



jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT



FORENINGEN DRIVER
MUSEUMSTOGET MARIBO-BANDHOLM
MARIAGER - HANDEST VETERANJERNBANE

NR. **1**
FEB. 1970

Bøger om svenske damplokomotiver

I Yngve Holmgren's bogserie om svenske damplokomotiver er udkommet:

- | | |
|---|-----------|
| 1. Skånska Privatbanornas Ånglok | kr. 18,00 |
| 2. Svenska 1067-banornas Ånglok | kr. 12,60 |
| 3. Decauville-Ånglok i Sverige | kr. 15,30 |
| 4. Västgöta-Ånglok spårvidd 891 | kr. 16,20 |
| 5. TGOJ-Ånglok | kr. 8,10 |
| 6. Industri-Ånglok 1435 Skåne-Halland-Småland | kr. 8,10 |
| 7. HNJ-Ånglok | kr. 9,90 |
| 8. Västgöta-Ånglok spårvidd 891 | kr. 16,20 |

De opgivne priser – i svenske kroner – er special-priser for Danmark (nettopriser uden svensk moms) – inkl. forsendelse.

Bøgerne kan bestilles direkte fra udgiveren:

Yngve Holmgrens Förlag

Hörröds gård,

S-290 30 Färlöv – Sverige

Svensk postgironummer: 24 69 68

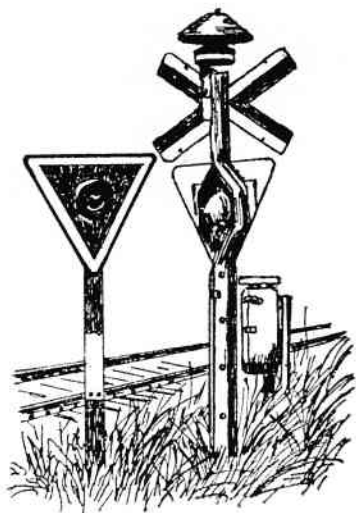
Med tog og bus
til de smukke
steder på Lolland



Tlf. (03) 88 17 99
- altid til tjeneste

Hillerød Privatbaner

Gribskovbanen og
Hillerød-Frederiksværk-Hundested
Jernbane



Slå smut over sundet!

Tag med FLYVEBÅDENE til Malmø på 35 min.

Afgang København: Havnegade v. Nyhavn,
afgang Malmø: Skeppsbron.

Bådene afgår hver fulde time. Stewardessen sørger
gerne for en let servering om bord. Og naturligvis kan
De købe chokolade samt tobak til Øresundspriser.

Pladsbestilling: BY 8088

Enkeltbillet koster kr. 12,- - dobbelt kr. 24,-

FLYVEBÅDENE



DANSK JERNBANE-KLUB

FORENINGEN STIFTET 15. JANUAR 1961

Foreningens generelle adresse:

Dansk Jernbane-Klub,
Tagensvej 169, 2400 København NV.
Tlf. (01 72) TÅga 5743 (mandag-fredag
kl. 10-16).

*

Formand:

Politiadvokat, cand. jur. Birger Wilcke,
Søbakken 24, 2920 Charlottenlund.
Tlf. (01 66) ORdrup 2209

Kasserer:

Bogholder Mogens Bruun,
Ahornvej 18, 3650 Ølstykke.
Tlf. (03) 17 88 04

Forskningsleder:

Frimærkehandler P. Thomassen,
Strandvejen 201, 2900 Hellerup.
Træffetid: Tirsdage-fredage kl. 10-14.
Tlf. (01 43) HEIrup 794 v.

Museumstoget Maribo-Bandholm: Trafikafdeling og information:

Børge Chorfitzen,
Tagensvej 169, 2400 København NV.
Tlf. (01 72) TÅga 5743 -
(01 43) HEIrup 7109.

Øvrige bestyrelsesmedlemmer:

Konsulent Erik B. Jonsen (næstformand),
Ingeniør Stig Thøke-Jensen,
Afdelingsingeniør H. Thorkil-Jensen.

DJK's nordjyske afdeling:

Overtrafikassistent S. P. Laursen,
Falkevej 7, 8900 Randers.
Tlf. (06) 42 65 84.

Mariager-Handest Veteranjernbane: Trafikafdeling og information:

Overtrafikassistent B. Sundahl,
Vinkelvej 2, 8870 Langå.
Tlf. (06) 46 12 75.

DJK's fynske afdeling:

S. Thøstrup-Christensen,
Vedtofte, 5574 Rørmosehus.
Tlf. (09) 45 12 82.

Medlemskontingent for året 1970:

Ordinære medlemmer kr. 35,-
Juniormedlemmer (under 18 år
den 1. januar 1970) kr. 25,-
Optagelsesgebyr for nye medl. .. kr. 5,-
Indmeldelsesformular kan rekvireres hos
forskningslederen (se ovenfor).

jernbanen

Nr. 1 - 1970

10. årgang

Tidsskriftet er medlem af:

Union Internationale de Presse
Ferroviaire (ferpress), Wien.

Redaktør:

Konsulent Erik B. Jonsen (ansvarsh.),
Esthersvej 19 B, 2900 Hellerup.
Tlf. (01 43) HEIrup 6850.

Annonceekspedition:

Forretningsfører fru Kirsten Sørensen,
Landlystvej 14, 2500 København Valby.
Tlf. (01) 30 82 95.

Foreningens tidsskrift »Jernbanen«, der ud-
kommer 8 gange årligt, udsendes gratis til
medlemmer.

NATIONAL-TRYKKERIET, KBH. N.

Ordinær generalforsamling

Søndag den 5. april 1970 kl. 11.00 afholdes ordinær generalforsamling i »Karnappen«, Niels Hemmingsens Gade 10, underetagen (store sal), 1153 København K.

DAGSORDEN

1. Valg af dirigent.
2. Beretning om foreningens virksomhed i det forløbne år og oplysning om planerne for det kommende år.
3. Godkendelse af det reviderede årsregnskab, der vil medfølge »Jernbanen«, nr. 2/70, som bilag.
4. Fastsættelse af kontingent og optagelsesgebyr for året 1971. (Bestyrelsens forslag offentliggøres i »Jernbanen«, nr. 2/70.)
5. Valg af medlemmer til bestyrelsen m. v.

Følgende medlemmer af bestyrelsen m. v. er på valg:

P. Thomassen,
Børge Chorfitzen og
Henning O. Thorkil-Jensen.

— — —
Peder O. Rosenørn (suppleant),
Sven Blendstrup (revisor) og
Vagn Lindstrøm (revisorsuppleant).
Samtlige ovenfor nævnte er villige til genvalg.

6. Indkomne forslag.
7. Eventuelt.

Opmærksomheden henledes på, at forslag til valg af bestyrelsesmedlemmer m. v. og til punkterne 6 og 7 på dagsordenen skal være formanden i hænde senest den 22. marts 1970 – forslag, der ønskes bekendtgjort for medlemmerne inden generalforsamlingen – dog den 22. februar 1970.

Gyldigt medlemskort skal forevises ved indgangen til generalforsamlingslokalet.

København, i februar 1970.

BESTYRELSEN

Vort forsidebillede:

Vinteren kan trække længe ud endnu – det gjorde den i 1965, fra hvilket år denne optagelse stammer. D 850 med tog 7809 (Slagelse-Kalundborg) under udkørsel fra Slagelse. Optagelsestidspunkt: 6. marts 1965.

Manden bag kameraet var: Arne Kirkeby.

Kommende møder og udflugter

Onsdag den 4. marts kl. 20 i »Karnappen«, Niels Hemmingsens Gade 10, underetagen (lille sal), 1153 København K.

Foredrag af kontorchef A. M. Rasmussen, køreplanskontoret, Generaldirektoratet for statsbanerne, om: »Ny køreplan – grundlag og perspektiv«.

*

Søndag den 22. marts. Udflugt på strækningerne *Fredericia–Vejle–Brande–Grindsted–Bramming* med sær- og arbejdstog fremført af **DSB-damploko litra R.**

Planen for udflugten er:

Fredericia	afg.	11.00	
Vejle H.	afg.	11.25	
Brande	ank.	12.25	
Brande	afg.	13.30	
Bramming	ank.	16.30	
Bramming	(tog 72) afg.	17.04	
Fredericia	ank.	17.55	

Toget, der oprangeres således: Damploko – Eco – 3 C_p, fremføres mellem Brande og Bramming som arbejdstog (fotostop) – særtogsanmeldelse vil blive udleveret. Returrejsen fra Bramming til Fredericia foregår med lyntog »Vesterhavet« (tog 72).

Pris for deltagelse er: *Kr. 35,00* (for strækningen Fredericia–Brande–Bramming–Fredericia). Tilmeldelse sker ved snarest – og senest *lørdag den 14. marts* – at indsætte nævnte beløb (se også nedenfor) på *postgirokonto 11 10 06*, adresseret *Dansk Jernbane-Klub, trafikafdelingen, Tagensvej 169, 2400 København NV*. Kvitteringsdelen, der skal medbringes, ombyttes med kontrolbillet i togene.

For deltagere fra stationer øst for Storebælt arrangeres fælles til- og frarejse – således:

		17	11
København H.	afg.	6.55	(7.25)
Roskilde	afg.	–	7.44
Korsør	afg.	8.06	–
Odense	afg.	9.50	–
Fredericia	ank.	10.29	10.48
Fredericia	afg.	18.02	
Odense	ank.	18.37	
Korsør	ank.	20.15	
Roskilde	ank.	–	21.34
København H.	ank.	21.30	

– se i øvrigt »Togplan« og »Danmarks Rejseforbindelser«.

Der kan kun reserveres foreningen et mindre antal pladser i tog 11 »Kongeaen«. Disse reserveres for deltagere, der er bosatte i postdistrikter svarende til stationerne: Skodsborg og nord derfor (på Kystbanen), Birkerød og nord derfor (på Nordbanen), samt for deltagere, der bestiller billet fra Roskilde – alle øvrige deltagere benytter tog 17 »Aros«. På hjemrejsen benyttes tog 72 – og deltagere til Roskilde benytter tog 1070 over strækningen Korsør (afg. 20.30) – Roskilde.

Tilslutningsbilletterne til/fra Fredericia koster:

Fra København	kr. 53,00
Fra Roskilde	kr. 49,00
Fra Korsør	kr. 33,00
Fra Odense	kr. 12,00

– og de bestilles ved indbetaling af nævnte beløb + kr. 35,00 (»R-maskine-tur-andelen«) på ovennævnte postgirokonto.

For deltagere fra Randers- og Århusområdet arrangeres fælles til- (tog 50) og frarejse (tog 939) – se »Togplan« og »Danmarks Rejseforbindelser«. Deltagere, der ønsker at deltage i nævnte grupperejse (pris fra Randers: Kr. 34,00 – fra Århus: Kr. 23,00), bedes samtidig med indbetaling for »R-maskine-tur-andelen« sende et brevkort med navn og adresse samt påstigningsstation (Randers eller Århus) til: B. Sundahl, Vinkelvej 2, 8870 Langå. Betaling for gruppebilletten erlægges i toget.

Opmærksomheden henledes på, at strækningen Brande–Grindsted af »Sidebaneudvalget« er foreslået helt nedlagt, medens strækningen Grindsted–Bramming er foreslået omdannet til godsbane. Der er derfor al mulig grund til at benytte chancen, medens den er der – og det er vist strækninger, der for de fleste medlemmer har ligget »udenfor alfarvej«.

*

Søndag den 5. april kl. 11.00 i »Karnappen«, Niels Hemmingsens Gade 10, underetagen (store sal), 1153 København K.

Ordinær generalforsamling – se side 3.

*

Planlagt udflugt i »Bededagsferien«

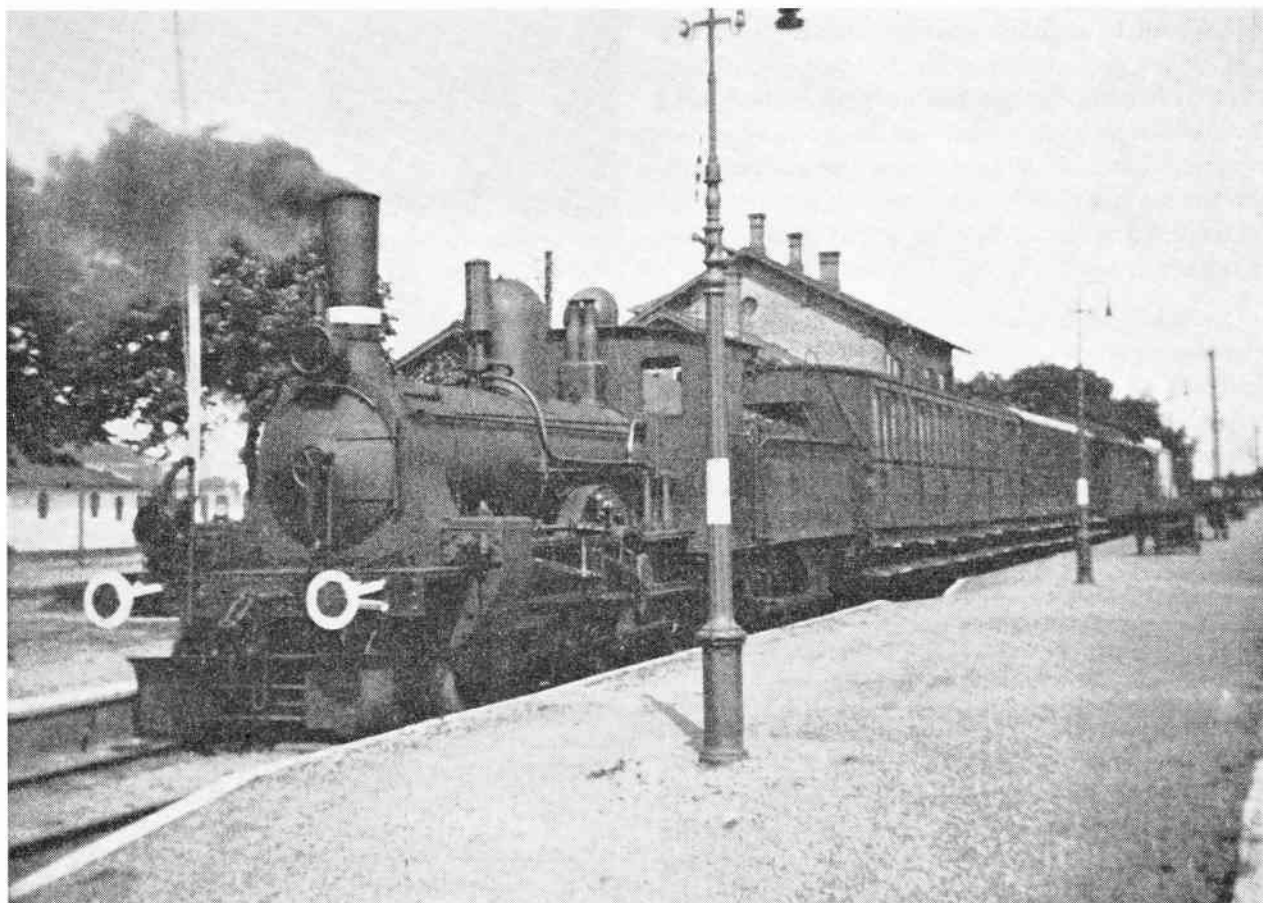
»Deutsche Reichsbahn's« herværende trafikrepræsentation har tilbudt foreningen at ville arrangere en udflugt til Dresden i dagene 24.–26. april (Bededagsferien) – i arrangementet indgår to udflugter med damp på 750 mm-smalsporbaner og besøg på »Verkehrsmuseum«.

Nærmere detaljer følger i »Jernbanen«, nr. 2/70, der udsendes i begyndelsen af marts. For allerede nu at få et indtryk af interessen for en sådan udflugt (ca. kr. 350,–) anmodes interesserede om at sendt et (uforpligtende) brevkort – mærket: »Ja – Dresden« – til: *Birger Wilcke, Søbakken 24, 2920 Charlottenlund* – og helst inden den 15. februar.

BW

Dalmose - Skælskørbanen

Af Ib V. Andersen



A 153 med «Skælskortoget» på Dalmose station. (Sommer 1944).

Foto: W. E. Dancker-Jensen.

Dalmose-Skælskørbanen anlagdes samtidig med statsbanen Slagelse-Næstved i henhold til lov nr. 55 af 12. april 1889. Til anlægget ydede de interesserede kommuner et tilskud på kr. 40.000,- pr. banemil, dvs. kr. 60.000,- for den 11,5 km lange jernbane til Skælskør fra Dalmose. Banen åbnedes for offentlig trafik den 15. maj 1892 og anlagdes som en let normalsporet bane, uindhegnet og med en overbygning bestående af 22,5 kg/m skinner i grusballast. Største stigning er 6,7‰ og mindste kurveradius på fri bane 630 m. Maksimalhastigheden fastsattes til 60 km/t.

Linieføringen gav ikke anledning til problemer, man fulgte stort set den lige linie mellem banens to endestationer. Af mellemstationer anlagdes to, Tjæreby og Sønder Bjerge, begge udstyret med læssespor og normeret med stationsmester. I Dalmose og Skælskør opførtes endvidere lokomotivremiser, hvert sted

med to lokomotivpladser samt kul- og vandforsyningsanlæg og drejeskive, førstnævnte sted med effektiv længde 12,0 meter, sidstnævnte 14,0 meter (1945).

Anlægget af Slagelse-Næstvedbanen var motiveret dels af ønsket om tilvejebringelse af en bedre forbindelse mellem Korsør (dvs. landsdelene vest for Storebælt) og de syd for Næstved liggende landsdele, således at den hidtidige lange omvej over Roskilde kunne undgås, og dels af lokale hensyn. Man havde ved fastlæggelsen af Næstved-Slagelsebanen valget mellem to muligheder, en vestlig linie langs Storebælt, som ville være til stor gavn for Skælskør, men ellers kun give den nye bane et begrænset opland, og en østlig over Dalmose, som ville være den bedste bane rent driftsøkonomisk. Forbindelsen til Skælskør kunne ved dette forslag, som altså blev det

foretrukne, forholdsvis nemt tilvejebringes gennem anlægget af en sidebane fra Dalmose til Skælskør, en løsning som var økonomisk forsvarlig inden bilernes fremkomst.

De to nye jernbaner blev som nævnt åbnet for offentlig drift den 15. maj 1892. Skælskørbanen blev straks efter åbningen til stor gavn for egnen, som derved bl. a. fik en bekvem adgang til havnen i Skælskør, som dengang havde større betydning, end den har nu, ligesom den efter datidens forhold gav gode forbindelser med det øvrige land uagtet overgangstiderne i Dalmose i visse forbindelser kunne være ret lange. Men så havde man de rummelige ventesale på Dalmose station, som kunne benyttes efter deres hensigt – og også blev det.

Oprindeligt benyttedes damplokomotiver litra B, som sammen med godstogslokomotiverne litra L anskaffedes til Slagelse-Næstvedbanen og Skælskørbanen (senere litra Bs og Ls). B-maskinerne udførte hele kørslen på Skælskørbanen og blev efter få års forløb erstattet af de mindre damplokomotiver litra N og gl. P. I Skælskør var altid stationeret to damplokomotiver, et i tur og et i reserve. Senere skete togfremførelsen med damplokomotiver litra As, fra omkring 1918 benyttedes udelukkende J-maskiner, som anvendtes indtil de første benzinmotorvogne kom i drift på banen i 1934. Driften på banen var altid tilrettelagt således, at der kun kørtes med et tog ad gangen, hvilket gav et ganske enkelt sikkerhedssystem. Alligevel indførtes fra den 24. april 1910 forsøgsvis det engelske stavsystem, hvis hensigt er at hindre, at der på et enkeltsporet banestykke er mere end ét tog ad gangen. Hovedreglerne ved systemet, som statsbanerne kun gik med til at prøve efter den engelske leverandørs ønske og for dennes regning, er følgende:

1) For hvert banestykke kan frigives én – og kun én – stav, der har gyldighed for banestykket, men køreretningen er ligegyldig. På togstaven er banestykkets endestationer indgraveret.

2) Intet tog må afgå fra en togfølgestation uden at lokomotivføreren medfører staven for det foranliggende banestykke.

Systemet medførte, at togstavene måtte ombyttes på togfølgestationerne, hvoraf der på Skælskørbanen fandtes tre, nemlig Skælskør, Sønder Bjerge og Dalmose. For hvert banestykke fandtes et antal stave, der var indlåst i særlige apparater opstillet på de to togfølgestationer, der begrænsede banestykket. I Skælskør og Dalmose var der således hvert sted ét apparat og i Sønder Bjerge to apparater. De to apparater for hvert banestykke var elektrisk afhængige



Tjæreby station – en idyl, der forsvandt, fordi den lå for »idyllisk«.
Foto: Ib V. Andersen.

af hinanden på en sådan måde, at der kun kunne udtages én stav for hvert banestykke.

Ved togafgang udtog stationsbestyreren på udgangsstationen efter at have afmeldt toget en stav og overgav den til lokomotivføreren, der afleverede den på næste togfølgestation. Her meldte man toget tilbage, indsatte staven i apparatet for det bagudliggende banestykke og udtog en stav for næste banestykke og afleverede den til lokomotivføreren osv. Gennemkørsel var altså ikke mulig. (Der findes dog hjælpeanordninger til opsætning på stationernes perroner og på lokomotiverne, således at ombytning af stavene kan ske automatisk ved hastigheder under 65 km/t.).

Statsbanerne fandt apparatet overflødigt, og brugen af det ophørte den 1. januar 1911. Togstavapparater efter det beskrevne eller tilsvarende principper benyttes stadig i Storbritannien på visse enkeltsporede strækninger med personbefordring.

Straks efter banernes åbning løb der fire togpar på Slagelse-Næstvedbanen, men seks på Dalmose-Skælskørbanen, idet der derved kunne tilvejebringes forbindelse med alle Slagelse-Næstvedbanens tog i Dalmose. Alle tog var blandede tog og køretiden 25–30 minutter. Antallet af tog varierede noget gennem tiden, i 1930 nåede man op på otte togpar, men de stærkt faldende trafikmængder nødvendiggjorde i 1933, at antallet af tog indskrænkedes meget, og der kørtes kun fire daglige togpar. I slutningen af anden verdenskrig kom man ned på kun to togpar på hverdage og ingen på søn- og helligdage. Efter krigsafslutningen udvidedes kørslen atter, således at der ved persontrafikkens ophør i 1950 kørtes seks togpar daglig.

Automobilkørslen, som for alvor begyndte i tyverne, blev hurtigt en alvorlig konkurrent til banen, og

snart viste det sig meget uheldigt, at den var så kort og kun »gik« til Dalmose, hvor man skulle skifte tog. Personbefordringen gik tilbage år for år, og indtægten heraf var til sidst så ringe, at den næppe kunne dække en rutebilforbindelse. For godstrafikkens vedkommende stillede sagen sig noget bedre, men dette var dog ikke tilstrækkeligt til et tilfredsstillende økonomisk resultat.

Dog var der forinden af statsbanerne gjort, hvad der var muligt, for at nedbringe driftsudgifterne. Togfremførelsen var som allerede nævnt fra 1934 blevet fuldt motoriseret ved indsættelse af de små benzinmotorvogne litra MA og ME i driften. Disse udførte også, sammenkoblet to vogne »ryg mod ryg«, fremførelsen af godsvognene. Der kunne på denne måde befordres to à tre godsvogne i hvert tog, samtidig med at der var rigelig plads til de få rejsende. Var der flere godsvogne, end der kunne befordres i de ordinære tog, kørtes særtog. Endvidere var der indført forskellige besparelser i betjeningen af mellemstationerne, der nu udførtes af private efter en art entrepriseordning.

I den af trafikkommissionen i 1939 afgivne betænkning foresloges persontrafikken nedlagt, hvorimod godstrafikken efter kommissionens opfattelse burde opretholdes under indskrænkede former ved traktorkørsel efter behov på samme måde som tidligere etableret på Sorø-Veddebanen. Medvirkende til kommissionens beslutning var endvidere den omstændighed, at banens spor var 47 år gammelt og nu ansås for opslidt. Maksimalhastigheden på banen var tidligere blevet nedsat til 40 km/t af denne årsag. En fornyelse af sporet skønnedes på dette tidspunkt at ville koste ca. kr. 200.000,- under forudsætning af, at der i stort omfang benyttedes ældre anvendelige spormaterialer, og at der kun udveksledes ca. halvdelen af svellerne. En total fornyelse af banens overbygning ville koste et langt større beløb, hvilket

man skønnede ville være helt uforsvarligt at anvende på en bane, der gav et årligt driftsunderskud på kr. 85.000,-.

Krigudbruddet i september 1939 og den tyske besættelse af landet i 1940 kulkastede alle planer om en delvis nedlæggelse af banen. Persontrafikken opretholdtes fremdeles og togfremførelsen overgik nu atter til damplokomotiver, hvoraf navnlig benyttedes litra A og G. Personvognsmateriellet var stadig gamle toakslede vogne (med åbne endeperroner for de nyestes vedkommende), først henimod persontrafikkens ophør skete en forbedring, idet en 4-akslet truckpersonvogn litra CM (typen fra 1927 med tilspidsede endegavle) kom i drift på banen. Skælskør-banen gjorde i de vanskelige krigsår god fyldest både som person- og godsbane.

Da krigen sluttede i 1945, og der atter kom gang i rutebiltrafikken, kom de gamle sløje tider igen for personbefordringen på banen, og det stod klart, at der atter måtte træffes en beslutning om persontrafikkens fortsatte opretholdelse. Kulprisen og alle de øvrige udgifter steg nu meget kraftigt, og i årene op til 1950 gav driften på banen et årligt underskud på ca. kr. 275.000,-. En medvirkende årsag til dette meget dårlige driftsresultat var den omstændighed, at det ikke var muligt at genindføre kørslen med de små benzinmotorvogne, da antallet af godsvogne var for stort. En anden årsag til de store omkostninger var endvidere, at man havde været nødsaget til at ophæve den tidligere omtalte entrepriseordning vedrørende betjeningen af mellemstationerne.

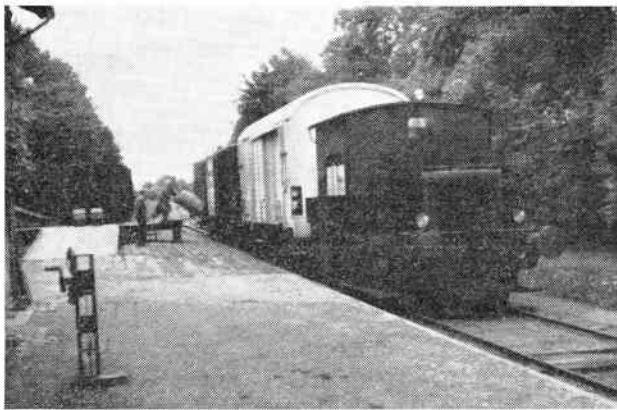
Spørgsmålet om, hvorvidt man stadig skulle opretholde persontrafikken på banen blev atter taget op til drøftelse, men kunne hurtigt afgøres, da omkostningerne ved sporfornyelsen, som var absolut nødvendig i tilfælde af fortsat persontrafik, nu beregnedes at ville andrage ca. 1 mill. kr. Et så stort beløb, at man ikke kunne tænke sig, at nogen ansvarlig myndighed ville gå med hertil. Den af trafikkommissionen i 1939 foreslåede ordning fandtes derimod stadig tilfredsstillende, og Rigsdagen vedtog derfor den 25. maj 1950, at denne ordning skulle føres ud i livet. Personbefordringen skulle ophøre så snart muligt, tidspunktet blev af statsbanerne fastsat til den 8. oktober, samme dag den nye vinterkøreplan trådte i kraft.

Ordningen med traktorkørsel efter behov kunne ikke etableres straks efter persontrafikkens ophør, men kørslen måtte udføres med et damplokomotiv, der om morgenen kørte et godstog fra Slagelse til Skælskør, hvorfra det atter returnerede om aftenen. Kørslen blev imidlertid snart overtaget af traktorer,



Skælskør station – set fra vest.

Foto: Ib V. Andersen.



Stykgods aflæsses fra et af dagens rangertræk – Tjæreby station (1955). Foto: Ib V. Andersen.

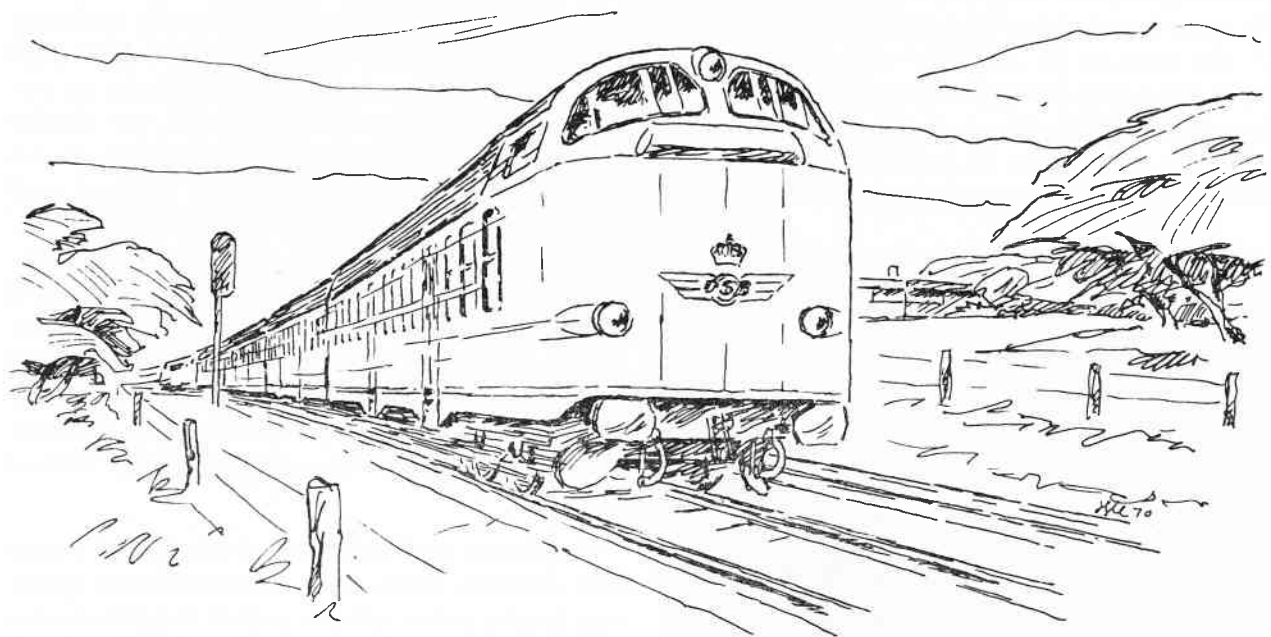
navnlig »Ardelt«, der udfører kørslen efter omtrent samme regler, som gælder for havnebanekørsel. I driftsmæssig henseende betragtes Skælskørbanen nu som sidespor til Dalmose station.

Nu kunne man måske vente, at hele udviklingen på Skælskørbanen ville gå således, som det har været tilfældet andre steder, at de befordrede godsmængder ville falde med det resultat, at strækningen lukkedes definitivt en kortere eller længere årrække efter personbefordringens ophør. Dette har imidlertid ikke været tilfældet. Hele udviklingen på egnen omkring Skælskør er gået stærkt i retning af øget industrialisering, hvorfor banens spor har måttet udbedres,

således at den eksisterende godsbefordring fremført af traktorer stadig kan opretholdes og eventuelt øges. Den daglige dobbelttur fra Skælskør til Dalmose er ikke altid længere tilstrækkelig, således at der af og til må køres ekstrature. Vognladningsgodt kan fremdeles ekspederes til og fra Skælskør, hvorimod dette ikke længere er muligt for de to mellemstationers vedkommende, idet læssesporene her nedlagdes ved sommerkøreplanens ikrafttræden i maj 1967.

Selv om udviklingen på Dalmose-Skælskørbanen således i de senere år har taget en glædelig vending, er der dog tvivl om strækningens opretholdelse som godsbane på lidt længere sigt. Forholdet er jo det, at Skælskørbanens fortsatte beståen er betinget af, at Slagelse-Næstvedbanen fremdeles opretholdes, og om denne bane har det i 1968 nedsatte sidebaneudvalg i den i september 1969 afgivne betænkning foreslået, at strækningen Næstved-Dalmose nedlægges, medens strækningen Slagelse-Dalmose opretholdes som godsbane og trafikeres sammen med Dalmose-Skælskørbanen foreløbig i en forsøgsperiode på to à tre år.

Hvad der efter forsøgsperiodens udløb videre skal ske, må afhænge af den i den da forløbne tid skete udvikling, og her kan man jo kun håbe, at den bliver så gunstig, at der fremdeles vil være grundlag for opretholdelse af godsbefordringen pr. jernbane også i årene fremover.



Således forestiller tegneren sig et MX-/MY-styrevognstog på Kystbanen i 1972. Den viste styrevogn (m/ 2. klasse), litra Bks og 1. klasse-vognen, litra Akl er på tegnebrættet endnu, men der er i januar afgivet ordre på 45 stk. 2. klasse-vogne, litra Bkl (nr. 20-84 700-20-84 744).

Fortæring undervejs

Af P. Thomassen

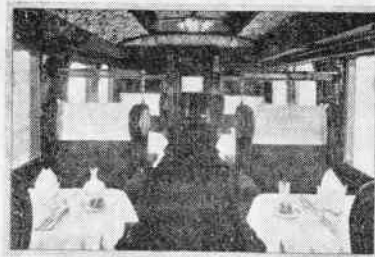
21

The Dining, Saloon and Corridor cars on the principal Express vestibuled trains, are of similar construction as the Sleeping Cars, and for comfort and conveniences are equal to any railway passenger equipment in the United Kingdom.

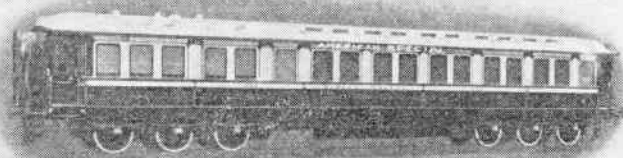
Luncheon baskets containing a substantial meal can be obtained at the principal stations on the L. N.-W. Ry.



L. N.-W. RY. LUNCHEON BASKET



DINING COMPARTMENT



L. N.-W. RY. DINING CAR

Aftryk af side i reklametryksag for »The London and North-Western Railway's spisevogne (1904).

Foto: Arkiv DJK.

I 1904 afholdtes en kæmpemæssig udstilling i St. Louis med verdensomfattende deltagelse. Det fremgår ikke klart af brochuren, hvad udstillingen gik ud på, for der udstilledes alt lige fra skønne kunster til maskinindustri og skovbrug. Ét område var dog kraftigt repræsenteret: Trafik og transport. Udstillingen havde da også sin egen »intramural railway«, som man vist slipper nemmest fra at oversætte ved en sporvognlinie, der holdt sig indenfor udstillingsarealet; dette kunne se ud til at dække et par km².

London and North-Western Railway optog et anseligt areal med en kæmpebygning, der indeholdt reklamer for banen og engelsk transportvæsen i det hele taget, og den foreliggende brochure bringer en mængde fotos af banernes materiel lige fra de ældste loko til kongelige salonvogne, sovevogne og spisevogne, der var up-to-date i 1904. Man undrer sig jo nok lidt over, at der på den ovenfor afbildede spisevogn står AMERICAN SPECIAL og DINING SALOON – det har der vel næppe stået på den, når den nærmere sig London på hjemmebane. Det fortæltes da også, at englændere, som besøgte St. Louis udstillingen, havde grumme svært ved at finde de jernbanefaciliteter hjemme i good old England, som de engelske baner reklamerede med ovre hos Uncle Sam.

Prøv at lægge mærke til den fantastiske frokostkurv: Luncheon baskets containing a substantial meal... ja, det kan siges. Den flettede kurv indeholder en kæmpekapun eller en mindre kalkun, et helt franskrød, en hel flaske rødvin, proptrækker, kniv, gaffel, glas, tallerken samt to smørruller. Sidstnævnte var det eneste, der ikke var i ental, for den kæmpemadkasse var beregnet for én person.

Måske det var en idé at indføre sådanne transportable ædetrug på DJK's udflugter? Der skal såmænd nok være nogle i bestyrelsen, der vil finde størrelsen passende...

Nå, sådanne udskejelser kunne man jo kun finde på i USA eller på fornemme baner under la belle époque. Tror man da...

Vi kunne nemlig også godt være med hjemme på samme tidspunkt og endda før. Dog under mere beskedne former! De ældste bestemmelser stammer fra halvfemserne og gentages i »Samling af Ordre og Bestemmelser, Serie III, Trafikafdelingen for Sjælland-Falster« fra 1900. Under nr. 235 står at læse:

»Restaurationerne i Roskilde, Ringsted, Slagelse, Korsør, Næstved og Kalundborg have Tilladelse til at forhandle Frokostkurve, der kun bør indeholde 4 stykker belagt Smørrebrød og 1 Bajer; Snaps og hvad der yderligere maatte ønskes herudover, betales særskilt. Prisen for en »Frokostkurv« er 80 Øre.«

Dernæst følger nogle trusler om indberetning og bemærkninger i toprapporten, hvis bestemmelserne blev overtrådt.

Togpersonalet skulle indsamle kurvene efter afbenyttelsen og aflevere dem på den første station, »hvor der havdes Tid«; den pågældende station havde derefter at tilbagesende kurvene pr. deklaration til ejeren.

Frokostkurvenes indhold skulle i almindelighed bestå af: En halvflaske, et ølglas, et snapseglass, en saltbeholder og en peberbøsse. Kun i Roskilde-, Ringsted- og Næstvedkurvene fandtes proptrækker. I de to sidstnævnte endvidere et fladt glas eller en glasplade, hvad i alverden man så skulle bruge dem til.

Restauratøren i Ringsted havde tillige tilladelse til at forhandle kaffekurve, som skulle indeholde følgende fajancesager: Kaffekande med løst låg, et par kopper og en flødekande.

Det var synd at sige, at denne ordning var populær blandt personalet, hverken det kørende eller stationernes. Kun ulejlighed og årsager til skærmydsler med jernbanerestauratørerne – og der var så godt som aldrig en dråbe tilbage i kurvene efter afbenyttelsen.

Der gik ikke lang tid, før der udsendtes ordre IV 77/1901, hvori bestemtes, at kurve, der ankom til København H., skulle afleveres i inspektionskontoret og ikke længere i ilgodsekspeditionen. Det hændte nemlig påfaldende ofte, at der var stillet noget mere tungt ovenpå kurvene! Ordren fortsætter:

»Da Afleveringen af Kurvene i den senere Tid har ladet en Del tilbage at ønske, paalægges det Togførerne ogsaa paa andre Stationer at paase, at Kurvene tages ud og ikke hensesættes paa uvedkommende Steder.«

Uden at træde nogen for nær kan det nok gå an at afsløre, at forholdet mellem jernbanefolk og jernbanerestauratørerne ikke altid var det bedste. Sidstnævnte var kontraktligt forpligtede til at betjene jernbanepersonalet til en underpris, der dengang var ret grel i forhold til i dag, hvor lignende forpligtelser stadig findes. Jernbanerestauratørerne betragtede ikke banens folk som gode kunder, dels på grund af priserne, dels fordi der ikke måtte drikkes i tjenesten. Drikfældigheden var ikke så slem, som nogle jernbaneromantikforfattere vil gøre den til. Naturligvis var der dem, der syntes bedre om brændevinsflasken end om deres tjeneste, men de skulle nok holde sig fra restauranterne. Havde en restauratør ved smålig og dårlig betjening gjort sig særlig upopulær, kunne han godt regne med en stor »spildprocent« på sine frokostkurve, der blev hensat på de særeste steder eller smidt ud af toget i banegrøften.

Til jernbanerestauratørernes undskyldning må siges, at det kun var ret få af de ca. 50 DSB-banegårdsrestaurationer, der fandtes omkring 1900, der var en ordentlig forretning for forpagterne; det siger den årlige lejeafgift lidt om: Kalundborg betalte 100 kr. årligt, Roskilde 3100 kr., Helsingør ingen-ting (det var overfartens skyld), gl. København H. 12.500 kr. og Fredericia lå højest med 27.200 kr. (Tallene er fra 1911).

Nu er der ingen stil over det mere. Det ligefrem suger i mellemgulvet ved tanken om LNWR's kæmpemadkasse i sammenligning med de skæve papæsker, som folk i huj og hast tilkæmper sig fra en fladfoder-automat eller frysedisk, og hvis indhold består af noget kalorietrist »noget«, der er halvt begravet i haveaffald. Men sidstnævnte er måske nok det sundeste i det lange løb...

Jernbanenyt - kort fortalt

er desværre ramt af influenza og anden fortrædelighed – ja, »rubrikken«s redaktører altså – så læsernes overbærenhed er vort håb – indtil næste nummer.

Der havde desværre indsnæget sig et par fejl og udeladelser i »rubrikken«s tekst i tidsskriftets nr. 7-8/69 – de kan af interesserede rettes således:

Side 17, højre spalte, 10. linie f. o. »(nyt) litra Da« rettes til »(nyt) litra Dah«, – i 15. linie f. o.: »november« rettes til »december«.

Side 18, venstre spalte, 17. linie f. o.: »6 stk. svelletransportvogne« rettes til »60 stk. svelletransportvogne« – i 19. linie f. o.: »Gklms-undervogne« rettes til »Elo-undervogne«.

Side 19, venstre spalte – efter 11. linie f. o. indføjes: »Den

19. august blev et nyt relæsikringsanlæg taget i brug på Trustrup station.« 15.–16. linie f. n. ændres således: »... under FC Vojens tilføjes »Tinglev-Padborg««. Ordlyden bliver herefter:

FC Vojens

Lunderskov-Vojens
Vojens-Tinglev
Tinglev-Padborg

idet Tinglev selvfølgelig er overgangsstation (til tider endda fjernstyret overgangsstation) på den fjernstyrede strækning.

Foreningsnyt

KONTINGENT FOR 1970

Med »Jernbanen«, nr. 7-8/69 fulgte et giro-indbetalingskort, der – om det ikke allerede er sket – bedes benyttet til indbetaling af kontingent for 1970. Kontingentet andrager – i henhold til beslutning på de ekstraordinære generalforsamlinger den 19. oktober og 23. november: Kr. 35,- – for medlemmer under 18 år (den 1. januar 1970) dog kr. 25,-.

Det vil være til stor hjælp for kassereren, hvis De husker at påføre Deres medlemsnummer – det er påført det udleverede stamkort.

Opmærksomheden henledes på lovenes § 2, hvorfra det fremgår, at »Et medlem, der ikke inden den 1. marts har betalt kontingent, behandles som udmeldt af foreningen« – og det betyder bl.a., at tilsendelsen af »Jernbanen« standses.

DJK's bogserie

Det har tyndet svært ud i vore beholdninger, og som det vil ses, kan vi meddele udsolgt for flere bøger vedkommende. Der vil meget snart kun være få eksemplarer tilbage af »numre« før nr. 17.

Bogserien omfatter nu:

1. Næstved-Præstø-Mern Banen	kr. 8,50
2. Maribo-Bandholm Jernbane	udsolgt
3. Hørve-Værslev Jernbane	udsolgt
4. Fortegnelse over danske jernbaners motormateriel, 1. del (motorlokomotiver, motorvogne, S-tog, lyntog m. v.)	udsolgt
5. 2. del (forsøgsvogne, skinnebusmateriel samt supplement til 1. del)	kr. 15,00
6. Nakskov-Rødby Jernbane	kr. 12,00
7. Museumsbanen og Maribo-Bandholm Jernbane	udsolgt
8. Langlandsbanen	udsolgt
9. Vejle-Give Jernbane	kr. 12,00
10. Kolding-Egtved Jernbane	kr. 15,00
11. Nakskov-Kragenæs Jernbane 1915-1965	kr. 12,00

12. Skagensbanen 1890–1965	udsolgt
13. Vodskov–Østervrå Banen	kr. 14,00
14. Hjørring–Ålbæk og Hirtshalsbanen 1925–1965	udsolgt
15. Stubbekøbing–Nykøbing–Nysted Banen	udsolgt
16. Helsingør–Hornbæk–Gilleleje Banen	kr. 19,00
17. Lyngby–Vedbæk Jernbane	kr. 25,00
18. Maribo–Tørrig Jernbane	kr. 15,00
19. Dansk Jernbane-Klub. Maribo–Bandholm Jernbane. Museumsbanen og dens rullende materiel	kr. 10,00
20. Køge–Ringsted Jernbane	kr. 32,00
21. Hørve–Vørslev Jernbane (2. udg.)	kr. 20,00
22. Danske Jernbaners motormateriel	kr. 20,00
23. Hjørring–Hørby Banen	kr. 20,00
24. Maribo–Bandholm Jernbane 1869–1969	kr. 20,00

Bøgerne kan erhverves ved indbetaling af ovennævnte beløb + porto (kr. 0,50 pr. publikation – nr. 15, 16, 17 og 20 dog kr. 1,50) på *postgirokonto 6 73 94*, adresseret *P. Thomassen, Strandvejen 201, 2900 Hellerup*. Ved køb af tre bøger – eller flere – er portoen i alt kr. 1,50.

Nye postkort

Foreningen har nu forøget sin postkort-serie med følgende otte motiver:

FJ nr. 1.: Faxe Jernbane nr. I, ved remisen i Stubberup, 1966.

FJ nr. 2.: Faxe Jernbane nr. V i bruddet, 1969.

FJ nr. 3.: Faxe Jernbane nr. V med tog i bruddet under påfyldning af vogne, 1969.

FJ nr. 4.: Faxe Jernbane nr. V med tog på vej op fra bruddet, 1969.

FJ nr. 5.: Faxe Jernbane nr. VI med tomme vogne under vandtagning ved remisen i Stubberup.

ØG nr. 1.: Østre Gasværk nr. 2 i Frihavnen, 1968.

ØG nr. 2.: Østre Gasværk nr. 3 ved remisen, 1966.

ØG nr. 3.: Østre Gasværk nr. 2 med tog under rangering ved indkørslen til gasværket, 1968.

Kortene kan bestilles ved på *postgirokonto 13 53 13*, adresseret: *Ole-Chr. Plum, Rantzausgade 9, 4., 2200 København N*, at indsætte beløbet for kortene + 0,60 kr. til porto og samtidig anføre bestillingen bag på talonen til modtageren.

OCP



GERDA – Hong–Tølløse Jernbane's litra G nr. 625 med DJK's udflugtstog – på vej til »julefrokost« i Ruds-Vedby. Optagelsessted: Conradineslyst – optagelsestidspunkt: 14. december 1969. Foto: H. E. Pedersen.

237 HR ASGER BERGH
BIRKEENGEN 33
2700 SKOVLUNDE


SIEMENS



Hastigheds Kontrol og Togstopanlæg fra Siemens...

Om få år går man over til 120 sekunders drift på S-togs nettet. Bl.a. af denne grund vil 200 S-tog i de kommende år blive udstyret med HKT-anlæg fra Siemens. HKT står for Hastigheds Kontrol og Togstopanlæg. Dette avancerede anlæg er ikke ensbetydende med førerløse tog, men er en hjælpende hånd til togets fører.

DANSK SIEMENS AKTIESELSKAB

BLEGDAMSVEJ 124 - 2100 KØBENHAVN Ø - TELEFON (01 76) TRIA 6464
AARHUSKONTOR: ECKERSBERGSGADE 22 - 8000 AARHUS C - TLF. (06) 13 66 00

**Siemens
har
løsningen**