til regnskabet, og Finn Beyer Paulsen foreslog, at dette ikke udsendes automatisk til medlemmerne, men kunne rekvireres.

Hans Meyer henviste til de enkelte baners driftsberetninger, som ville kunne rekvireres.

Ole Chr. M. Plum oplyste, at salgsafdelingens omsætning havde været kr. 258.000, og varelageret var kr. 280.000.

Regnskabet godkendtes herefter uden afstemning.

### Kontingent

Birger Bruun redegjorde for bestyrelsens forslag til kontingent for 1992, som indebar en forhøjelse med kr. 10, idet han henviste til den yderst nærværende risiko for portoforhøjelser. Forslaget vedtoges uden afstemning.

### Forslag

Flemming Jakielski gennemgik kort sit forslag om at etablere en »opsparingsordning« for foreningen. Han erkendte dog, at forslaget nok var for vidtgående og ordningen for besværlig, og han trak derfor forslaget tilbage med henblik på yderligere bearbejdning.

### Valg

Til bestyrelsen genvalgtes - uden modkandidater - Birger Bruun, Flemming Jakielski og Ole Chr. M. Plum. Som suppleant valgtes - ligeledes uden modkandidat - Ebbe Makhholm i stedet for Hans Henrik Frost, som ikke ønskede genvalg.

Som revisorer genvalgtes Finn Beyer Paulsen, mens M. Levin nyvalgtes. Som revisorsuppleant valgtes Niels Petersen og Eigil de Neergaard.

### Eventuelt

Under punkt »Eventuelt« redegjorde lederen af udflugtsafdelingen Jacob Stilling for problemerne med at skabe interesse for og tilslutning til de arrangerede udflugter. Det var bestyrelsens indstilling, at man derfor må begrænse udflugtsaktiviteten; even-



Fra bestyrelsesmødet i februar 1991 - under ledelse af Birger Wilcke. Efter generalforsamlingen har bestyrelsen konstitueret sig (se foreningssiden bagest). På billedet ses forrest Bent Nathansen og bag Wilcke ses Carsten Buhl MBJ, Bent Jacobsen (nu formand for DJK) og Hans Meyer (nu næstformand for DJK). Foto: Jan Forslund.

tuelt kan DJK deltage i andres udflugter. Oplysninger om kommende aktiviteter vil fremgå af Jernbanen samt »telefonavisen«.

Lars Henning Jensen oplyste, at Midtjysk afdeling fortsat vil arrangere billige - og traditionelle - udflugter.

Oscar Meyer fortalte om brobygning og sporanlæg i Bloustrød og om gruppens planer om regelmæssig kørsel mellem Bloustrød Kro og teglværket.

Carsten Buhl opfordrede alle til at tage på »udflugt« med foreningens baner - Museumsbanen arrangerer bl.a. »åbent hus« den 20. maj 1991.

Ole Chr. M. Plum ønskede at undersøge, om »telefonavisen« virkede efter hensigten og blev brugt, og han opfordrede alle til at oplyse medlemsnummer til båndoptageren ved hvert opkald. Han opfordrede endvidere medlemmerne til at sende billeder til foreningens billedarkiv. Endelig roste han de gode relationer, som banerne har til privatbanerne.

Flemming Høj Petersen oplyste, at Skatte- og afgiftsministeren ikke var villig til at lade loven om kulafgift ændre, så banerne kunne fritages.

I stedet er nu Skatte- og afgiftsudvalget kontaktet. Han fortalte endvidere om MHVJs forestående kørsel på strækningen Nr. Nebel - Nymindegab 3 weekender i august 1991. Sporet repareres i foråret og sommeren af VNJ.

Wilcke takkede de afgående revisorer Christiansen og Hartmann samt dirigenten for deres indsats.

Dirigenten afsluttede derefter generalforsamlingen - den korteste i »mands minde« - og takkede de fremmødte for god ro og orden.

Lars Henning Jensen, Referent  
Jul. Paulsen, Dirigent

## Kommende møder i København

Medlemsmøder på Niels Steensens Gymnasium, Jagtvej 183 B, 2100 København Ø.

### Onsdag den 11. september kl. 19.30:

»Medlemmernes aften«. I år vil vi lade aftenens program følge et bestemt tema, som er »Smalspor«. Alle er velkomne med dias og smalfilm, når blot de handler om smalsporet jernbanedrift, det vil sige alt under 1435 mm sporvidde. Film og dias bedes anmeldt på forhånd til Bent Jacobsen, tlf. nr. 42 84 21 07 (efter kl. 18.00).

### Onsdag den 9. oktober kl. 19.30:

»Postbefordring med jernbane«. Postkontrollør K.E. Jensen, Post- og telegrafvæsenet, og trafikkontrollør Kaare Kjær Madsen, DSB, fortæller om jernbanens rolle i postbefordringen gennem tiderne og lidt om hvordan fremtiden vil tegne sig på dette område.

### Onsdag den 13. november kl. 19.30:

»DSBs færgeoverfarter på Østersøen«. Driftsområdechef P.B. Nielsen, Rødby Færge, fortæller om udviklingen på Østersø-ruterne og forventningerne til fremtiden.

### Vogn - Ex:

Der er som sædvanlig åbent på Vogn-Ex kl. 19.00 - 22.00 den sidste tirsdag i hver måned i hele efteråret fra og med tirsdag den 27. august til og med tirsdag den 26. november. (Lukket omkring jul - og nytår).

### Filmmatiné:

#### Lørdag den 26. oktober kl. 15.00:

DJK har reserveret biografen i Det Danske Filmmuseum, St. Søndervoldstræde 4, 1419 København K.



Det er snart mange år siden, at vi har arrangeret forevisning af »jernbanefilm« for medlemmerne i en rigtig biograf, men nu foresøger vi igen.

Det endelige program er endnu ikke tilrettelagt, men så meget kan dog allerede afsløres, at hovedfilmen vil blive John Ford's klassiker »The Iron Horse« (Ildhesten) fra 1924 - en beretning om bygning af »Pacific Railroad«'s første jernbanelinie fra Californien til østkysten.

Da vi skal betale for at leje biografen vil der blive opkrævet entré til filmforevisningen! Nærmere om programmet for dette arrangement følger i Jernbanen nr. 4, *Reserver allerede nu datoen i kalenderen!*

BJ

## Fynsk afdeling Generalforsamling, onsdag d. 30.01.91 kl. 19.00

Formanden bød velkommen og foreslog Julius Paulsen som dirigent.

Dirigenten konstaterede at pga. fejlannoncering i Jernbanen (trykfejl) var generalforsamlingen ikke indvarslet med 1 måneds varsel som lovens § 7 krævede.

Dirigenten bad om generalforsamlingens godkendelse af gennemførelsen trods denne fejl. Denne blev enstemmigt givet.

Formanden fortalte om de tiltag bestyrelsen ville foretage, møder - filmaftener m.m., for at fyns afd. ikke smuldrede helt hen. Der havde været problemer med at finde lokaler til afholdelse af møder. Formanden havde mødt modvilje flere steder (skoler osv.) Klubben har dog fået lov til at låne jernbanemuseets foredragssal d.d. og til medlemsmødet d. 26.02.

Ved personalemødet i D-maskine gruppen havde Niels Arne Nielsen og Kim Christensen trukket sig ud, mens Per Boysen kom ind fra arb. holdet i Odense. Beretningen blev enstemmigt vedtaget.

Regnskabet var uddelt på tryk til alle deltagere. Der blev påtalt, at det var i underkanten af hvad der forlanges af et foreningsregnskab. Fra salen blev det påpeget, det uheldige at formanden reviderer regnskabsførerens regnskab. Formanden forklarede, at der vil blive indkøbt en kassebog til fremtidig bogføring. Til spørgsmålet om hvorfor der ikke var valgt revisorer, forklarede formanden at regnskabet er afleveret til Hans Meyer og derigennem set af DJK's revisorer. Regnskabet blev derefter enstemmigt vedtaget.

Der var ikke kommet nogle forslag ind, men under dette punkt orienterede formanden om de vedtægtsændringer som bestyrelsen havde foretaget.

På valg var: Bjarne Schimidt, Niels Arne Nielsen og Einer Schmidt. Bjarne ønskede ikke genvalg og Bent Andersen blev valgt uden modkandidater. Som suppleant valgtes Poul Grønning.

Bestyrelsen blev konstitueret således:  
Formand..... Kim Christensen  
Næstformand..... Einer Schmidt

Regnskabsfører ..... Niels Arne Nielsen  
Best. medlem ..... Per Boysen  
Best. medlem ..... Bent Andersen  
Suppleant..... Poul Grønning  
*Bent Andersen / Kim Christensen*

### Foredragsaften d. 26. feb. 91.

Efter at have ligget i dvale i mange år er der ved at komme skub i vores afdeling igen.

Tirsdag d. 26.02.91, da det første af forhåbentlig mange arrangementer løb af stablen, kom der 35 deltagere. Vi har fået lov til at låne jernbanemuseets foredragssal, og det er altid ramme for vores aktiviteter. Asger Christensen havde indvilliget i at komme helt fra Århus og holde lysbilledforedrag om sine rejser med den Transibiriske jernbane. Det var et spændende og underholdende foredrag som Asger leverede i sin sædvanlige lune stil, og han gav vist mange tilhørere blod på tanden til selv at tage turen en dag.

Vi vil gerne benytte lejligheden til varmt at anbefale andre lokal afdelinger at invitere AC til at holde sit foredrag, som ikke kun omhandler tog og jernbaneforhold, men lige så meget det liv der udfolder sig omkring banen.

I løbet af efteråret har vi planlagt tre arrangementer. En filmaften, en foredragsaften samt en julestue hvor vi håber at medlemmerne vil tage billeder og ting med fra deres samlinger så andre kan se og høre om dem. (Se datoerne under arrangementer). Det bliver direktør Kaj Pedersen fra maskinfabrikken ACTA i Hjallesønderlev til fortælle om Damp i Tyrkiet og Sydafrika.

Til sidst vil jeg på bestyrelsens vegne gerne sige tak til alle der mødte frem til vores arrangementer i foråret og sige på gensyn samt velmødt til resten, når det går løs til efteråret. Alle ønskes en rigtig god sommerferie.  
*Kim Christensen*

## Arrangementer i Fynsk afdeling

### Mandag d. 30.09.91 - Filmaften:

- 1 Fyn sådan set
- 2 Her er banerne
- 3 KBH igennem tiderne

### Tirsdag d. 22.10.91 - Foredragsaften:

Direktør Kaj Pedersen fortæller om DAMP i Tyrkiet og Sydafrika.

### Tirsdag d. 03.12.91 - Julestue:

Julehygge med små overraskelser og hvor alle medlemmer kan vise og fortælle om deres billeder, ting osv.

*Alle møder i Jernbanemuseets foredragssal kl. 19.00.*

## Salgsafdelingen

### Nyheder

*Østbanen, ny værkstedsbygning i Hårlev.* I anledning af indvielsen af Østbanens nye værksted den 3. maj 1991 har Dansk Jern-

bane Klub og Østjællandske Jernbane-klub i samarbejde med Østbanen udgivet et hæfte på 24 sider med 5 tegninger og 23 fotos, der omhandler historien om Østbanens værksted fra 1879 og frem til 1991. Desuden beskrives tilblivelsen af det nye værksted. Medlemspris kr. 28.00 + 8.00 i porto - ellers kr. 34.00 + porto.

*Hundrededbanen gennem 75 år.* Denne bog udkommer på DJK's forlag i juli 1991 som omtalt på indlægget dette nummer af Jernbanen.

Læs i øvrigt prospektet om bogen, og bestil den - inden den 15. juli 1991 til forudbestillingsprisen 91.00 kr. + 13.00 kr. i forsendelse. Efter denne dag er prisen 122.00 + forsendelse.

*DSB's tjenestekøreplan 1990-91.* Atter i år kan vi tilbyde DSB's tjenestekøreplaner for hele landet fra den afvigte køreplansperiode (maj 1990-juni 1991). Antallet af sæt, der leveres uden ringbind, er ret begrænset og koster kr. 52.00 + 23.00 i forsendelsesomkostninger.

*Tillæg til DSB, driftsmateriel fortegnelse 1 og 2 - 1991...* De medlemmer, der har købt DSB's driftsmateriel fortegnelse gennem DJK's Salgsafdeling, kan mod indsendelse af kr. 16.00 i frimærker få tilsendt tillæg 1991 til såvel DRM 1 som DRM 2.

Ønskes der tilsendt tillæg fra tidligere år (fra 1981-82 og fremefter; husk at angive år!) må der medsendes ialt kr. 26.00 i frimærker!

Ovennævnte varer kan bestilles ved indsendelse af beløbet for ønskede varer på *postgirokonto 3 17 91 76, Dansk Jernbane Klub, Salgsafdelingen, Kalvebod Brygge 40, 1560 København V.*

Ved samtidig bestilling af flere varer er portoen højst kr. 26.00. Husk at anføre bestillingen på talon til modtageren.

Husk, at du støtter Dansk Jernbane-Klub's arbejde ved at købe dine jernbanebøger gennem DJK's Salgsafdeling!

*HCH og OCMP*

## Det sker i DJK

Mødeaktiviteten er som sædvanlig om sommeren på et absolut minimum.

Til gengæld køres der på vore baner, også på visse hverdage. Det vil være for omfattende at anføre alle datoer på denne plads - der henvises til de komplette køreplaner på side 83. Tag familien med ud på en herlig køretur på en af vore mange baner.

Hvis du medbringer dit gyldige medlemsbevis for 1991, girokortet, får du selv en gratis tur - dog kun på ordinære tog.

*red.*



# DANSK JERNBANE-KLUB

## Foreningens generelle adresse

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

## Foreningens telefonavis: 33 33 86 97

Med sidste nyt om møder, udflugter, bøger m.m.

## Medlemskontingent og indbetaling

Ordinære medlemmer .....	kr. 225,00
Juniormedlemmer (under 18 år 1.1.1991).....	kr. 140,00
Husstandsmedlemmer.....	kr. 140,00
Firmakontingent (inkl. 6 annoncer à 1/8 side).....	kr. 2000,00

**Adresse:** Dansk Jernbane-Klub, kassereren  
Kalvebod Brygge 40, 1560 København V.  
Postgirokonto 5 55 38 30

## Foreningens bestyrelsesmedlemmer

- **Formand:** Bent Jacobsen  
Maj Allé 62, 2730 Herlev. Tlf. 42 84 21 07.
- o **Næstformand:** Hans Meyer, Limfjordsbanen  
Blishønevej 9, Godthåb, 9230 Svenstrup. Tlf. 98 38 31 27.
- **Kasserer:** Flemming Jakielski  
Islebrovej 4 D, 2610 Rødovre. Tlf. 42 91 04 28.
- **Sekretær:** Birger Bruun  
Platanvej 18, 1810 Frederiksberg C. Tlf. 31 22 05 17.
- o Carsten Buhl, Museumsbanen  
Refshalevej 8, 4930 Maribo. Tlf. 53 88 43 54.
- Preben Clausen  
Vandværksvej 9, Brejning, 7080 Børkop. Tlf. 75 86 21 20.
- Jan Eriksen  
Østergade 22 D, 6520 Tøftlund. Tlf. 74 83 04 36.
- o Anders Færch Hansen, Mariagerbanen  
Fjeldstedvej 22, Svenstrup, 9550 Mariager.  
Tlf. 86 47 80 80.
- o Keld Haandbæk, D-maskinegruppen  
Høgholtvej 5 A, 2720 Vanløse. Tlf. 31 74 70 32.
- Ole-Christian Munk Plum  
Holmevej 8, 4340 Tølløse. Tlf. 59 18 53 83.
- Birger Wilcke  
Sundbyvestervej 18, 2300 Kbh. S. Tlf. 31 59 58 23.
- Bent Nathansen (suppleant)  
Callunavej 20, 3450 Allerød. Tlf. 42 27 25 23.
- Ebbe Makholm (suppleant)  
Uglevang 16, 2. - 3450 Allerød. Tlf. 42 27 54 53.
- betyder valgt af generalforsamlingen.
- o betyder valgt af banerne.

## 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. Kun skriftlig henvendelse:  
Kalvebod Brygge 40, 1560 København V.  
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

Kim Christensen  
Egeparken 158, 8. th., 5240 Odense N.Ø. Tlf. 66 10 40 07.

### DJKs afdeling på Lolland-Falster

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

## Foreningens baner og tog

### Information, bestilling af særtog, 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: Mogens Duus  
Burholt 20, 9560 Hadsund, Tlf. 98 57 26 34.  
Arbejdshold i Mariager, Odder, Århus og Fr. havn.

#### DJKs afdeling for smalsporsmateriel 700 mm

Oscar Meyer  
Holløselund Strandvej 9, 3220 Tisvildeleje. Tlf. 42 30 82 22.  
»Remisen« Østre Teglværksvej, Bloustrød, 3450 Allerød.  
Tlf. 42 27 08 18 (onsdag og lørdag). Giro: 3 46 56 16.

#### Limfjordsbanen

Ove Thomsen  
Nøddevej 27, Stae, 9310 Vodskov. Tlf. 98 25 63 25.  
Information, Julsrud 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 remise

Per Boysen. Tlf. 66 17 91 56.

### Flintholm station (Frederiksberg)

Keld Haandbæk, Høgholtvej 5A, 2720 Vanløse. Tlf. 31 74 70 32.



# Ordhunden

Vi overraskes gang på gang i redaktionen over læsernes skarpe blik og iagttagelses-evne i forbindelse med gætterierne på stationsnavnene. Således ikke mindst i sidste nummer, hvor vi nok synes, at opgaven var endog særdeles svær, selv med den hjælp, at der var tale om en by med tre stationer. Ofte får vi mange interessante svar med fine og detaljerede begrundelser, og vi har denne gang valgt at bringe et par uddrag af nogle af de rigtige besvarelser. I øvrigt blev der gættet flittigt på Vordingborg, Randers, Århus og Helsingør, men i skrivende stund (5. maj - normal deadline for svar) havde vi også fået 32 rigtige besvarelser. Der var desværre indsneget sig en fejl i datoen for indsendelse, og vi har derfor ventet med at trække lod indtil d. 5. juni som anført. Vinderen har fået sin gave, og navnet offentliggøres i næste sporhund. Men her et par udpluk af besvarelserne:

**Kaj Johannesen, Fr. berg skriver bl.a.:**  
*Det er da et helt utrolig godt billede - enten er det et usandsynligt lykketræf, eller også*

*har fotografen tilbragt adskillige aftener med at vente på den rigtige himmel, alt imens han har studeret, hvornår toget havde præcis den rigtige retning og kameraet den rigtige position, så lyset spejlede i skinnerne, vognenes vinduer var tydelige, røgen stod smukt over toget osv osv - jo, Danmark kan rose sig af ikke så få fremragende fotografer allerede fra den tid (og før).*

*Nå, men stedet?  
 Det er jo ikke så mange byer, der kan prale med tre stationer. Nyborg - tja, men hvorfor skulle sporet fra færgelejerne til hovedstationen nogensinde have fulgt stranden? Og Storebælt kan vel dårligt kaldes hav. Jyllands vestkyst er nok lovlig barsk til at lægge et hovespor så nær ved havet - og hvem ville lægge et havestakit op ad Vesterhavet? Granske billedet igen. Er der ikke et lidt usædvanligt forhold mellem togets højde og sporvidden - smalspor? Bornholm? Og der var det. Beskrivelsen af de bornholmske baner med **Rønne H, N og Ø** - og tilmed sidesporet til gasværket - igen tvivl.*

**Birthe Roikjer, Lyngby skriver bl.a.**  
*Sporhunden er i Rønne. Det er nærliggende at gætte på, at billedet er taget af den dygtige fotograf fra Svaneke Valdemar Myhre, som var aktiv i godt 20 år omkring århundredeskiftet. Billedet er taget fra det helt rigtige sted på det helt rigtige tidspunkt*

*i det helt rigtige lys og sandelig også med den helt rigtige vindretning. Det er fremragende. Tak for det.*

**Jørgen Hammer, Rønne skriver:**  
*Sporhunden er i Rønne, mere præcist den nordlige del af strækningen imellem Rønne H og Rønne N inden den krydser Haslevej. Strækningen optages i dag af Kystvejen.*

**Henrik Tolderlund, Ballerup:**  
*Næsten med det samme, da jeg så billedet i Sporhunden (jernbanen nr. 2 / 1991), kom jeg til at tænke på **Rønne**.*

*Efter at have kigget på kort og i bøger, viste det sig, at oplysningerne om gasværkssporet og byens 3 stationer stemte overens med Rønnes datidige forhold. Og lokomotiv og vogne lignede DBJ's.*

Redaktionen siger tak for de mange fine iagttagelser. Fotografens navn er ukendt for os, men det er tydeligt, at billedet er en retoucheret dagslysoptagelse.

Dette nummers ordhund er igen af Skadhauges sædvanlige kvalitet og moro. Send kodeordet til redaktionen i Holte inden 5. juli, og du er med i lodtrækningen om jernbanebøger. I øvrigt var der en lille fejl i ordhunden i Nr. 1/91. Svend Petersen, Gedser, har oplyst for os, at forkortelsen for Vejle er VJ og ikke VE (VJ er Vejle Nord). **JF**

RING	STA-TER-NE	EJEN-DOM	REJSE-18	GODS-TOGS-LOKO	1E	SENE	KØRE-TØJER	TING-LEV	KØRE-TØJER	UDRÅB	TER-MI-NAL	STA-TION
CIRKEL					TRÆK-KRAFT		URAN	LISTER		ÅB-NING		BJØRN
		1	RET-NING	8		GRÆDT		3	7	NEDEN FOR		
			RET-NING			DALER				BIORD		
MAGT			RET-NING		PIGE		HALSE		KANT		SUNDS	
			TILTALE		1C		RANGER-LOKO		TO-KOBLET		MEDDE-LELSE	
TOG	21							2		23		30
LOKO	FUGL				STOP	SVE-	STED-		ALLING-	FOR-		GODS-
PALME-	GODS-				RINGE	BØLLE	ORD		ÅBRO	BUND		LOKO
MARV	LOKO									TRÆG		TEGN
26		4	TAL			STYR-	DELT	27			DYR	
			RING			KE	A+E				I RO OG	
1E	STEN-	5		10		TRÆT-			HER-	11	28	FLOD
SPISER	FRUGT					TE			BORG			REGLE-
IAGT	2 C 1					2 C 1				11	28	MENT
			2 B		LER-		BRO-	24	MÆNG-		14	
			SØEN		2 C		AGER		DE			
	SIDSTE		GLAD		6	FØRSTE	19		ANDRE		13	
	VIGERS-					FOR-	TUMLET	GJERN	1 C			
	LEV											
GUD			HVID	29	TRAK-		UNDER-					2 C
BARE			VOGN		TOR		STE				CIRKEL	RET-NING
					B 1		B 1					
HJUL-	15	17	TØJ			16	22	20	EGERN-	25	NØR-	
DEL									SUND	RE-		3
									BRO	BRO		