



jernbanen

2

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

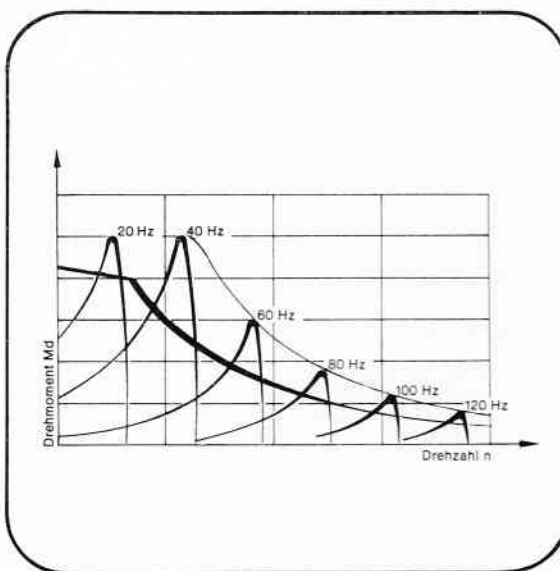
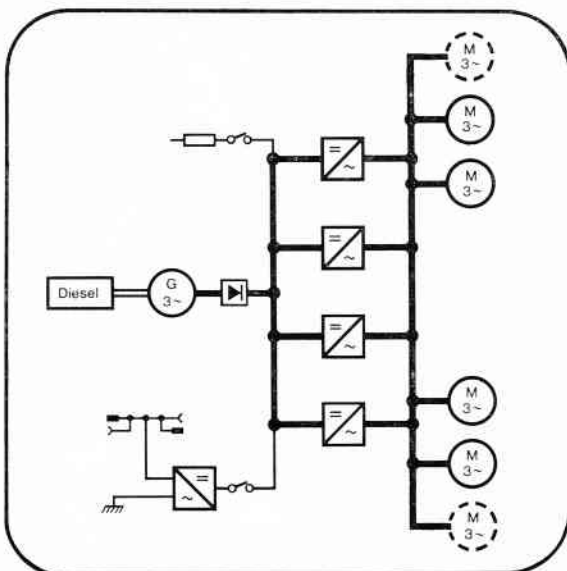
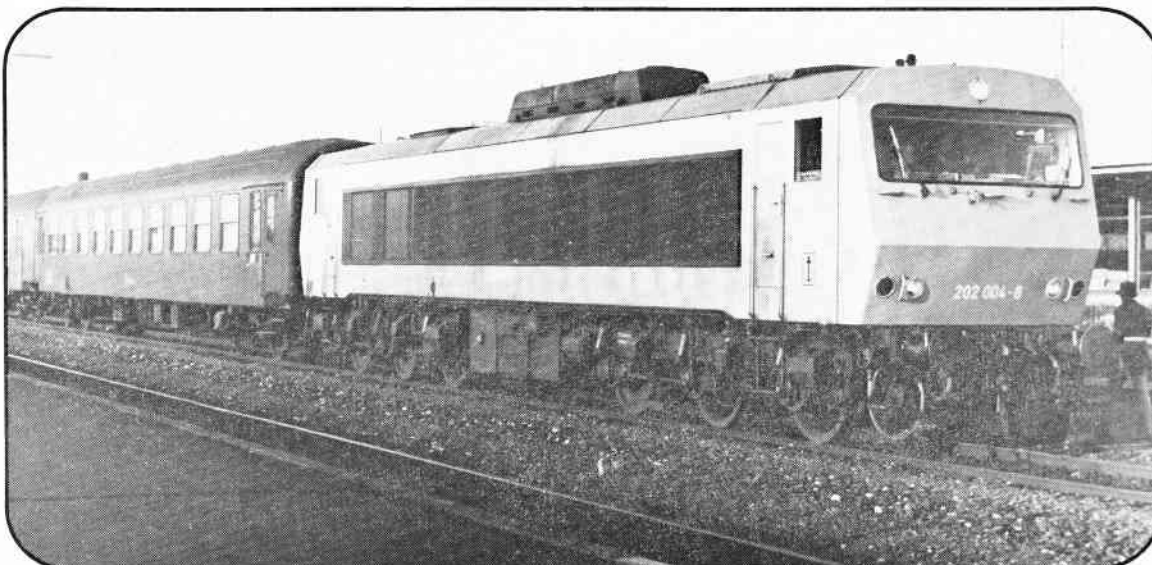
18. ÅRGANG

APRIL/MAJ 1978

KR. 10,00



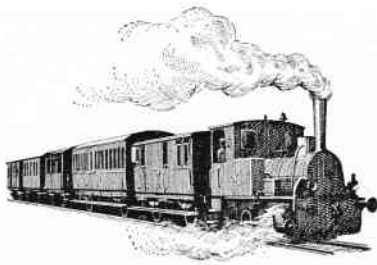
BBC-asynkronteknik til elektriske og dieselelektriske lokomotiver



Den asynkrone kortslutningsmotor er med sin enkle og robuste konstruktion særdeles velegnet til banedrift. Det af BBC udviklede statiske frekvens- og spændingsreguleringsudstyr er den nødvendige forudsætning for, at banemotorerne altid arbejder i et stabilt og økonomisk optimalt punkt på Md/n-kurven.

BBC
BROWN BOVERI

BBC Nordisk Brown Boveri A/S · Afd. EGB · Vester Farimagsgade 7 · 1606 København V · Tlf. (01) 15 62 10



jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

Ansvarshavende redaktør:

Ole-Chr. M. Plum,
Holmevej 8
4340 Tølløse
Tlf. (03) 48 53 83

Redaktionskomité:

Bent Jacobsen
Erik B. Jonsen
Finn Beyer Paulsen
Ole-Chr. M. Plum
Birger Wilcke

Annonceekspedition:

Klosterstræde 23, 1157 København K.
Tlf. (01) 12 62 45

JERNBANEN udsendes omkring den 20. i månederne februar, april, juni, august, oktober og december.

Redaktionen af et nummer slutter omkring den 1. i forudgående måned.

Artikler i JERNBANEN står for de enkelte forfatteres egen regning og er ikke nødvendigvis udtryk for redaktionens eller Dansk Jernbane-Klubs mening.

JERNBANEN tilsendes medlemmer af Dansk Jernbane-Klub – vedr. medlemskab, se de orange midtersider.

Tryk: Herfølge Bogtrykkeri, Herfølge

Forsidebilledet:

DSB's nye MR-tog skal bl. a. betjene den nye nærbane i Århus. Allerede nu har togene dog været i Århus, som her den 3. april 1978. Foto: Ole Kien.

18. årgang

April/maj 1978

Nr. 2

AMAGERS TRAFIKPROBLEMER

Når man ser den fremragende måde på hvilken de svenske storbyer har løst deres trafikproblemer, turde det være overdrevet at påstå, at de københavnske myndigheder har fulgt bare nogenlunde med tiden. Gennem 40 år har man vrovlet frem og tilbage om, i hvilket omfang kommunerne skulle stå for problemernes løsning og i hvilket omfang dette var en statsopgave. Et i og for sig ikke dårligt sporvejssystem blev afviklet i huj og hast, da man var så uheldig på en gang at få en ny borgmester og en ny direktør, der skulle overgå hinanden i reformer og besparelser uden at man til afløsning havde andet end busser, der benyttede det almindelige gadenet, som bekendt det dårligst mulige trafikmiddel, hvis det ikke drejer sig om ganske korte afstande. S-banenettet er blevet videre udviklet, men på en forbavsende fantasiløs måde på eller langs de eksisterende jernbanestrækninger, således at man har fået en stjerneformet bebyggelse med meget lange afstande mellem bopæl og arbejdsplads.

Anlæg af nye baner er der derimod ikke blevet midler til, bortset fra Køgebugtbanen. Vejanlæggene har koncentreret sig om det kostbare prestigeprojekt Lyngbyvejen, der så til gengæld ender i en gammel rundkørsel 4 km fra byens centrum og uden at der noget steds er anlagt rimelige parkeringspladser. På samme måde er vest- og sydmotorvejene ført ind til 5 km fra byen og så kan man klare sig med det eksisterende gadenet. Forbindelsesvejene, søringen og godsbaneringen, er der blevet ejendommeligt iavst om.

Er trafiksystemet således ikke ideelt for nogen part af byen, er der dog et område, hvor man fuldstændig synes at have opgivet ævred, nemlig Amager. Amagerbanen er som personbane forlængst en saga blot og en ny bro over havnen udfor Dybbølsbro er aldrig blevet til noget. Der er bygget en stump motorvej fra Tårnby Torv til Lufthavnen, men den er uden interesse for øens beboere, da der ingen mennesker bor langs vejen eller ved dennes endepunkter. De kan klare sig med vejen over Sjællandsbroen, der mildest talt har dårlige forbindelser til den indre by eller med de fem veje ind mod byen, der har forbindelse over Langebro eller Knipelsbro. Amager Strandvej, hvis indre strækning er meget ringe, Kastрупvej, der nærmest ender blindt i Wittenberggade, Amagerlandevej, der i sin ydre ende er skåret af af lufthavnen og som ind mod byen går over i den overtrafikerede Amagerbrogade samt Englandsvej og Kongelundsvej, der ikke er ført direkte ind og kun har forbindelse med byen enten ad den smalle Amagerfælledvej eller via Njalsgade og Artillerivej. Busforbindel-

(fortsættes side 50)

Nyhed

høma truck - sparer chaufføren for det tunge slid
høma truck - løfter godset og sig selv på plads



- stabil og nem at arbejde med. Giver bedre udnyttelse af lastvogn og arbejdstid. Loftehojde op til 1,60 m. Minimal vedligeholdelse.
- færdigt arbejde. - Løfter sig selv på plads.
- batteridrevet, selvkørende - også på ujævnt terræn. Kraftige dæk beregnet til hårdt arbejde.

HØRDUM MASKINFABRIK

7752 Snedsted - Tlf. (07) 93 63 17

S SCANDIA
RANDERS



moderne
jernbaner
moderne
signalanlæg

DSI leverer materiellet til S-banens nye sikrings-, linieblok-, fjernstyrings- og hkt-anlæg, samt styrevogns- og loko-udrustninger til DSB's rullende materiel

DANSK SIGNAL INDUSTRI A/S

STAMHOLMEN 175 · DK-2650 HVIDOVRE · TLF (01) 490333

HVAD HED LOKOMOTIVERNE

Introduktion til et emne, 1. del

Af Povl Wind Skadhaug

I denne artikel drejer det sig om damplokomotivers officielle egennavne. Fremstillingen er delt i tre hovedafsnit. Det første, i hvilket emnet behandles i almindelighed, bringes her. 2. og 3. del kommer i to senere numre af Jernbanen og vil byde på en gennemgang af henholdsvis danske damplokomotivnavne og lokomotivnavnene ved en bestemt udenlandsk jernbaneforvaltning.

Indledning

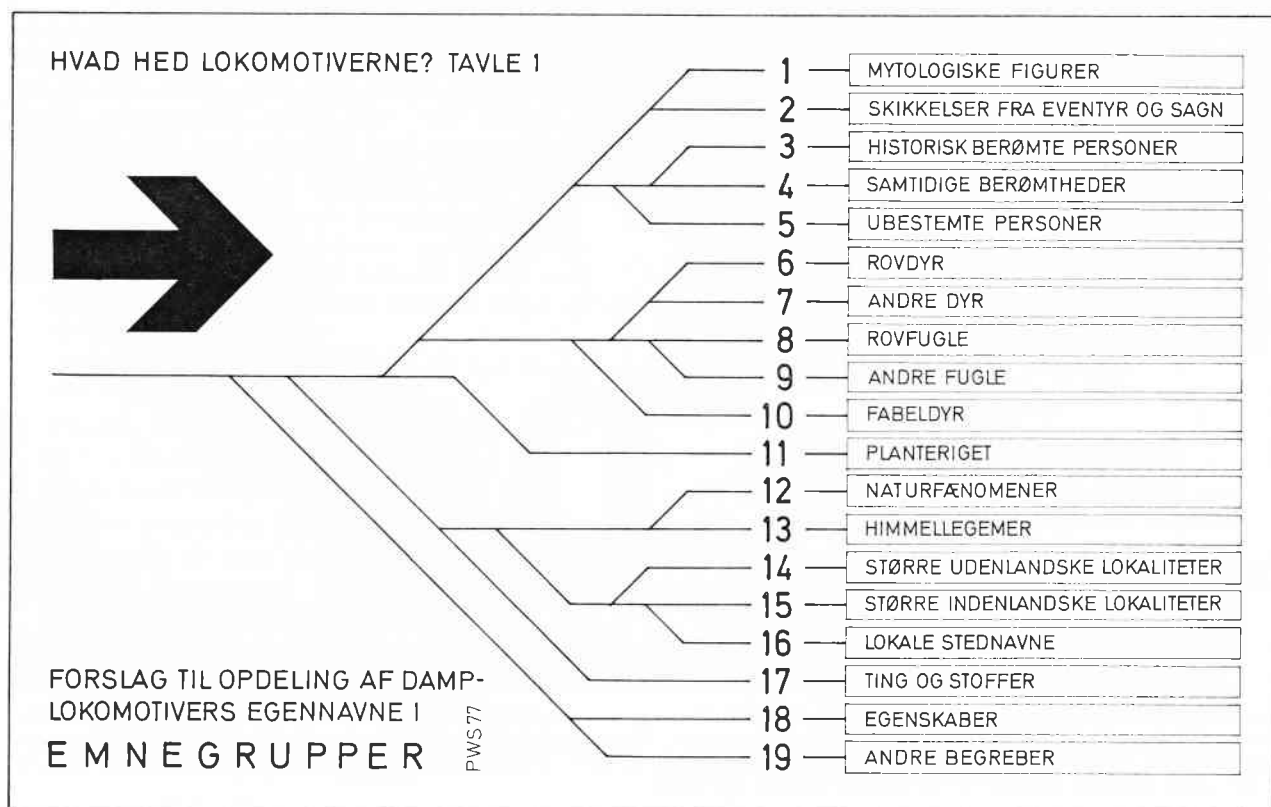
Artiklen kan ses som en fortsættelse af KÆRT BARN HAR MANGE NAVNE (Jernbanen nr. 3-6/1977), der stort set begrænsede sig til at tage damplokomotivers typenavne op til nærmere behandling. Disse kunne til gengæld behandles nogenlunde udførligt (men naturligvis ikke udtømmende). En tilsvarende situation foreligger ikke her. Allerede på grund af lokomotivernes og dermed navnenes antal er emnet så stort, at der inden for selv en velvoksen tidsskriftartikels rammer kun kan gives en introduktion. Og det er så netop, hvad der her prøves. Det sker i håbet om, at mange læsere derigennem ikke alene får lyst til at studere videre på egen hånd, men rent taktisk også bliver hjulpet et stykke på vej. Det skulle tilmed gerne lykkes at give en fornemmelse af, at jernbanehistorien er en alt andet end kedelig indgang til kulturhistorien i bredere forstand.

Jernbaner er jo ikke kun teknik og økonomisk statistik. Lyder det for vidtløftigt, giver studiet af damplokomotivers egennavne i hvert fald en række morsomme glimt af svundne tiders tænkemåde. Og man oplever af og til at se en afspejling af begivenheder og foreteelser langt uden for jernbanens område.

Engang var det ved et flertal af jernbaneforvaltninger sædvane, at hvert damplokomotiv havde sit eget navn. Nogle steder gik denne skik forholdsvis hurtigt af brug, men i flere tilfælde holdt den sig et stykke ind i vort århundrede, og visse steder forsvandt den aldrig helt. Men engang kunne man altså være næsten sikker på svar, hvis man rettede artikel-overskriftens spørgsmål til en person, der havde været på rejse. Når man stiller det samme spørgsmål i dag, er det med en mere generel betydning. Nu søger man nemlig viden om, fra hvilke felter der verden over hentedes ideer, når og hvor navngivning af damplokomotiver var en selvfølge.

Et hjælpemiddel

Damplokomotiv-egennavne udgør alt i alt en så overvældende mængde, at det kan være svært at overskue dem. Man kan derfor have fordel af at indrette sig en slags



ideernes rangerbanegård. Den skal have en sporrisk med bredde svarende til det antal emnegrupper, som det skønnes belejligt at sortere de forekommende navne i

Et eksempel i den omtalte retning er vist på tavle 1. Valget af de 19 grupper er overvejende praktisk betinget. Men i det arrangement af sporskifter, som forbinder dem, er det forsøgt at anskueliggøre deres indpasning i et logisk system. Denne sidste bemærkning er især beregnet på dem, der kunne få brug for en bearbejdning af diagrammet, det være sig forenkling eller udvidelse. En eller flere ændringer vil nemlig højst sandsynligt forekomme påkrævet efter en mere dybtgående beskæftigelse med emnet. Og det må understreges, at det optegnede kun er et første udkast. Muligvis drejer det sig i det hele taget om uopdyrket land; forfatteren erindrer ikke at være stødt på nogen tidligere fremstilling, hvor damplokomotivernes navne er i focus.

Gennemgang af grupperne

For at give et nærmere begreb om, hvad de 19 emnegrupper hver for sig kan tænkes at indeholde, følger nu en række kommentarer til diagrammet. Selv om de udgør et noget tungt stof, kan de dårligt undværes, og de oplyses vel også ved de forestillinger, rækken af citerede lokomotivnavne kan vække. Blandt navnene er der utvivlsomt en del, læserne vil nikke genkendende til (selv om en og anden nok vil finde, at netop hans yndlingslokomotiv eller -navn mangler).

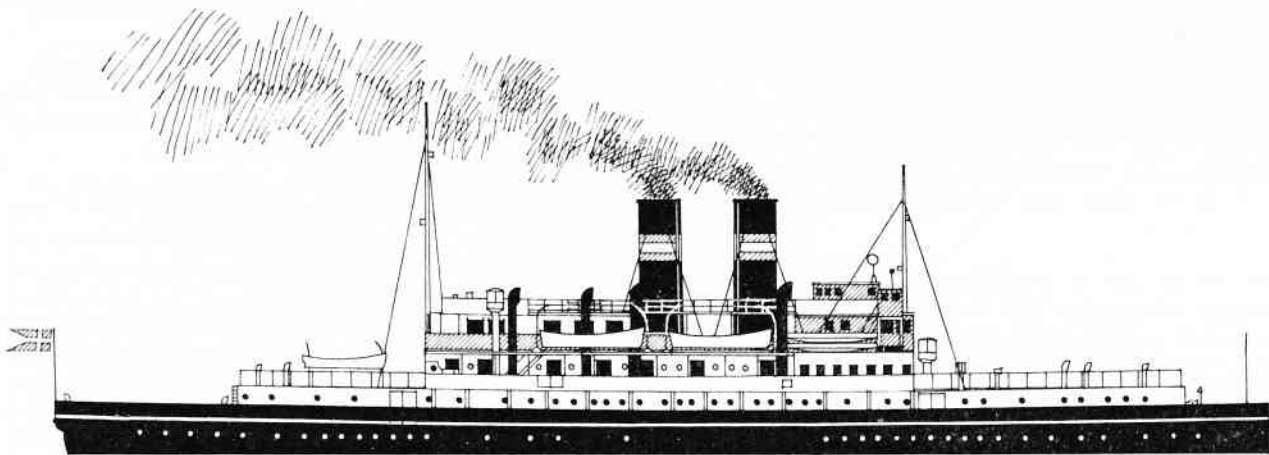
Ad gruppe 1. Herunder medregnes ikke alene selve gude-skikkelserne, men også deres »tilbehør«, fx ODINS hest SLEIPNER og hans spyd GUNNER, uagtet dyr og genstande ellers henføres til andre af de nummererede grupper. Sådanne (nordiske) mytologiske navne i rigt mål blev anvendt på lokomotiver både i Danmark og Sverige, er der i øvrigt ikke megen tvivl om et tilhørsforhold i gruppe 1. Men når man støder på navne som fx MARS og JUPITER, må man gøre sig klart (ved at se på sammenhængen), om det virkelig er den romerske oldtids guder, der tænkes på, eller de efter dem opkaldte planeter. For de sidstnævnte hører til i gruppe 13.

Ad gruppe 2. Man tager her enhver form for sagn, myte, legende eller eventyr i betragtning; i denne gruppe findes fx både TOM THUMB (Tommeliden) og STÆRKODDER. Og det vil være rimeligt at placere en hvilken som helst litterær figur, hvis navn træffes på et lokomotiv, sammen med dem. Men det skal indrømmes, at der er en i visse henseender lidt flydende grænse både til gruppe 1 og gruppe 3.

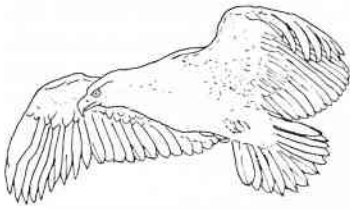
Ad gruppe 3. Ved en historisk berømt person forstås i sammenhængen enhver død, hvis eksistens er dokumenteret. I gruppe 3 er det altså lige naturligt at finde HEROD (Herodes), HAKON JARL, ANSGARIUS, KOPERNICUS, JOHN HANCOCK, LORD NELSON, H. C. ØRSTED og WASHINGTON. Men for den sidstes vedkommende er det nødvendigt at vide, om det faktisk er USAs grundlægger, statsmanden Washington (eller evt. en af hans navnefæller), det drejer sig om. Gælder det nemlig staten eller en af de på samme måde benævnte byer, må navnet henregnes til gruppe 14, 15 eller 16.

Ad gruppe 4. Fra denne gruppe til den foregående må der naturligvis foretages en overflytning i de tilfælde, hvor den opkaldte person er død før lokomotivets udrangering. Gruppe 4 har i særdeleshed, dog langt fra udelukkende, været dyrket i Amerika, hvor jernbaneselskabernes topfigurer lagde navn til mange maskiner. Lokomotivfabrikanten WILLIAM MASON blev også æret på sådan vis. Men det er tillige i denne gruppe, man finder en DAVY CROCKET, en JENNY LIND (se side 88 i Jernbanen nr. 4/1977) – eller svenske PRINS CARL, PRINS OSCAR og PRINS AUGUST. – Det står i øvrigt enhver frit for at filosofere over, hvorvidt det i det enkelte tilfælde var personen eller maskinen, der vandt berømmelse ved navneopkaldet.

Ad gruppe 5. Ubestemte personer er et vidt begreb, når det kommer til stykket. Det omfatter bl. a. ethvert pige- eller drengenavn, der er brugt uden opkald efter en bestemt person. Men også enhver »menneskeart« hører hjemme i gruppe 5, hvad enten det fx er JARL, CORSAIR (Sørøver), PIONEER, GENERAL, EL GOBERNADOR (Guver-



I adskillige tilfælde har samme navn været brugt både til et lokomotiv og til et søfartøj. Fra Danmark kan alene blandt DSB færger nævnes DAN, DANMARK, FENRIS, FREIA, HEIMDAL, KØBENHAVN, KORSØR, ODIN og SJÆLLAND. Og til denne række kan føjes følgende under statsbanerne hørende andre skibe: FREYA, FREYR, GERDA, MJØLNER, NJORD, SKIRNER, STÆRKODDER, THOR og THYR. Tegningen viser den i forhold til sit næsten-søsterskib Christian IX ret sjældent afbildede D/F ODIN.



Man måtte have undret sig meget, hvis det første lokomotiv i Tyskland (banelinien Nürnberg-Fürth 1835) ikke havde båret navnet **ADLER**. For selv om andre nationer også brugte og til dels stadig bruger den majestætiske fugl som symbol, har den tyske ørn - et arvestykke fra antikens Rom - mere end nogen anden præget sig i bevidstheden. Der var da også andre tyske damplokomotiver, som kom til at hedde det samme (og for resten blev **ADLER** tillige varemærke for en række tyske industriprodukter).

nøren) eller **SNAPPHANEN** (skånsk partisan fra 1600-tallet).

Ad gruppe 6. Egentlig er ingen kommentar nødvendig, da rovdyr allerede for en zoologisk betragtning danner en veldefineret gruppe.

Ad gruppe 7. Der er fortrinsvis tale om dyr, som udmærker sig ved deres hurtighed og/eller styrke. Hjorte og antiloper er på repertoire i flere lande, men i Sverige er fx også bæveren - og i Tyskland vildsvinet - blevet opkaldt.

Ad gruppe 8 og 9. De ad 6 og 7 anførte betragtninger gælder analogt. Dog behøver et navn som **BLACK HAWK** ikke at tilhøre gruppe 8. Det viser sig muligvis ved nærmere studium at hentyde til en indianer, hvorved det placeres i gruppe 2 eller 3, evt. 4

Ad gruppe 10. Her må man henregne fx **DRAGON** (drage), **GREIF** (grif = ørneløve) og **MONSTER** (uhyre). Men når et lokomotiv hedder **PHOENIX**, behøver det ikke at være den store sangfugl (sjældenhedens, fortræffelighedens og uforgængelighedens symbol), der har været i tankerne. Det kan lige så vel være en af de byer (i USA), som smykker sig med dette fjerkræs navn.

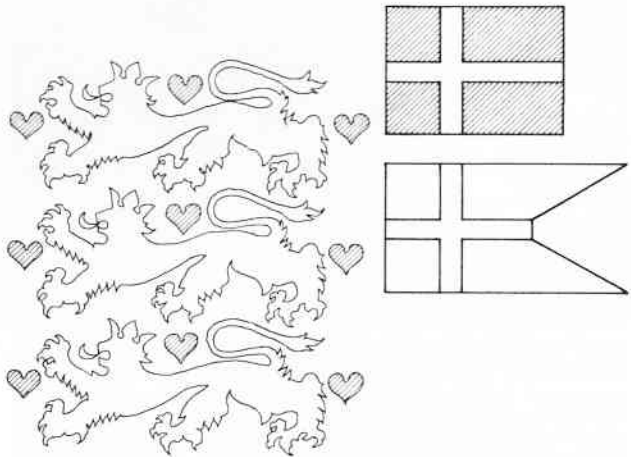
Ad gruppe 11. Lokomotivnavne synes ikke i særlig grad at være hentet fra planteriget. Men gruppen kan dog ikke undværes; hvor skulle man ellers placere **PAPYRUS** eller **MAYFLOWER** (majblomst, i speciel forstand også hvidtjørnens blomst)?

Ad gruppe 12. Ved naturfænomen forstås i den foreliggende sammenhæng helt klart sådanne som **TORNADO** og lyn (der optræder hyppigt i forskellig sproglig klædedragt: **BLIXTEN**, **BLITZ**, **LIGHTNING**). Det må derimod ud fra navnene på evt. øvrige maskiner i klassen eller på anden måde ses af sammenhængen, om fx **AURORA** (morgen-

røde) hører til gruppe 12 eller 1, idet navnet egentlig gælder den romerske gudinde, der personificerer morgenrøden.

Ad gruppe 13. I gruppen findes navngivne enkeltstjerner, herunder fx planeterne og **NORTH STAR** (Nordstjernen), såvel som hele stjernebilleder. Blandt dem kan nævnes **GREAT BEAR** (Store Bjørn), der altså ikke har noget med gruppe 7 at gøre. Også benævnelser på kategorier af himmellegemer har været anvendt, såsom **KOMET**, **PLANET** og **METEOR**. Det kan være svært at afgøre, om **EVENING STAR** (Aftenstjernen) skal med i gruppe 13, eller den symbolske værdi er så betydelig, at gruppe 19 bør vælges.

Ad gruppe 14, 15 og 16. Stednavne har - man fristes til at sige naturligtvis - i meget vid udstrækning været brugt som lokomotivegennavne. Det må anses for praktisk at dele dem i tre grupper, men det kan undertiden være sådan, at et navn tilhører gruppe 15 og 16 på samme tid, mens der er andre eksempler, hvor et navn som følge af indtrufne begivenheder skifter mellem de tre grupper. I alle tilfælde er et nærmere kendskab til den pågældende jernbanes nationale og regionale placering en nødvendighed for at klassificere de geografiske egennavne, der er overført til banens lokomotiver. - Eksempler på anvendte stednavne gives ikke her; de følger i rigt mål ved den senere detailgennemgang af enkelte jernbaneselskabers navnevalg i artiklens 2. og 3. del.

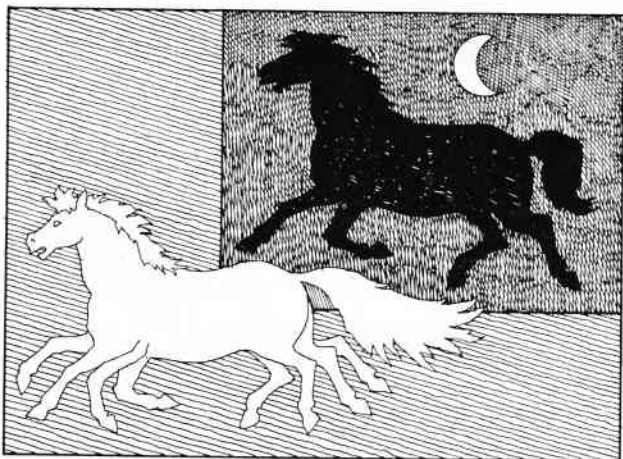


En strotanke: **LEJONET**, **LÖWE**, **LEONE** og **LION** viser, at løven var yndet flere steder som lokomotivnavn. Denne popularitet omfattede også andre store katte, og det kan føles helt mærkeligt, at de tre danske lover (i Valdemarenes familievåben) ikke blev opkaldt. Skyldes det mon, at Det sjællandske Jernbaneselskab var privat, og ville man under andre omstændigheder også have set **NI HJERTER** eller et **DANNEBROG på hjul**?

Ad gruppe 17. I denne gruppe tælles først og fremmest navne som **PFEIL** (pil). **GREEN ARROW** (grønne pil) og - måske det mest berømte lokomotivnavn overhovedet - **ROCKET** (raket), altså genstande, der symboliserer hurtighed. Men til gruppe 17 regnes også en materialebetegnelse som fx **ANTHRACITE**.

Ad gruppe 18. Lokomotivnavne i grupperne 18 og 19 forekom ret hyppigt blandt de tidlige lokomotiver og blev ellers kun ret sjældent brugt. Det kan synes modstridende

da at citere væsentlig flere navne fra disse grupper end fra de øvrige. Men det gøres, fordi de på en gang forekommer at være de mest interessante og de mest afvekslende, idémæssigt set. – Uppsala–Gävle Järnväg skød plet ved i 1870'erne at benævne en række maskiner med tillægsord, der opregner nogle af de positive egenskaber, man gerne vil forlene et lokomotiv med: RASK, SNELL, TRYGG, STAR, KRAFTIG, DUKTIG, SNABB, SÄKER og HURTIG. A pro pos hurtig: CATCH ME WHO CAN (fang mig, hvem der kan) udtrykker nøjagtigt det samme, men indirekte. INVICTA (uovervindelig eller ubesejret) lyder ret så stolt, og det samme gælder SANS PAREIL (uden lige). I navnet ALERT (årvågen) rammes noget mere beskedent, og i FÖRSTLINGEN (den førstefødte) udtales en helt passiv egenskab. – Længe før nogen debatterede forurenin-gen, blev et lokomotiv kaldt SMOKY MARY (rygende Marie) og et andet SPITHEAD (spruthovede). Når Mary ikke henfører navnet til gruppe 5, skyldes det, at smoky er hovedordet. En tilsvarende betragtning må gælde PUFFING BILLY (frit oversat: Tøffe-Peter). Med TIP TOP (på tidens dansk: helt i orden!) har en eller flere bestemt taget munden fuld. PROSPERO er svært at oversætte præcist. Det kan fx betyde fremgangsrigt (men muligvis også: jeg bevirker fremgang) og er altså egentlig et godt lokomotivnavn!



Meget naturligt har man ved brug af betegnelser som Dampfross (damphest) og iron horse (jernhest) associeret damplokomotivet med det ride- og trækdyr, mennesket mange steder i verden har knyttet til sig (analogt hermed talte/taler man i Indien om jern-elfanter). Måske er det derfor, at navne som RIMFAXE (nattens hest) og SLEIPNER (Odins ganger) umiddelbart forekommer velvalgte. Men eftersom sidstnævnte havde otte ben, ville navnet egentlig have passet bedre på en maskine med 8 koblete hjul - eller i det mindste 4 aksler i alt - end på et 1B-koblet lokomotiv som DsJ litra E.

Ad gruppe 19. På overgangen til gruppe 19 træffes FJORTON, FEMTON og SEXTON, som udgjorde den uopfindsomme fortsættelse, da de positive egenskaber slap op på Uppsala–Gävle Järnväg. For nu at blive endnu et øjeblik ved talordene, er der mere appel i ZWEIHUNDERT, som var byggenummer 200 hos Richard Hartmann i Chemnitz (i året 1864). Man er måske heller ikke helt færdig med gruppe 18, når man nævner NOVELTY (nyhed), NAHE (nærhed), EXPERIMENT og LITTLE WONDER (lille vidunder). Men ganske sikker på gruppe 19 er man med ENERGY (energi) og LOCOMOTION (bevægelse, befordring). BEST FRIEND OF CHARLESTON (Charleston's bedste ven) er ikke dårligt fundet på, og det samme kan siges om

WESTWARD HO (hej, vest på!). I LIBERTÉ ET PATRIE (frihed og fædreland) er der sandelig ikke sparet på krudtet; der ville have været nok til to maskiner, om de begge var aldrig så imponerende. – LIBERTÉ ET PATRIE er for resten ikke det eneste kendte dobbeltnavn til et lokomotiv; i gruppe 5 vil man fx kunne finde GOWAN & MARX.

Nogle sammenfattende bemærkninger

Hvis man nu havde brugt et andet billede end det med rangerbanegården, kunne man sige, at ringen var sluttet. For indholdet i gruppe 1 og 2 har jo en begrebsmæssig karakter ligesom i 18 og 19. Og det ville måske endda være fristende at anbringe emnegrupperne i en kreds også af en anden grund. Øjensynlige såvel som skjulte forbindelser mellem hvilke som helst af grupperne kunne da markeres. Men »rangerbanegården« bør nok trods alt være at foretrække på grund af dens enkelhed. Blot skal man huske den generelle lære, der kan uddrages af foranstående gennemgang: at der i mange tilfælde må en lille undersøgelse og nogen eftertanke til, før man vælger spor. Dertil bør man endda stadig huske, at klassificering ikke er noget mål i sig selv, men kan tjene som et udmærket hjælpemiddel ved tilegnelse af et stof.



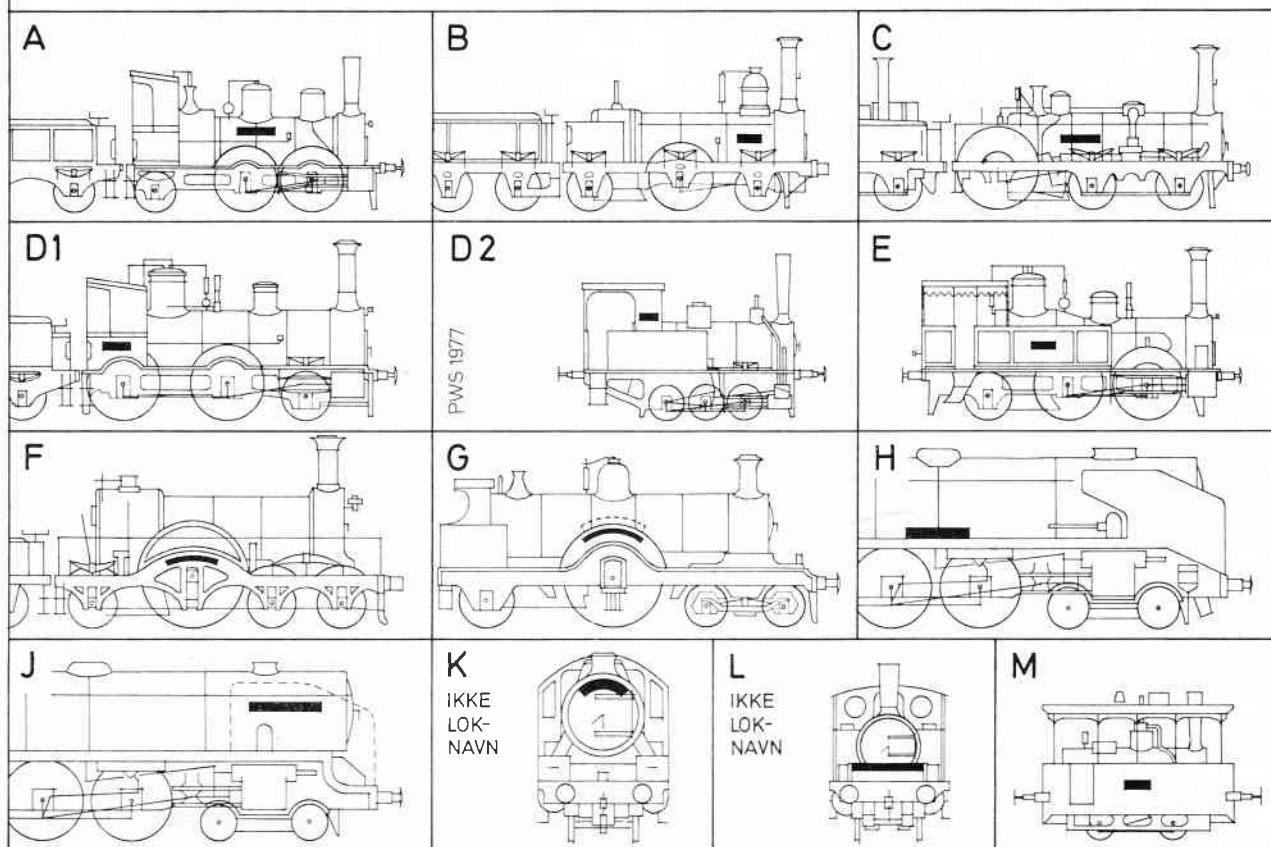
Navneskiltes udførelse

Den rent fysiske side af navngivningen skal berøres ganske kort i dette og følgende afsnit. Hovedreglen var, at der blev udført gedigne støbte og polerede skilte og anbragt et på hver side af lokomotivet. Oftest fremstod bogstaverne på disse skilte i relief, og ikke sjældent var baggrunden malet. I nogle tilfælde blev navnet tilkendegivet ved bogstaver, der var malet direkte på underlaget eller støbt hver for sig og påsat enkeltvis, og sådanne foranstaltninger gennemførtes ligeledes ens på begge sider af køretøjet.

Et eksempel på, hvor meget der i givet fald kunne gøres ud af sagen, er vist på hosstående tegning. Det drejer sig om en af den engelske Southern Railway's forholdsvis lette Pacific-maskiner fra 1945–50, der oprindeligt var forsynet med en delvis strømlinebeklædning. På denne sad oven over midterste kobbelhjul øverst et skriftbånd med »flagrende ender«. Dette angav maskinens navn (en by i grevskabet Devon). Derunder var anbragt byens våbenskjold, og nederst på et meget mindre, men stadig »flagrende« bånd sås navnet på lokomotivklassen. Da maskinen blev ombygget og strømlinebeklædningen demonteret, udførte man en speciel opsats til skiltene, og nu kom



HVAD HED LOKOMOTIVERNE? TAVLE 2
 NAVNESKILTES ANBRINGELSE



våbenskjoldet af rent praktiske grunde overst. Hele arrangementet blev anbragt på fodpladens kant og var bogstavelig talt et strålende syn (om det også var smukt, kan altså diskuteres). Lokomotivet selv var malet grønt med røde og sorte stafferinger, og navneskilte m.v. tilførte yderligere farverne guld, blå og hvid.

Navneskiltens anbringelse

Ved navngivning af damplokomotiver er der mange lighedspunkter med navngivning af skibe, også med hensyn til skiltningens konkrete form. Men en fast international praksis for placeringen, som man kender den fra skibe, udviklede sig ikke. På strømliniebeklædte lokomotiver var variationsmulighederne ganske vist begrænsede. Det betyder dog ikke meget, da der alt i alt var så få strømliniede damplokomotiver, og i almindelighed blev navneskiltene placeret på ret mange forskellige måder. Af disse er de fleste vist på tavle 2.

I Danmark blev skiltene gennem de første år anbragt på kedlen, i enkelte tilfælde nær midten (A), men som oftest på forreste (B) eller bageste del (C). Senere, da førerhuset var kommet til og havde vokset sig stort, blev en placering på dets sider foretrukket (D1). En særlig variant heraf kan iagttages på de to små lokomotiver fra ØSJS, som DJK råder over (D2). Mon der findes paralleller hertil? På lokomotiver med sidevandskasser som fx det

senere DSB litra As satte man navneskiltene midt på vandkasserne (E).

Den hjemlige fremgangsmåde svarer til mange andre landes, dog har en placering midt for på kedlen været langt højere i kurs udenlands, og placeringen D1 var sine steder foregrebet allerede, dengang førerpladserne kun havde sideplader, men endnu ikke vindskærm. Men fx i England forekom også engang navneplacering på de udvendige rammer (F) såvel som på hjulskærmene (G). Det sidste var både tilfældet ved maskiner med indvendige og udvendige rammer, og der kunne både være tale om skilte monteret på skærmydersiden og om skilte, der var anbragt frit på oversiden af skærmen, ragende op fra denne. Da fodpladerne kom så højt op, at hjulskærme bortfaldt, blev en placering på fodpladen langs dennes yderkant og nogenlunde »midtskibs« almindelig (H). I nyere tid fik dog skilte på kedlen en renæssance, hvis man da ikke flyttede dem til siden af røgkammeret eller satte dem på de eventuelle røgplader (J).

Skilte på lokomotivets front har så at sige aldrig haft noget med maskinens navn at gøre, men hentydede, idet der ses bort fra mindre angivelser af driftsnummer og/eller jernbaneforvaltning, enten til togets navn (især placeret som K) eller – ved nærtrafik i storbyområder – dets bestemmelsessted (sometider i lighed med K, men nok oftest markeret som L). Det sidste svarer jo til nutidig sædvane ved U-baner, S-tog, sporvogne og busser.

Ved saddeltank-lokomotiver fulgtes i reglen en tilsvarende praksis som ved E, altså en anbringelse midt på tanksiderne, men placeringen D1 blev af og til også brugt ved maskiner af denne art.

Det må sluttelig nævnes, at evt. navneskilte på tramlokomotiver sædvanligvis – muligvis altid – var anbragt midt på siden af »kassen«, et stykke nede (M).

En helt anden mulighed end de på tavle 2 viste demonstreredes på John Ericssons bidrag til Rainhill-konkurrencen i 1829. Hans maskine var udstyret med en veritabel lille flagmast, hvorfra vajede en vimpel med inskriptionen NOVELTY, lokomotivets navn.

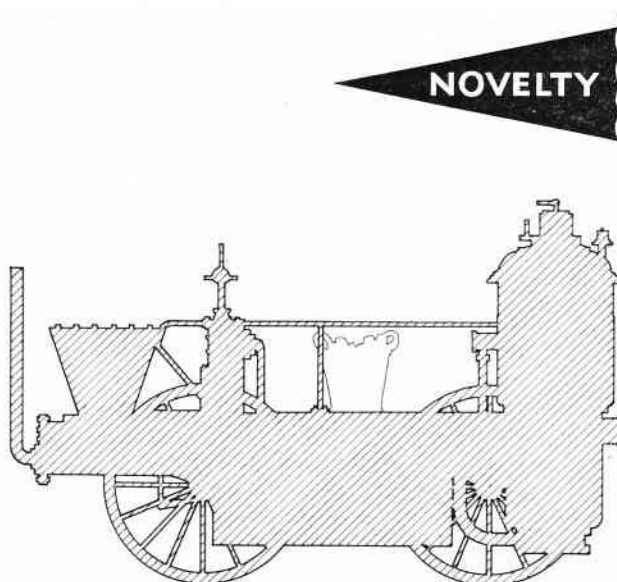
Klassenavne

I forbindelse med en behandling af emnet damplokomotivers egennavne ligger det lige for også at omtale damplokomotiv-klassenavne. Hvor sådanne forekom, og man altså ikke nøjedes med en literering, var de nemlig i langt de fleste tilfælde enten afledt af navnet på det først byggede lokomotiv i klassen eller stod som overgreb for de navne, der valgtes til de af klassen omfattede maskiner i det hele taget. På det første princip er der givet eksempler allerede i artiklen KÆRT BARN HAR MANGE NAVNE; se BIG BOY, CAMEEL, CONSOLIDATION (supplement), GLADSTONE, JENNY LIND og MOGUL. Og i analogi hermed bruger man jo sommetider at beskrive de første sjællandske lokomotiver som hørende til ODIN-klassen, THOR-klassen eller ROESKILDE-klassen.

Med den engelske EUROPA-klasse, hvis medlemmer også opkaldtes efter de øvrige verdensdele, er man nærmere det andet princip. Dette blev i vid udstrækning anvendt på engelske og skotske jernbaner og er udtryk for en virkelig logisk tænkemåde. Når lokomotiverne i en klasse hed LOCH NESS, LOCH LAGGAN, LOCH TAY osv. tilhørte de LOCH-klassen, og man kunne sige en LOCH, når man mente en virkelig maskine i klassen. Som eksempler på klassenavne af denne slags skal yderligere nævnes CASTLE (borg), CLAN (klan), DIRECTOR, GLEN (bjergkløft, dal), HALL (herregård), SAINT (helgen, sankt), SCHOOL (skole), SHIRE (grevskab, amt) og STAR (stjerne).

Lige så logisk, men knap så slående, er den britiske Southern Railway's WEST COUNTRY klasse, hvis enkelte maskiner betegnedes med stednavne fortrinsvis kendt som feriebyer fra det nævnte vestlige landområde, som fx BIGGIN HILL, HARTLAND, OKEHAMPTON (brugt som eksempel foran med hensyn til skiltes udførelse) eller SALISBURY. En tilsvarende tankegang ligger bag henførelsen the MERCHANT NAVY CLASS (handelsflåde-klassen), hvis medlemmer var opkaldt efter hver sit rederi. Længst ud ad denne vej nåede man – stadig på Southern Railway – med en BATTLE OF BRITAIN klasse, i hvilken lokomotiverne fik navn efter personer, lufthavne og militære enheder, der var involveret i forsvaret af de britiske øer i 1940. (Teknisk set var denne classes maskiner identiske med dem i WEST COUNTRY klassen.)

De dog i nogen grad forekommende klassenavne uden tilknytning til navnet på noget som helst lokomotiv i klas-



sen må blot nævnes for fuldstændighedens skyld og skal i øvrigt forbigås her. Tilbage står kun at omtale den nærmest indlysende kendsgerning, at klassenavne kan indordnes i det samme system af emnegrupper som egennavnene.

Læsning

Ligesom det var tilfældet med artiklen KÆRT BARN HAR MANGE NAVNE, bygger stoffet i HVAD HED LOKOMOTIVERNE dets ufuldstændighed til trods på så mange kildesteder, at det er umuligt at redegøre for dem. Forfatteren er heller ikke i stand til for emnet damplokomotivers egennavne som helhed at pege på bestemte, særlige vigtige bøger. Han kan blot anbefale den, der vil studere sagen, simpelthen at være opmærksom (og evt. gøre notater) under læsning af praktisk taget enhver jernbanehistorisk publikation.



Som nævnt fortsættes artiklen i kommende numre af Jernbanen.

MODELBYGGER?

Mangler du

- Messingprofiler
- Træprofiler
- Fræsede træplader til vogn- og husbygning
- Tagventiler, akselbokse spor O
- Skinner, skinnesøm

Skriv efter prisliste

JP HOBBY

v/ Erik Juul-Pedersen

Fiskene 47
3650 Ølstykke
Tlf. (03) 17 63 12

Da Ærø skulle have en jernbane

Det ærøske baneprojekt 1916–1917

af Vigand Rasmussen

Anlæggelsen af det danske jernbanenet kan stort set opdeles i to perioder. Den første er karakteriseret af bygningen af hovedbanerne begyndende med København–Roskilde i 1847 og afsluttende med den vestjyske længdebane (Varde–Ringkøbing–Holstebro) i 1875.

Den anden periode prægedes af anlæggelsen af en række sidebaner med kulmination i de tre store jernbanelove af 1894, 1908 og 1918. Med 1894-loven indledtes således et jernbanebyggeri, der overgik den store anlægsperiode fra 1868 til 1878. I sidstnævnte var der i årligt gennemsnit åbnet 92 km jernbaner, men i perioden 1895 til 1901 anlagdes 137 km jernbane årligt.

Fornyede krav om anlæg af flere baner førte til loven af 1908, der indeholdt fem nye statsbaneanlæg og 51 privatbaneanlæg. Denne lov medførte et nyt opsving i banebyggeriet, indtil 1. verdenskrig med vareknaphed og prisstigninger lagde en dæmper på baneanlæggene. På den anden side var krigen medvirkende til den tredje og sidste store jernbanelovs vedtagelse i 1918, idet Danmark som de øvrige neutrale lande kom i en gunstig stilling inden for verdensøkonomien med et udenlandsk tilgodehavende på omkring 1 milliard kroner ved krigens afslutning. De stærkt stigende pengeindtægter under krigen bevirkede et optimistisk syn, også på fremtidige jernbaneanlæg, og der fremkom en række projekter. Regeringen fandt det klogt at imødekomme disse ønsker ud fra den opfattelse, at kunne der opnås enighed om anlæg af disse baner, kunne de derved bruges til at modvirke et indrepolitisk modsætningsforhold. Hertil kom, at Tyskland i 1917 begyndte på den uindskrænkede u-bådskrig, hvorved tilførslerne af bl.a. råvarer til industrien reduceredes kraftigt. Dette måtte medføre en arbejdsløshed, der delvis kunne imødegås ved at påbegynde anlæggelsen af en række jernbaner. Disse ville dog også blive ramt af materialemangelen, men de nødvendige jordarbejder kunne udføres.

Størstedelen af de jernbaner, der var foreslået i 1894-loven, blev anlagt, idet kun tre af lovens 29 privatbaneanlæg ikke blev til virkelighed. 1908-loven indeholdt som nævnt 51 privatbaneprojekter, hvoraf de 20 ikke blev ført ud i livet, medens 33 af 1918-lovens 42 projekter fik samme skæbne.

Herudover fremkom i tiden op mod den 1. verdenskrig en del jernbaneprojekter, der ikke nåede så langt som til at blive forelagt på rigsdagen. Et af disse var forslaget om en jernbane på Ærø.

Allerede i 1895 var Ærø blevet inddraget i en plan om en jernbane. Det drejede sig om et forslag om en bane fra Svendborg over Tåsinge og Siø til Rudkøbing og herfra videre dels til Spodsbjerg dels over Ristinge til Marstal.

Planen var ret usædvanlig, idet de broer, der skulle forbinde øerne, var tænkt som hængefærgebros. Projektet blev dog opgivet, antagelig fordi udgifterne blev noget større end først antaget.

I 1916 fremkom da et forslag om en jernbane på Ærø. Den skulle forbinde øens tre største byer Marstal, Ærøskøbing og Søby, der på det tidspunkt havde henholdsvis 2407, 1364 og 1251 indbyggere. Forlydender om, at man arbejdede med planer om anlæg af en jernbane, fremkom i »Ærø Dagblad«, som den 10. juni 1916 kunne meddele, at proprietær I. A. Hansen fra Langeland i Svendborg amtsråd havde oplyst, at der var tale om et baneanlæg på Ærø. Hvornår tankerne om en bane er opstået, kan ikke siges på grundlag af det tilvejebragte materiale, udover at der foreligger en længdeprofil og et overslag over udgifterne dateret den 22. maj 1916. Både »Ærø Dagblad« og »Ærø Avis« mente (i to enslydende notitser henholdsvis 13. og 14. juni), at projektet var udarbejdet »vistnok på initiativ af enkeltmænd på øen«. Et par af disse kan identificeres, idet de stod som indbydere til det møde, der afholdtes den 23. juni på Ærøskøbing rådhus, hvor man skulle diskutere projektet. Indbyderne var amtsrådsmedlem L. Petersen, Bjergernegård ved Ærøskøbing, samt herredsfoged og borgmester Iver Krabbe, Ærøskøbing.

Repræsentanter fra samtlige kommuner øen over var mødt op, og borgmester Krabbe forelagde projektet, der var udarbejdet af ingeniør V. Marstrand, København. Planerne gik ud på en banelinie fra Marstal via Græsvænge og Kraghøns over dæmningen ved Gråsten Nor til Lille Rise. Herfra videre til Stokkeby, ned til Borgnæs Enge og ind til Ærøskøbing. Søbystrækningen skulle dreje fra i Borgnæs Enge og via Tranderup, Bregninge, Skovby og Søbygård gå til Søby. Hele banen ville blive ca. 25 km lang, og den var tænkt anlagt som smalsporet med en sporvidde på 1 m, dvs. samme sporvidde som De bornholmske Jernbaner og Skagensbanen. (Sidstnævnte ombyggedes til normal sporvidde, 1435 mm, i 1924.) Man fandt, at en smalsporet bane ville være tilstrækkelig, og desuden mente man, at der kunne ses bort fra muligheden af ved færge at komme i forbindelse med det øvrige banenet i landet; noget, øen dog kom 15 år senere og er den dag i dag.

Banen ville i førkrigspriser koste mellem 1,3 og 1,4 mill. kr., hvilket skulle kunne klares under forudsætning af, at staten ville yde halvdelen (som på Langeland), og amtet halvdelen af, hvad kommunerne ville yde.

Et udateret notat, skrevet af en unavngiven person, viser, hvorledes initiativtagerne i tal havde tænkt sig ovenstående fordeling af udgifterne:



Jubilæumsnyheder FOR SAMLERE

I anledning af Bing & Grøndahls 125 års jubilæum i 1978 udsender fabrikken en jubilæumsplatte og en jubilæumsklokke, begge udført med relief og hånddekoreret i blå underglasur.

Platten viderefører de samlertiditioner, som Bing & Grøndahl skabte med verdens første juleplatte i 1895. – Og klokken knytter sig naturligt til en af fabrikkens nyere samlersucces'er: Årsklokken, som blev udsendt første gang i 1974.

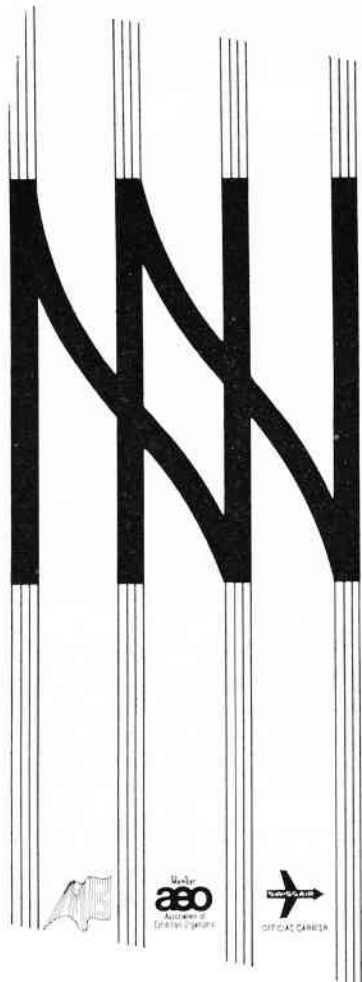
Motivet, der pryder både platten og klokken, er den gamle fabrik på Vesterbro i København, hvor Bing & Grøndahl lige siden starten i 1853 har haft til huse.

Jubilæumsplatten koster 195,00 kr.
og klokken 250,00 kr.

To oplagte gaveideer til samlere



1853 – BING & GRØNDAHL – 1978



Rail 79

3.

**jernbanetekniske
verdensudstilling
og
konference**

Rail 79

**23.-27. januar 1979,
Schweizer Mustermesse,
Basel,
Schweiz.**

**Ingen
stigning i
pladspriserne siden 1976.**

Byen Basel i Schweiz er vært for hele verdens jernbaner i januar 1979. Det verdenskendte udstillingscenter, Schweizer Mustermesse, er atter engang stedet for den jernbanetekniske verdensudstilling og den hermed forbundne verdens-jernbanekonference.

Den sidste begivenhed, RAIL 76, omfattede 122 specialudstillere fra femten lande, og den samtidige konference overværedes af delegerede fra atten lande.

I forbindelse med RAIL 79-konferencen har arrangørerne henvendt sig til europæiske jernbaner for at kunne stille et

program af skrifter og talere til rådighed, der er i overensstemmelse med de betydningsfulde potentielle og hurtigtgående udviklinger, der nu finder sted overalt i verden.

For udførlige enkeltheder vedr. RAIL 79, inklusive brochure, pladsmuligheder, priser, udstillingsplan, konferenceprogram o.s.v. bedes man kontakte:

Mack-Brooks Exhibitions Ltd
62/64 Victoria Street
St Albans, Herts, AL1 3XT England
Tlf.: St Albans 63213
Telex: 266350

Fordeling af anlægsudgifterne mellem stat, amter og kommuner:

Staten	700.000 kr.	(ca. 50 %)
Amtet	233.300 kr.	(ca. 16,7%)
Ærøskøbing	84.300 kr.	(ca. 6,0%)
Marstal	149.000 kr.	(ca. 10,6%)
Marstal Landsogn	77.600 kr.	(ca. 5,5%)
Tranderup	23.300 kr.	(ca. 1,7%)
Bregninge	39.850 kr.	(ca. 2,8%)
Søby	36.400 kr.	(ca. 2,6%)
Rise	56.150 kr.	(ca. 4,0%)

I beregningen var de økonomiske byrder fordelt efter de enkelte kommuners indbyggerantal, idet man gik ud fra et tal på ca. 29 kr. pr. indbygger i landkommunerne og ca. 62 kr. pr. indbygger i bykommunerne. Notatet kan med nogen sikkerhed dateres til 6. september 1916, men herom senere.

De af borgmester Krabbe nævnte tal var vel optimistiske, idet Marstrands overslag ganske rigtigt sluttede med en samlet udgiftssum på 1.380.000 kr., men Krabbe synes ikke at have nævnt noget om Marstrands slutbemærkning gående ud på, at overslaget var baseret på førkrigspriser. I 1916 skulle priserne ifølge oplysninger fra Statens tekniske Tilsyn være gennemsnitlig 33% højere, hvorved den samlede udgift ville blive 1.840.000 kr.

På mødet i Ærøskøbing vedtog man efter en del forhandlinger at sende planerne til de enkelte kommunalbestyrelser, for at disse kunne tage stilling til projektet. Når det var sket, var det meningen, at hver kommunalbestyrelse skulle vælge to repræsentanter til et udvalg, der skulle forberede lovforslag om en jernbane på Ærø. Dette forslag skulle herefter forelægges i Rigsdagen af øens rigsdagsmand. Det var åbenbart hensigten at få forslaget med på den kommende jernbanelov (jernbaneloven af 1918).

Først når et lovforslag var vedtaget som lov, skulle kommunalbestyrelserne tage stilling til sagen, stille krav om retningslinien, om stationernes placering og på basis deraf tegne tilskud.

Der kan have været flere årsager til, at der på dette tidspunkt fremsattes ønsker om en jernbane på øen. Ganske vist nævnes kun en enkelt i referatet fra mødet den 24. juni, idet det blev fremhævet, at Ærø gennem 40 til 50 år over stats- og amtsskatterne havde ydet et tilskud til såvel stats- som privatbaner, hvorfor det synes rimeligt, at stat og amt gjorde gengæld og gav et tilskud til en bane på øen, således at man også på Ærø kunne nyde de fordele, en bane førte med sig.

I tiden og nogle år efter, at Ærø blev udskilt fra Sønderjylland (i 1864), havde hver kommune sit stykke af landevejen at vedligeholde. Vejene var dengang i en udmærket stand, men det var også, før den store færdsel satte ind. Senere kom landevejene ind under Svendborg amts vejvæsen, der ikke synes at have taget hensyn til de følger, den efterhånden stigende trafik havde på landevejenes tilstand. Der blev brugt de samme kvanta vejmateriale til vedligeholdelse som hidtil, og resultatet blev, at vejenes tilstand omkring 1908 var meget ringe. Dette var naturligvis til gene for den ret store trafik af bønder-

vogne, der bragte landbrugsprodukter til udskibningshavnene Marstal, Ærøskøbing og Søby.

I »Ærø Folkeblad« fremkom der i 1908 en kritik af vejvæsenet og dets arbejde på Ærø, en kritik, der sammen med, at Ærø fik en repræsentant i amtsrådet, medførte nogle forbedringer, men åbenbart ikke nok, hvilket ses af en klage fra beboerne af Ærøes vestlige sogne over vedligeholdelsen af landevejen Ærøskøbing–Olde Mølle–Søby. Klagen blev forelagt Svendborg amtsråd på mødet den 15 marts 1917, men den blev ikke fulgt. I september samme år drøftedes, om amtet skulle anskaffe en jerntromle til de ærøske landeveje i stedet for den hidtil anvendte sten-tromle, men anskaffelsen blev udsat. Herudover synes amtsrådet ikke at have beskæftiget sig med de ærøske landeveje i den her behandlede periode.

Det er da forståeligt, at ærøboerne søgte en forbedring af landtransporten på anden vis, nemlig ved at søge at få en jernbane, der kunne have betydet en aflastning for de åbenbart ret miserable landeveje, især med hensyn til godstransporten.

Også inden for post- og passagertransporten kunne en bane have betydet en ændring til det bedre. Posten blev på den tid transporteret med postvogne af ældre type. At der ikke var udelt tilfredshed med postbesørgelsen på øen illustreres ved følgende citat fra et læserbrev i »Ærø Folkeblad« den 22. november 1916.



Ærøskøbing byråd, fra venstre mod højre: Købmand Erik Stærke, Vester-gade; købmand P. Th. Lauritsen, Søndergade; manufakturhandler Peter Schneekloth; købmand Laurits Hansen jun., Søndergade; borgmester Iver Krabbe; skibsreder Carl C. Birkholm, Smedegade; snedker Niels Petersen, Sluttergyden; jordbruger Peter Slot, Uhrehoved; Hans Petersen; forstander Magnus Blomberg. Billedet er ikke dateret, men optagelsestidspunktet må ligge mellem 29. jan. 1912, hvor Krabbe blev borgmester i Ærøskøbing, og kommunevalget den 11. marts 1914, da to af de på billedet værende byrådsmedlemmer (Stærke og Laurits Hansen) ikke var at finde i det nye byråd. (forf. arkiv).

»Det er jo ganske mærkværdigt at tænke sig, at der er ofret store pengesummer til natto og natdampere for at få posten hurtigt frem, men så snart den når Marstal, så er tempoet det samme som for 50 år tilbage.

Til turen København–Marstal, ca. 28 mil (196 km), bruges 8 timer, Marstal–Ærøskøbing–Søby, ca. tre og en halv mil (24,5 km), tager seks og en halv time «

Ej heller var det nogen fornøjelse at være passager i disse postvogne. Dels tog det, som nævnt, en rum tid, inden man nåede frem, dels var det så som så med at nyde den langvarige rejse, da de rejsende på grund af vejenes dårlige tilstand og vognens ditto affjedring blev rystet godt igennem under køreturen. Hvis en passager var blevet døsig af den staldlugt, der kunne være i vognene, kunne han risikere at vågne op nede på vognens gulv, med mindre vognene var udstyret som postvognene på Brande-Vejle-ruten, hvor armene kunne stikkes ind i nogle stropper, der hang ned fra loftet, hvorved man var sikret mod at falde ned fra sædet under en eventuel blund.

Forslaget om en ærøsk jernbane kan måske ses som et led i den store interesse for jernbaneanlæg, der herskede i landet på det tidspunkt. Endelig kan det have spillet ind, at langelænderne fik en jernbane i 1911, og at denne bane løste sin opgave på tilfredsstillende vis.

Den næste fase i jernbaneprojektets tilværelse var, at de respektive kommunalbestyrelser hver skulle vælge to repræsentanter til det foreslåede jernbaneudvalg. Fra Ærøskøbing byråd havde kommunerne fået tilsendt kort og overslag over projektet. I Marstal kommunalbestyrelse fik forslaget en velvillig modtagelse. Et af medlemmerne nævnte den sum, som Marstal skulle yde (ca. 150.000 kr., dvs. at der stadig ikke blev taget hensyn til Marstrands afsluttende bemærkning), og fandt den stor, men ikke for stor i betragtning af de fordele og det fremskridt i trafikale henseende, en bane ville betyde. Kommunalbestyrelsen sluttede behandlingen af sagen med at vælge to medlemmer til udvalget. Også i de øvrige kommunalbestyrelser valgtes repræsentanter til udvalget. Et gennemgående træk var, at samtlige øens sognerådsformænd blev valgt til udvalget, hvad der måske kunne betyde, at sagen på det stade blev betragtet som værende af betydning, og ikke blot et punkt på dagsordenen, der skulle overstås i en fart og så let som muligt.

Den 6. september 1916 holdt udvalget sit første og antagelig eneste møde på rådhuset i Ærøskøbing. Det eneste, aviserne («Ærø Folkeblad» og «Ærø Avis») kunne berette dagen efter, var, at der var blevet nedsat et forretningsudvalg på 5 medlemmer, der skulle fremskaffe nærmere oplysninger. Det før nævnte notat stammer sandsynligvis fra dette møde, da det indeholder navnene på de fem, der blev valgt til forretningsudvalget, og desuden indeholder en dagsorden, hvis første punkt lyder: »Valg af 5 mands udvalg«. Udover dette valg skulle man ifølge notatet have drøftet forskellen i anlægssummen på bred- (dvs. normal-) og smalsporet bane. At dette punkt er kommet videre end til en drøftelse, viser et overslag over udgifterne ved anlægget af en normalsporet jernbane udarbejdet af Marstrand den 13. januar 1917. Ifølge overslaget ville udgifterne i alt beløbe sig til 1.600.000 kr. (dvs. ca. 200.000 kr. dyrere end det smalsporede projekt), men igen fulgt af en bemærkning fra Marstrand om, at overslaget var baseret på førkrigstidspriser, og at et øjeblikkeligt prisniveau ikke eksisterede, da en stor del af materialerne slet ikke kunne skaffes.

Punkt 3 på mødets dagsorden var køb af materiel fra Skagensbanen, der skulle ombygges til normalspor. Planerne for denne ombygning var gjort klar i løbet af 1916 og

1917, og projektet blev optaget på jernbaneloven af 1918. Hvilket materiel det skulle dreje sig om, nævnes ikke, men der kan være tale om skinner med tilbehør og/eller rullende materiel. Ifølge Marstrands overslag skulle den ærøske smalsporsbane have en overbygning på 18 kg/m skinner, og i 1916 havde Skagensbanen skinner af denne type på strækningen Højen-Ålbæk, og Skagen-Højen havde haft den samme type, men de var blevet udskiftet med 22,5 kg/m skinner. Det vil sige, at den ærøske bane i givet fald havde kunnet erhverve sporet fra strækningen Skagen-Ålbæk i alt 19,7 km plus side- og læssespor, hvorved man ville komme op i nærheden af de 29,7 km spor, der skulle bruges ifølge Marstrands forslag.

Det rullende materiel kunne også være blevet erhvervet fra Skagensbanen ved dennes overgang til normalspor, bortset fra trækraften, men herom senere.

Efter dette møde varede det længe, inden jernbaneplanerne igen blev taget op til behandling på kommunalt plan, bortset fra at planen nævntes i Marstal kommunalbestyrelse i forbindelse med en ordning af de trafikale forhold på byens havn, der var på dagsordenen den 3. januar 1917.

Den 26. februar skrev sognerådsformand Brandt, Rise, et brev til borgmester Krabbe, Ærøskøbing, hvori han understregede, at man måtte søge at få forslaget optaget på den kommende jernbanelov. Brandt var af den opfattelse, at »alle er dog sikkert enige om at søge et forslag fremmet i henhold til hvilket eventuelt vore efterkommere kan bygge, hvis ærøboerne som lever og råder nu, ikke kan enes.« Han foreslog da Krabbe, at denne indkaldte forretningsudvalget til møde den førstkommende uge, hvor man skulle drøfte sagen og eventuelt enes om at sammenkalde kommunalbestyrelserne til et møde for at få truffet en afgørelse om at fremme jernbaneforslaget.

Om mødet blev holdt er uvist, men Brandts opfordring til at fremme sagen synes ikke at være blevet fulgt. Der kan i dette brev anes en resignation med et stænk af bitterhed over for den modstand og de vanskeligheder, projektet åbenbart var stødt på. Det synes ligeledes klart, at initiativtagerne havde opgivet at få gennemført baneprojektet på indeværende tidspunkt, i stedet ville man blot sørge for at få det optaget på jernbaneloven i håb om, at de kommende generationer ville vise et bedre sammenhold og få gennemført projektet.

De divergerende meninger om projektet afspejledes blandt andet i en del læserbreve i «Ærø Folkeblad» i løbet af efteråret 1916 og foråret 1917. Brevskriverne var stort set enige om, at de ærøske landevejes tilstand var yderst ringe, og at den eksisterende post- og passagertransport ikke var fulgt med tiden. Derimod var der uenighed om, hvorvidt fremskridtet skulle komme i form af jernbane eller automobil. Modstanderne af en jernbane hævdede, »at de fleste fornuftigt tænkende mennesker dog sikkert anser dette projekt for en drøm, og at de forældede postvogne burde ombyttes med automobiler. Tilhængerne gjorde opmærksom på, at en postbil ikke ville løse landbrugets transportbehov, og man henviste endvidere til de dårlige erfaringer, man havde med »bilomnibusser« landet over. Folkebladet selv, der var en af de ivrigste forkæm-



DANSK JERNBANE-KLUB

Foreningsnyt

FORENINGEN STIFTET 15. JANUAR 1961

NR. 2 . 1978

Foreningens generelle adresse:

Dansk Jernbane-Klub,
Baunevej 129, 2630 Taastrup
Tlf. (02) 52 00 02 (normalt kl. 18-19).

Formand:

Politimester Birger Wilcke,
Søbakken 24, 2920 Charlottenlund. Tlf. (01) 64 22 09.

Kasserer:

Regnskabschef Mogens Bruun,
Ahornvej 18, 3650 Ølstykke. Tlf. (03) 17 88 04.
Postgirokonto nr. 5 55 38 30
Dansk Jernbane-Klub, kassereren, Ahornvej 18, 3650 Ølstykke.

Øvrige bestyrelsesmedlemmer:

Regnskabschef Mogens Bruun (næstformand)
Lokomotivmester Preben Clausen
Ingeniør E. Hedetoft
Niels Christian Lind,
Eigli Neergaard
Politibetjent Finn Beyer Paulsen (sekretær),
Viceskoleinspektør Ole-Christian M. Plum
Georg Schmidt
Grosserer Povl Yhman.

DJK's nordjyske afdeling:

Ingeniør E. Hedetoft,
Mågevej 14, 9000 Aalborg. Tlf. (06) 13 16 28.

DJK's midtjyske afdeling:

Uffe Andersson,
Murervej 9, 8900 Randers.

DJK's afdeling Fyn/Syddjylland:

Niels Christian Lind,
Aagade 50, 5270 Næsby.

Museumsbanen Maribo-Bandholm:

Information og bestilling af særtog:
Povl Yhman,
Vesterbrogade 179, 1800 København V. Tlf. (01) 31 98 16.

Mariager-Handest Veteranjernbane:

Information og bestilling af særtog:
S. P. Laursen,
Falkevej 7, 8900 Randers. Tlf. (06) 42 65 84.

Limfjordsbanen:

Information og bestilling af særtog:
E. Hedetoft,
Mågevej 14, 9000 Aalborg. Tlf. (06) 13 16 26.

Medlemskontingent for året 1978:

Ordinære medlemmer kr. 60,00
Juniormedlemmer (under 18 år 1.1.1978) kr. 40,00
Optagelsesgebyr kr. 5,00

Indmeldelsesformular kan rekvireres hos sekretariatet (se øverst)
- og kontingentindbetalingen sker på det under »Kassereren«
angivne postgironummer.

Meddelelser til næste nummer af »Foreningsnyt«
må være sekretariatet i hænde

onsdag den 17. maj 1978.

MØDER OG UDFLUGTER

Søndag den 28. maj 1978: Udflugt i forbindelse med åbningen af Sporvejshistorisk Selskabs sporvognsmuseum på Skjoldnæsholm.

Endelig skal det lykkes for Sporvejshistorisk Selskab at få åbnet foreningens museum på Skjoldnæsholm, hvor man i flere år har arbejdet med etableringen af museet. Dansk Jernbane-Klub har benyttet lejligheden til at festliggøre åbningen ved at arrangere udflugt fra København H. til Hvalsø og retur med damptog. I Hvalsø afhentes udflugtsdeltagerne af SHS med busser, og man befordres til det nye museum. Hjemturen foregår med damptog til Roskilde og plantog fra Roskilde til København.

Benyt lejligheden til at møde foråret på denne udflugt. Tag også familien med. I cafeteriaet på museet ved Skjoldnæsholm vil den værste sult kunne stilles evt. suppleret med medbragte madpakker.

Dampetog oprangeres af DSB C 708 – OKMJ Be 12 – LJ Ca 16 – OHJ C 223 – DSB CI, og der arrangeres fotostop undervejs.

Prisen bliver kr. 50,- pr. deltager (børn under 12 år rejser for halv pris), og dette dækker togrejse København –Hvalsø og retur, bustransport Hvalsø–Skjoldnæsholm og retur samt entré til sporvejsmuseet. Friпас og kort er ikke gyldige til ekstratogene. Fotografer i egen bil: Kr. 20,-.

Tilmelding til turen sker ved indbetaling senest lørdag den 20. maj 1978 på postgirokonto 8 11 10 06, Dansk Jernbane-Klub, Udflugtsafdelingen, Opnæsgård 21, 2970 Hørs-holm.

Planen for udflugten ser i øvrigt således ud:

København H. (ekstratog)	afg.	10.05
Roskilde	afg.	10.49
Hvalsø	ank.	11.22
Hvalsø (med SHS-busser)	afg.	11.45
Skjoldnæsholm	ank.	12.00
Skjoldnæsholm	afg.	16.40
Hvalsø (ekstratog)	afg.	17.10
Roskilde	ank.	17.31
Roskilde (4272)	afg.	17.40
København H.	ank.	18.06



Sekretariatet i ferietiden

Sekretariatet holder lukket for telefoniske henvendelser i tiden fra 1. juni til 30. august 1978. Skriftlige henvendelser vil blive besvaret som hidtil.

FBP.

Foreningens damplokomotiv D 826 drager atter til Jylland

Til sommer er det to år siden, at D 826 kørte flere steder vest for Storebælt i forbindelse med byfester o. lign. Nu drager det gamle lokomotiv atter over bæltet, denne gang for bl. a. at køre mellem Skive og Glyngøre i forbindelse med indvielsen af den nye Sallingsundbro.

Søndag den 28. maj 1978 køres der således mellem Skive og Glyngøre efter følgende plan:

Skive	afg.	9.30	12.30	17.30
Glyngøre	ank.	10.30	13.30	18.30
Glyngøre	afg.	10.45	16.00	20.30
Skive	ank.	11.45	17.00	21.30



Tirsdag den 30. maj 1978 (dagen, hvor Sallingsundbroen indvies) køres der efter følgende plan:

Skive	afg.	18.30	21.15
Glyngøre	ank.	19.30	22.15
Glyngøre	afg.	19.45	0.00a
Skive	ank.	20.45	1.00a

a) nat efter 30/5-1978.

Alle ovennævnte ekstratog oprangeres af D 826 - Cu - Cxm - 2 Cp - Cr.

Billetterpriser: Voksen, enkelt kr. 15,-; retur kr. 30,-
Barn, enkelt kr. 8,-; retur kr. 16,-

Billetterne købes i togene.



Endelig planlægges der kørsel på samme strækning fredag den 2. juni 1978 i forretningernes åbningstid. Oplysning om køreplanen for denne kørsel samt D-maskinens rejse fra Roskilde til Skive for egen damp kan fås hos Preben Clausen på telefon (03) 82 02 31.

Da bladet skulle trykkes, var den endelige aftale ikke truffet med DSB om dette arrangement, hvorfor der forbeholdes ret til ændringer i det ovenfor anførte program.

Gave til DJK fra Støtteforeningen Danske Dampvenner

Det var med stor glæde, at bestyrelsen i begyndelsen af februar måned modtog meddelelse om, at Støtteforeningen Danske Dampvenner havde bevilget i alt kr. 5000,- til Dansk Jernbane-Klubs fortsatte arbejde med at få restaureret vort materiel. Vor nordjyske afd. modtog kr. 2000,- til arbejdet med FFJ 34 og desuden fik vi kr. 3000,- til det fortsatte arbejde med at få ØSJS 6 istandsat.

Vi benytter endnu en gang lejligheden til at sige Støtteforeningen Danske Dampvenner tak for gaven og vil i den forbindelse gerne køre opmærksom på, at Støtteforeningens indtægter stammer fra salg af forskellige platter med motiver, der viser damptraktion under en eller anden

form. I december udkom en platte med de Jysk-Fynske Statsbaners L 2 («Gamle Ole») og nu er en platte med lokomotivet »Roeskilde« på vej.

Nærmere oplysninger om Støtteforeningen fås ved henvendelse til: Støtteforeningen Danske Dampvenner, Blichersvej 3, 1., 3000 Helsingør.

F. B. Paulsen.

REMISEBYGNING I MARIAGER

Som bekendt har manglen på »tag over hovedet« til såvel værkstedsaktiviteter som til opbevaring af rullende materiel lige fra starten været det største handicap for MHVJ. Baggrunden for denne mangel er en lang historie, som vi ikke skal komme ind på ved denne lejlighed, men én af faktorerne var en vis usikkerhed med hensyn til vor økonomiske og organisatoriske formåen, muligheder for at kunne overtale og overbevise de fornødne myndigheder etc.

Nu føler vi imidlertid, at MHVJ er et så konsolideret foretagende (hvilket absolut ikke betyder velhavende), at en kreds af aktive omkring MHVJ nu har nedsat Mariager Remisekomité med det formål at udarbejde projekt og overslag over en remise- og værkstedsbygning, at skaffe de fornødne tilladelser fra offentlige myndigheder og at skaffe den økonomiske baggrund for byggeriet. Det er hensigten at mindske den økonomiske risiko for veteranbanen selv og for DJK ved at lade remisen være et selvstændigt foretagende i økonomisk forstand (ApS eller lignende), mens selve remisen så lejes ud til MHVJ for en leje, der er tilstrækkelig til at dække driftsudgifterne.

For øjeblikket er komiteen ved at udarbejde et skitseprojekt, der skal forelægges de kommunale myndigheder. Finder dette så en foreløbig accept, vil arbejdet derpå gå videre med detailprojektering, indhentning af fornødne byggetilladelser, evt. dispensationer og tilladelser fra miljømyndighederne etc. Men skal vi kunne bygge, skal der være en økonomisk baggrund. Ganske vist påregnes frivillig arbejdskraft anvendt i så stort omfang som overhovedet muligt, men alligevel skal der bruges mange penge.

Vi vil derfor opfordre flest mulige af MHVJ's venner til at blive medlemmer af remisekomiteen. For at blive det, skal man dels betale et kontingent, der for tiden udgør 25,00 kr. årligt - dette kontingent skal dække komiteens udgifter til porto, papir, agitation etc. - dels tegne sig for et indskud i remisen, stort eller lille. Indskudsbeløbene behøver ikke at blive indbetalt nu, men når komiteen beder derom, er man pligtig at indbetale det tegnede indskudsbeløb eller træffe aftale om dets afdragsvise betaling. Har man ikke modtaget en sådan anmodning senest den 1. januar 1983, ophører forpligtelsen med at have gyldighed. Hvis noget medlem ønsker at indbetale sit indskudsbeløb allerede nu, helt eller delvist, tager komiteen naturligvis imod pengene og sørger for deres sikre anbringelse til den dag, de skal anvendes efter deres formål.

Vi vil derfor bede alle, der vil støtte remisebyggeriet, om at sende et brev til komiteens sekretær, **Sv. Aage Rikard, Skovbakkevej 4, 8220 Brabrand**. Man vil så mod-

tage dels et giroindbetalingskort til kontingentet, et eksemplar af komiteens vedtægter og en erklæringsformular, hvor man kan anføre sit tilsagn om et indskudsbeløb, stort eller lille. Denne formular skal så siden returneres til komiteen.

Af juridiske årsager er medlemskab af Mariager Remisekomité kun åbent for personer, der er fyldt 18 år.

S. P. Laursen.

Museumsbanen

MARIBO – BANDHOLM

Søndag den 12. februar afholdtes der personalemøde i Maribo. Her fik Museumsbanens personale beretningen om driften i året, der gik, og der blev lejlighed til at udpege personalets repræsentanter til banens driftsudvalg. Til dette udvalg havde foreningens bestyrelse på forhånd udpeget sine tre repræsentanter.

Personalet udpegede følgende: Carl Frederik Iversen, Jørgen S. Jensen, Carsten Buhl og Stig Bohnstedt samt som suppleant Preben Clausen, idet Preben Clausen tidligere havde været udpeget af bestyrelsen, men nu af denne fået overdraget arbejdet med etablering af en gruppe i Roskilde. Bestyrelsen havde udpeget: Povl Yhman (regnskab og økonomi), William E. Dancker-Jensen (lokomotivsagkyndig) og John E. Krouel (daglig drift).

Det er vort håb, at den delvis ændrede sammensætning af driftsudvalget må sætte sig »spor« i banens drift o. a.

Som det ses nedenfor, er køreplanen for 1978 ændret en smule, idet der ikke køres på lørdage i juni, men til gengæld gennemføres fire togpar på torsdage i juli. Vi har valgt at koncentrere så meget kørsel som muligt i den del af sæsonen, der erfaringsmæssigt er bedst besøgt, for på denne måde at forsøge at forøge banens besøgstal.

De første bestillinger på særtog er så småt ved at indløbe, og der føres forhandlinger om bl. a. TV-optagelser m. v. til efteråret og om kørsel til byfesten i Nykøbing Falster i juni måned.

Personvognene LJ Ca 16 og OKMJ Be 12 (truck-personvognene) er sendt fra Maribo til brug for »Roskildeguppens« kørsler (med D 826) – det er meningen at gruppen skal sørge for den udvendige og indvendige istandsættelse; fremover vil disse vogne kun lejlighedsvis være på gæstevisit i Maribo.

Personvognen VVGJ C 23 (Scandia 1897) er – uden undervogn – sendt fra Vejle til Maribo, hvor den indtil videre er hensat på en åben godsvogn. Hvis de førnævnte forhandlinger om TV-optagelser ender positivt, er det muligt, at vognen allerede i løbet af sommeren skal monteres på en ny undervogn til brug for disse optagelser.

I remisen i Maribo arbejdes der ihærdigt på klargøring af lokomotiver og vogne til den kommende sæsons mange forskelligartede opgaver. Skulle nogen have lyst til at

deltage i arbejdet, og når sæsonen begynder, deltage i driftens afvikling, kig da blot ind i Maribo en week-end eller ring eventuelt på forhånd til undertegnede.

Foruden Museumsbanens »store« køreplansbrochure har vi i år ladet fremstille en mindre (og billigere), der kun indeholder køreplan og takster. Hvis De mener at kunne placere et antal af brochurerne (og/eller evt. plakaten) på et sted, hvor det kan vække interesse for banen, kan brochurer og plakater rekvireres hos: John E. Krouel, Landlyststien 10, 2635 Ishøj.

Køreplan 1978

Maribo	afg.	10.55	13.30	15.05	a16.35
Maglemer T	afg.	x	x	x	x
Bandholm By	afg.	11.27	14.00	15.30	a17.02
Bandholm Havn	ank.	11.30	14.03	15.33	a17.05
Bandholm Havn	afg.	11.40	14.15	15.40	a17.12
Bandholm By	afg.	12.00	14.27	16.00	a17.24
Maglemer T	afg.	x	x	x	x
Maribo	ank.	12.25	14.50	16.23	a17.47

a) toget kører kun i juli måned.

Driftsdage:

Maj: Søndag den 14. og mandag den 15. (pinsen)

Juni: Alle søndage

Juli: Alle torsdage, lørdage og søndage

August: Alle lørdage og søndage

September: Sæsonafslutning lørdag den 2. september.

MARIAGER-HANDEST VETERANJERNBANE søger nye medarbejdere

Der er tale om virkelige ønskestillinger med meget interessante arbejdsområder. Uden for køresæsonen, vedligeholdelse og reparation af driftsmateriellet, signalanlæg m. v. I køresæsonen, tjeneste i såvel maskin- som trafikafdelingen.

Forhåndskendskab til arbejdet er ikke nødvendigt. Vi sørger for fornøden instruktion og for kursus i sikkerheds- og signalreglement.

Til gengæld for din indsats tilbyder vi dig et virkeligt interessant arbejde i et godt og muntert miljø. Løn: arbejdet bærer lønnen i sig selv.

Henvendelse med angivelse af, hvilken tjeneste, du kunne tænke dig, bedes rettet til

MARIAGER-HANDEST VETERANJERNBANE v/ Hans Jørn Fredberg

Tyttebærvej 69, 9560 Hadsund, tlf. (08) 57 35 67

MHVJ drives af Dansk Jernbane-Klub og kører gennem et af Danmarks smukkeste landskaber. MHVJ beskæftiger 38 personer og befordrede i 1976/77 over 20.000 rejsende.

Inden sommerens trafik forestår der en del arbejder med at få klargjort materiellet samt sporene i Mariager; sidstnævnte er som tidligere berettet under ændring, da Mariager Kommune skulle bruge plads på stationens område bl. a. til anlæg af en kloakledning.

I True arbejdes der på at få sat dasglyssignal op, idet armsignalet dels ikke er helt synligt fra toget, dels ikke særlig driftssikkert længere, da den ene vinge faldt af i efterårets løb.

Køreplan 4. juni – 20. august 1978

Kun Søn- og Helligdage

	M	P	M	P	M
Mariager	afg. 12.10	13.30	14.35	16.00	17.00
True	afg. 12.35	13.55	15.05	16.25	17.30
V. Tørslev	afg. 12.45	14.05	15.15	16.35	17.40
Handest	ank. 13.00	14.25	15.30	16.50	17.55
	M	M	P	M	P
Handest	afg. 10.45	13.25	14.40	15.55	17.05
V. Tørslev	afg. 11.00	13.40	14.55	16.10	17.20
True	afg. 11.10	13.55	15.05	16.25	17.30
Mariager	ank. 11.35	14.20	15.30	16.50	17.55

M = motortog – P = damptog

Køreplan 24. juni samt alle lørdage i juli måned

	M	M
Mariager	afg. 14.25	16.00
True	ank. 14.59	16.24
True	afg. 15.05	16.25
Mariager	ank. 15.30	16.50

M = motortog.

Grenå-turen 11. og 12. marts

I week-enden 11.–12. marts arrangerede Midtjysk afdeling for tredje gang »jernbane week-end«.

Lørdag kl. 14 mødtes deltagerne uden for centralværkstedet i Aarhus. Efter uddeling af en forfriskning orienterede værkstedsingeniør K. E. Nielson om værkstedet og fremtidsplanerne. Derefter var der rig mulighed for at få sine spørgsmål besvaret af værkstedsingeniøren og 5 mestre.

I værkstederne kunne man ved forklaringer få et indtryk af de arbejdsopgaver, der var ved de forskellige reparationer, der udførtes på materiellet. 96 deltog i besøget.

Om aftenen var der medlemsmøde på Hotel Ansgar, hvor de i Jylland kendte D. Søndergaard Larsen og Bo Lindhardtzen viste film.

Søndag kl. 8.30 skulle arbejdstoget afgå til Grenå. Forud for afgang var der mulighed for at se det nye MR-tog, som netop holdt klar til afgang mod Ålborg (der afholdtes netop på dette tidspunkt en række prøvekørsler med det nye togsæt). Men tilbage til »Grenåtoget«.

Vi havde tænkt os en oprangering af et blandettog fra 60erne, men p.g.a. DSB's nye design kunne dette ikke gennemføres. Vi havde forsøgt at få en brun Mx og 3 gange i ugens løb blev maskinløbene revideret med dette for øje. Men med snestormen torsdag–fredag før udflugten blev dette ganske ændret. En overgang talte man endog om 2 Mo, men til slut blev det altså en nymalet Mx. Sneen gav de mange deltagere gode muligheder for søgte motiver, måske til julekortet 1978.

Efter frokosten i Grenå var der med Grenå Bybusselskab besigtigelse af havnebanen med de mange nye sporarrangementer. Besigtigelsen sluttede med besøg ved Grenå Brevdueforenings klubhuse, 2 gamle vognkasser fra RGGJ.

Under besøget i Grenå blev vi ledsaget af 2 repræsentanter fra Foreningen til Bevarelse og Udbygning af Djurslands Jernbaner, W. M. Rosenvinge og S. Kirstein Pedersen, som fortalte om deres arbejde og om Grenå og dens baner.

Som på udturen var der også på hjemturen fotostop.

For os i afdelingen var det en dejlig week-end i godt selskab, måtte det også have været det for de øvrige deltagere.

Deltagere i besøget på Cvk i Århus, som ikke fik programmet med kort over værkstedet og statistiske oplysninger om værkstedet, kan få det tilsendt ved at sende en frankeret svarkuvert til: **Ole Linå Jørgensen, Tværvænget 8, Hammerum, 7400 Herning.**

Uffe Andersson.

**Rejs
over
sundet
med**

to bilen med!

DE STORE BÅDE 01-14 77 70
Havnegade (det ved Kongens Nytorv) Båd- & tilpladsbestilling.

pere for banen, fremkom for eksempel med en grumme beretning fra Mors, der skulle vise, at det absolut ikke var noget fremskridt med en postbil. Desuden gjorde avisen opmærksom på, at »når postvæsenet indfører automobiler er det på steder, hvor jernbaner aldrig vil komme. Vi behøver vel ikke nærmere at omtale de smalle bugtede ærøske veje i denne sammenhæng.«

Med ovenstående citat in mente lovede det ikke godt for gennemførelsen af jernbaneplanerne, at postvæsenet den 16. april 1917 meddelte, at en postbil ville blive sat i fart mellem Ærøskøbing og Marstal til den 1. maj. Koretiden ville blive 45 minutter, og der ville blive en afgang i hver retning om dagen. Hertil kommenterede »Ærø Folkeblad«, at »automobilet dog må betragtes som et fremskridt, indtil jernbanen er en kendsgerning.«

Den 7. maj var der byrådsmøde i Ærøskøbing, hvor man behandlede et andragende om tilskud til den nystartede postbil. Der blev bevilget 3.000 kr. for 1917-18, og i den forbindelse kom baneprojektet til drøftelse. Krabbe, en af initiativtagerne, havde nu ændret mening, idet han mente, at baneprojektet var slået ihjel af den nyoprettede bilrute.

Herefter blev sagen ikke draget frem før i Ærøskøbing byråds møde den 7. november 1917. I den mellemliggende tid havde »Ærø Folkeblad« dog af og til med slet dulgt skadefryd konstateret, at den nye postbil ikke altid var i stand til at klare trafikken mellem Marstal og Ærøskøbing uden hjælp af de gamle postvogne.



Det nuværende sporareal på Ærøskøbing havn, hvor også Ærøbanens station skulle have ligget. (29. jan. 1971.) Foto: Vigand Rasmussen.

På mødet den 7. november blev jernbanesagen taget op af blikkenslagermester H. Rixen. Han havde som formand for Håndværker- og Industriforeningen modtaget henvendelse om at få sagen fremmet og få liv i jernbaneudvalget. Han anbefalede, som Brandt i ovennævnte brev, at man søgte at få sagen optaget på jernbaneloven, men borgmesteren holdt fast ved den opfattelse, han havde givet udtryk for på mødet den 7. maj; han fandt banen absolut skadelig for Ærøskøbing og ønskede at udtræde af udvalget. Efter nogen debat mellem medlemmerne udtalte Rixen, at han ønskede en afslutning på sagen, og han anmodede borgmesteren om at indkalde udvalget til møde, hvilket denne lovede. Om Krabbe holdt dette løfte, kan

ikke afgøres, i hvert fald synes der ikke at være efterladt akter fra et møde.

I slutningen af december 1917 døde en af banens forkæmpere, amtsrådsmedlem Laurits Petersen. »Ærø Folkeblad« sluttede nekrologen med at citere Petersens syn på en bane: »Banen vil komme trods den modstand, den vil møde. **Den vil komme.**« Det gjorde den nu ikke, idet hele sagen synes at ebbe ud i løbet af 1918.

På grundlag af det foreliggende materiale kan det være vanskeligt at pege på en afgørende årsag til, at projektet blev opgivet. Krabbes bratte omsving er ligeledes lidt vanskeligt at forklare. Hans egne begrundelser synes lidt søgte, idet det forekommer en smule besynderligt, at en bil med plads til 4 passagerer og kun befarende en del af øen skulle kunne få en af banens initiativtagere til i den grad at ændre syn på et projekt, der ville have betydet en trafikal forbedring for hele øen og en større kapacitet i såvel passager- som godstrafikken. At en jernbane skulle være blevet til skade for Ærøskøbing (Krabbes anden begrundelse) er ligeledes en usædvanlig betragtning, thi dels ville banen have betydet en bedre forbindelse med oplandet til gavn for handel og håndværk, og dels ville Ærøskøbing efter planen være blevet banens hovedsæde med deraf følgende bosættelse af personale fra driftsleder til remisearbejder, hvilket ville have været et kærkomment befolkningstilskud, da byen allerede dengang havde tilbagegang i indbyggerantallet.

I januar 1918 var af jernbaneudvalgets 15 medlemmer 5 gledet ud af deres respektive kommunalbestyrelser ved kommunalrådsvalgene i marts 1917, 1 var afgået ved døden (L. Petersen), og 1 havde skiftet mening (Krabbe). Denne udvikling kan muligvis have haft nogen betydning for projektets skæbne. Det er også tænkeligt, at det beløb, der skulle tilvejebringes til anlæg af banen, i nogen grad har lagt en dæmper på gemytterne, i hvert fald var Marstrands bemærkninger i slutningen af de to overslag ikke befordrende for lysten til at gennemtrumfe projektet, idet de forudsagde, at den færdige bane givetvis ville blive noget dyrere end beregnet i overslagene, og desuden ville det være svært at skaffe de nødvendige materialer. Planerne var således fremkommet på et ugunstigt tidspunkt. Det er muligt, at projektet kunne være ført ud i livet, hvis det var ført frem 10 år tidligere, dvs. samtidig med at Langelandsbanen kom på tale.

Det smalsporede projekt

Ærø består groft sagt af en stor bakkekam, der via et inddæmmed område (Gråsten Nor) har forbindelse med en anden bakketop. Marstal ligger ved foden af sidstnævnte på dennes østlige side. Ærøskøbing og Søby er beliggende ved foden af den store bakkekams nordlige side. Det er da givet, at en bane, der skal forbinde disse tre byer og samtidig gå gennem deres opland, må forudsætte ret store jordarbejder. Disse var da også en af de større poster på Marstrands overslag, idet beløbet var på kr. 245.200 i førkrigstids-priser. Banen skulle have haft ca. 26 dæmninger og 23 gennemskæringer. Desuden regnede man med kystsikring på en 440 m lang strækning, hvor siges der ikke noget om, men det drejede sig antagelig om den strækning, hvor banen skulle bruge dæmningen ved Gråsten Nor til at komme over til Kraghæs.

M.M. Miljø Møbler

v/ Alex Schmidt
Industrivej
Assens
Telefon (08) 58 34 54

Stort udvalg i moderne møbler og tæpper

HOBBY-BØRSEN – ÅBYHØJ

er bare billigere

KÆMPEUDVALG I MODELTOG

»Lilleput« – »Märklin« – »Roco« –
»Rivarossi« – »Atlas« – »Trix« – »Peco« –
»Piko – M+F – »Fleischmann«

Vi har selvfølgelig alt i TILBEHØR

HOBBY-BØRSEN
Silkeborgvej 178
Tlf. (06) 15 51 88

Nyt betræk



få et tilbud – tlf. (05) 13 11 56
Jernbanegade 12 Arne Jørgensen
Esbjerg

Vegger Kro

v/ Leif Ørndorf
Tlf. (08) 66 62 60

Et godt spisested – Fornuftige priser
Selskaber modtages indtil 200 kuverter

MARIAGER SMEDE- OG MASKINFORRETNING

v/ Arne Christensen
Kirkegade 7 – Tlf. (08) 54 16 69

Smedearbejde - Blikkenslagerarbejde - VVS
Installation af Swimming Pools
Tilbud gives uden forbindelse



HOBBY MAGASINET

Vester Strandsbjerg 3 – 6950 Ringkøbing
Tlf. 07 – 32 26 99



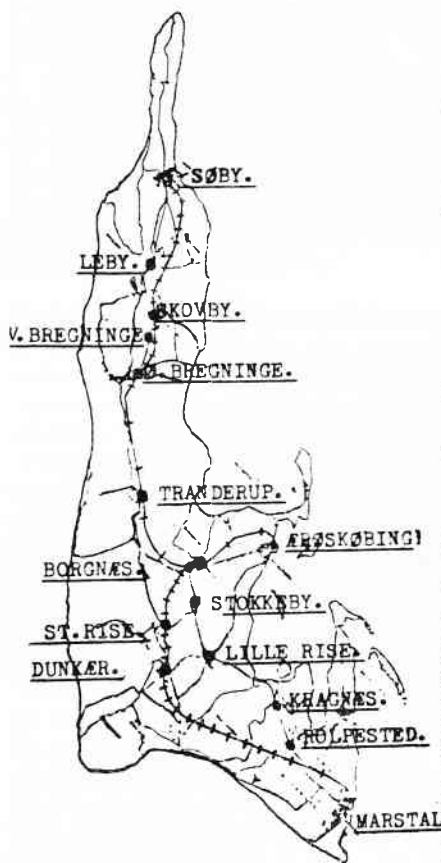
væve,
rokke, råuld, garn
Kemikalier til plantefarvning
Stoftryk- og batikfarve
Pensler, perler, ler m.m.
Prisliste fremsendes på forlangende
Materialer til **HOBBY – TERAPI – FRITID**



**Hads-Ning Herreders
Jernbane**

En anden stor post i overslaget var udgifterne til overbygningen. Denne skulle, som nævnt, bestå af 18 kg/m skinner, hvoraf der skulle bruges 29,7 km fordelt på 25,1 km hovedspor og 4,6 km sidespor. Desuden skulle der bruges 44 sporskifter, hvilket i alt ville beløbe sig til 375.100 kr. Banen ville have fået en viadukt ved Lille Rise, hvor den skulle krydse landevejen Marstal-Ærskøbing. Herudover ville der blive to landevejsoverkørsler, 38 offentlige og 100 private overkørsler

Den ærøske Jernbane?



— = det smalsporede baneprojekt.
- - - = det normalsporede baneprojekt.

— 241 —

Man vil ved at følge den sorte Strejg, der udgaar fra Marstal og ender i Søby, faa et Begreb om, igennem hvilke Sogne og Landsbyer en saadan Jernbane skulde gaa.

Enhver Ærøbo vil jo nok paa hosstaende Kort, hvis man tør kalde disse Streger et Kort, gjenkende Omridsene af sin Fødder.

Men, fordi vi bringer dette, var det just heller ikke dermed Meningene, at det skulde gøre Fyldest som et Generalskotskort over Ærø, men derimod at skitsere det Forslag, der har været og vel nok endnu er fremme i Tiden, for at faa en Jernbane paa Ærø.

Affotografering af kort stammende fra »Ærø Lokale Vejviser«, 1918, udg. af J. P. Rasmussen, Ærskøbing. På kortet er i forbindelse med udarbejdelsen af denne artikel indtegnet den normalsporede og den smalsporede banelinie samt afsat de foreslåede stationer. (Vejviseren er venligst stillet til rådighed af forfatterinden Tove Kjærboe, Ærskøbing).

Det rullende materiel skulle have bestået af 3 motorvogne, 4 bivogne, 4 lukkede godsvogne og 14 åbne godsvogne. Det mest bemærkelsesværdige er, at trækraften udelukkende skulle bestå af motorvogne, thi på det tidspunkt fandtes der ingen motorvogne i drift i landet. Først i 1921 fik en privatbane en motorvogn, og statsbanerne fulgte efter med deres første i 1925. I begge tilfælde drejede det sig om vogne med relativ svag maskinkraft (120 og 100 HK), hvorfor man kan tvivle på, at motorvogne ville have kunnet bestræde trafikken på den ærøske bane med de stærke stigninger, der var adskillige steder. Læng-

deprofilerne angiver flere stigninger på 20 promille og endog en enkelt på 25 promille. Til sammenligning kan nævnes, at Langelandsbanens største stigning var på 10 promille, og at statsbanernes største stigning i 1949 var på 25 promille, men det var på S-banen mellem Vanløse og Godshåbsvej. Den største stigning på en ikke-elektrisk strækning var 20 promille på Sønderborg-Mommark banen. Herudover havde ingen statsbanestrækning større stigning end 12,6 promille. Det var da sandsynligt, at den ærøske bane ret hurtigt havde været nødt til at anskaffe et par damplokomotiver til at tage sig af de større tog, specielt godstog.

Det øvrige rullende materiel var mere almindeligt. Vognparken skulle antagelig have været forøget efter nogle års drift, især var antallet af lukkede godsvogne (4) vel nok somt, men det er et træk, der præger det meste af overslaget, således også stationsbygningerne, idet der kun skulle være sådanne i Søby, Marstal, Ærskøbing og Borgnæs. Sidstnævnte skulle tillige være bolig for en banemester. Varehuse skulle der være samme steder minus Borgnæs, og remiserne, værkstederne og tankanlæggene skulle være i Ærskøbing. Herudover var der regnet med 9 mindre stationer uden bygninger (Leby, Skovby, V. og Ø. Bregninge, Tranderup, Stokkeby, Lille Rise, Kragnæs og Rolpested). Alle stationer skulle have 50 m indfattet peron, læssepors med læssevej undtagen Borgnæs, der kun var forgreningsstation, svinefold med rampe i Søby, Tranderup, Ærskøbing og Marstal. Enderampe samstedes undtagen Tranderup. Længden af side- og læssepors samt antal af sporskifter var påregnet fordelt således:

Søby station 1,62 km side- og havnesp.; 8 sporsk.
Borgnæs Holdeplads 0,22 km side- og havnesp.; 3 sporsk.
Ærskøbing st. ... 1,00 km side- og havnesp.; 10 sporsk.
Marstal station ... 0,50 km side- og havnesp.; 5 sporsk.

9 mindre stationer á 0,14 km, 1,26 km side- og havnespor samt 18 sporskifter.

Det normalsporede projekt

Det normalsporede projekt adskilte sig en del fra det smalsporede. Det ville naturligvis være blevet dyrere (ca. 200.000 kr.), og der ville kun være blevet 7 mindre stationer mod 9 i det smalsporede projekt. Derved kan man fastslå den normalsporede bane som identisk med en alternativ linie indtegnet på det målebordsblad med den smalsporede bane, der befinder sig i pakken med arkivalier fra det ærøske baneprojekt, og som opbevares på Landsarkivet i arkivet i Odense. Den normalsporede bane ville have drejet fra den smalsporede inden Rolpested (når man kommer fra Marstal), være gået tværs over Gråsten Nor op til Dunkær, videre herfra til Store Rise og til Borgnæs. Også på den vestlige del af øen ville banen have fået et andet forløb, idet den mellem Bregninge og Skovby ville have gået nord om øens højeste punkt (Syneshøj 60,1 m), hvor den smalsporede var gået syd om, og fra Skovby ville den have gået nord om Søbygård til Søby, dvs. uden station i Leby.

★

Artiklen har tidligere været trykt i »Fynske Årbøger«, 1974, udgivet af Historisk Samfund for Fyns Stift.

BOGANMELDELSE

Hvad man ser fra Toget,
genoptryk af hefter fra 1906,
udgivet af Bent Carlsens Forlag, 1978.

Pris: Kr. 15,25 pr. hefte.

Med udgivelsen af disse to hefter fra en serie af beskrivelser af, hvad man så fra toget i 1906, vil Bent Carlsens Forlag have sikret plads på mange jernbaneentusiastens hylde. Hefterne giver et både morsomt og interessant billede af den romantik, der tidligere var forbundet med det »at rejse med toget«. Endelig er skildringerne af de forskellige egne spændende læsning, når man ser de pågældende steder i dag. **OCMP.**

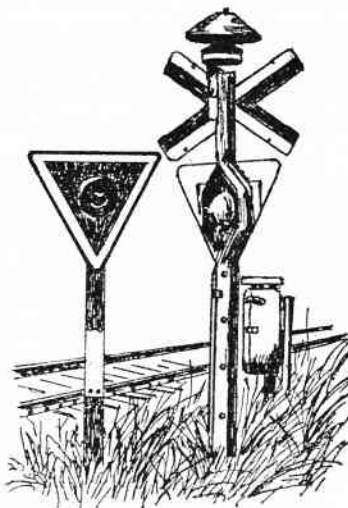
Vil De have service –
så gå til



SØREN MELHEDE
Service

Østre Landevej 46 – Maribo
Telefon (03) 88 00 72

Maskinvask og Quick Service



**PRIVAT-
BANERNE
HILLERØD**

Gribskovbanen og

Hillerød-Frederiksværk-Hundested Jernbane

Jernbanenyt - kort fortalt DSB

I oktober kvartal er sket nedenstående til- og afgang m.v. af rullende materiel:

Fra »AB Bofors-NOHAB«, Trollhättan (og underleverandører) er leveret 5 stk. diesel-elektriske lokomotiver, litra MZ 1451-1455.

Fra »A/S Frichs« og »Scandia-Randers A/S« er leveret 4 stk. elektriske motorvogne (uden førerrum), litra MU 8550-8553 og 4 stk. elektriske mellemvogne, litra FU 8050-8053.

Diesel-elektriske lokomotiver, litra MX 1001 og 1002 er overflyttet fra Driftsdepotområde København til Driftsdepotområde Århus.

Fra »Scandia-Randers A/S« er leveret 8 stk. personvogne (2. klasse), litra Bn 20-84 860 – 20-84 867 (Værkstedsområde øst (København)) samt 32 stk. containerbærevogne, litra Sgs 444 0 018 – 444 0 049. I »Centralværkstedet Århus« er 1 stk. person- og bagagevogn, litra BD 82-84 001 ombygget til personvogn m/ kiosk (2. klasse), litra Bk 85-83 036.

I forbindelse med installation af elektrisk varmeanlæg (1500 volt – 50 hertz) er 5.-8. ciffer i »cifferlitreringen«

ændret således på følgende vogne: A 18-84, 013, 014, 017, 020 til »18-83« og B 20-84, 003, 004, 007-009, 048, 068, 074, 103 til »20-83«.

Følgende 22 stk. personvogne er udrangeret: ABh 38-61 279 – Bah 27-21, 023, 033, 034, 036 – Beh/Byh 27-61/28-61, 185/186-189/190 (litra'et udgået) – Cl 29-25, 502, 581, 600, 604, 612, 624 – Cll 29-26, 477-479, 488, 494, 496, 497, 634.

Oversigten »DSB person-, post- og bagagevogne 1977« (»Jernbanen«, nr. 1/78 – side 21/22) kan a jourføres efter ovenstående.



Pr. 31. december 1977 bestod vognparken af:

893 stk. personvogne (styre- og bivogne for lyn- og S-tog ikke medregnet) (samt 3 stk. personvogne (sovevogne) lejet hos CIWLT). I oktober kvartal er der tilgået driften 8 vogne – og der er udrangeret 22 vogne.

108 stk. post- og bagagevogne. I oktober kvartal er der ikke sket nogle ændringer.

5538 stk. lukkede godsvogne. I oktober kvartal er sket en afgang på 263 vogne.

2852 stk. åbne godsvogne. I oktober kvartal er sket en tilgang på 32 vogne – og en afgang på 67 vogne.

568 stk. tjenestevogne. I oktober kvartal er sket en tilgang på 7 vogne: Nr. 159 »Skinneudlægningskran« (Bafd.), nr.: 420 »Togforvarmningsvogn« (Mafd.), nr. 453 »Lagervogn for sporingeniøren« (Bafd.), nr. 669 »Beholdervogn for sporingeniøren« (Bafd.), nr. 885 »Påslagsvogn for båndtransportør« (Bafd.), nr. 1212 og 1213 »Skinne-transportvogne« (Bafd.) – og en afgang på 5 vogne: Nr. 328 (Bafd.), nr. 370 og 371 (Ap-afd.), nr. 505 (Bafd.), nr. 756 (Bafd.).

613 stk. privatejede godsvogne (samt 9 stk. godsvogne lejet hos DSB). I oktober kvartal er sket en tilgang på 10 vogne: 022 1, 100-103, 105 (»Dansk Landbrugs Grovvarerforening A/S«) og 097 0, 000-004 (»IKEA A/S« – udstillingsvogne, tidl. litra CI).



DSB modtog den 14. marts 1978 det første motortogsæt, litra MR 4001/4002 af de i alt tredive bestilte af denne type, der skal indgå i den omfattende modernisering af den jysk-fynske regionaltrafik. Bag anskaffelsen af det nye materiel til en samlet pris af 170 mio. kr. ligger et af 1970'ernes vigtigste fremstød inden for DSB – og det første håndgribelige bevis på de gode intentioner i »Plan 1990«.

Hvert togsæt, der er sammensat af to identiske motorvogne med hver ét førerrum og med lukket overgang mellem vognene, har i alt 128 siddepladser fordelt på to ikke-ryger afdelinger á 48 pladser og to ryger afdelinger á 16 pladser. Togets samlede længde er 44 meter, og det vejer 68 tons. (Indtil tre togsæt kan køre i multiple).

Kontrakt om levering af togene blev underskrevet i foråret 1976, efter at DSB havde lejet et par nyudviklede DB-motortog af typen VT 628. De tekniske komponenter i MR-toget svarer til det vesttyske togs, og der er bl.a. tale om en gennemprøvet, avanceret elektronik.

Indretningen af toget er derimod sket ud fra DSBs særlige ønsker og på grundlag af virksomhedens design-

program. Samtidig er der ved udformningen taget hensyn til resultatet af en spørgeundersøgelse blandt passagerer, der benyttede de tyske tog under kørslen i Danmark. Det har navnlig givet sig udtryk i en forbedret siddekomfort, ligesom bedre benplads mellem sæderne er opnået. Herudover er der især lagt vægt på at skabe et tiltalende rejsemiljø, hvilket understreges af farvevalg og konstruktioner, som er nøje afpasset efter hinanden. Endevæggene i passagerafdelingerne er dekorativt udformet med »skyformationer« efter idé af kunstneren Rolf Middelboe. Med til at præge miljøet i passagerafdelingerne er belysningen, hvor man har forladt princippet med en lydkilde midt i loftet. Ved at indbygge lysarmaturerne i bagagehyldeerne er der opnået en mere hyggelig form for belysning. Togets toiletter er en videreudvikling af Intercity-togenes toiletter. Målet har været en højere standard, end det er normalt at finde i tog til en mere lokalpræget trafik.

Hvert tog har to motorer anbragt under vognene. De yder i alt 820 hk og sikrer toget en maksimal hastighed på 120 km/h samt fremragende acceleration. Dieselmotoren er med kardanaksler – via et gear – koblet til begge aksler i drivbogie. Til toget er udviklet en ny bogietype baseret på luftaffjedring. Bogierne har bælge, hvis lufttryk kan reguleres, og hermed sikres en behagelig kørsel.

De udvendige døre er af en ny konstruktion. De fremtræder som sving-skydedøre med lufttrykbetjening, hvilket vil sige, at de er nemme at åbne blot ved et let tryk på håndtaget. Desuden er ind- og udstigningsforholdene gjort lette gennem placering af tre brede trin, der rækker et stykke ind i vognen.

De første 15 togsæt leveres fra »Waggonfabrik Uerdlingen« – og de sidste 15 sæt fra »Scandia-Randers A/S«, idet dog sidstnævnte fabrik også udfører størstedelen af det indvendige udstyr til de i Tyskland fremstillede tog. De første seks togsæt er planlagt afleveret til DSB så-

Tag til Odsherred næste gang De skal på
udflugt

 **Odsherreds Jernbane**
Høng-Tølløse Jernbane

kører gennem Sjællands smukkeste egne

(03) 43 20 80

SKAGENBANEN

Skagen

Telefon (08) 44 10 15



Det første motortogsæt, litra MR til brug i den jysk-fynske regionaltrafik, rullede over grænsen den 14. marts 1978.

Foto: DSB

ledes: 1) uge 11, 2) uge 14, 3) uge 17, 4) uge 20, 5) uge 23 og 6) uge 25. Det første togsæt fra »Scandia-Randers« afleveres i september 1978 – og den samlede leverance er afsluttet i maj 1979.

De første togsæt anvendes til Maskinafdelingens prøvekorser (herunder bremseprøver) samt uddannelse af kørelærere; derudover til præsentation i en række jyske byer og i Odense. Fr.o.m. uge 15/78 anvendes disponible togsæt til uddannelse af lokomotivpersonale, fortrinsvis indsat i MO-løb mellem Fredericia–Odense/Kolding. Fr.o.m. overgang til sommerkøreplan 1978 indsættes de første fem togsæt på nævnte strækninger i fuldt omfang (med 6. togsæt i reserve) – og kørslen udvides efterhånden til en række jyske strækninger i takt med leverancerne.

Det er nu afklaret, at der bliver betjening ved togpersonale i MR-togene bortset fra »Århus nærbane« (Århus–Hornslet) og Hornslet–Grenå, hvor der er forudsat enmandsbetjening og brug af billetautomater (der er derfor automatisk igangsætningsudrustning i førerrummene, i princippet som på de københavnske S-tog, med énmands-panel ved hvert førervindue). DSB håber, at der ligeledes, trods begrænsninger i driftsmidlerne, bliver mulighed for at indsatte MR-togene i en **ny køreplan med timedrift** det meste af dagen fra »K-79«. Det drejer sig om strækningerne Odense–Fredericia, Odense–Svendborg, Fredericia–Esbjerg, Vejle–Herning–Struer, Århus–Herning og Langå–Struer. På Århus nærbane bliver der under alle omstændig-

heder timedrift, i myldretiderne dog halvtimedrift, og på strækningen Hornslet–Grenå tog hveranden time.

Tekniske hoveddata for litra MR:

Længde over puffere	44670 mm
Vognkassens længde	21700 mm
Gulvhøjde over skinneoverkant	1220 mm
Akselafstand i bogier	1900 mm
Bogieafstand	15100 mm
Hjuldiameter	760 mm
Tjenestefærdig vægt	34,4 t
Største akseltryk	12,0 t
Motor: Luftkølet KHD dieselmotor	12 cyl.
Motorydelse ved 2400 o/min.	410 HK
Gear: VOITH hydraulisk	
Akselgear: GEMEINDER	
Bogier: WEGMANN/FRICHS A/S	
Bremse: KE-Skivebremser	
Blokeringsbeskyttelse	Elektronisk
Opvarmning	Varmt vand



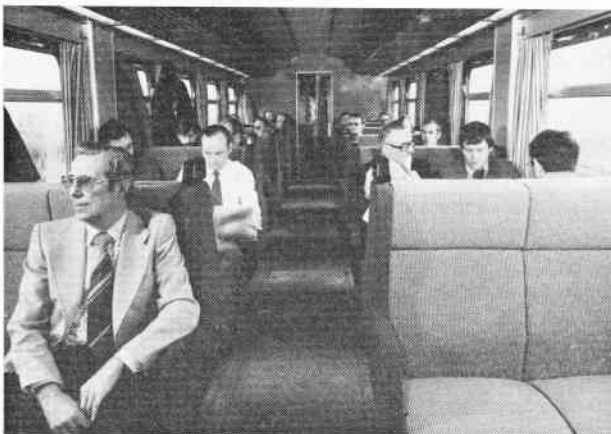
I oktober kvartal er der i »Centralværkstedet Århus« moderniseret følgende vogne i det såkaldte »up-to-date-moderniseringsprogram«: 1 stk. Bk-vogn (se ovenfor) og 6 stk. BD-vogne (82–80 025 og 82–83, 010–013, 017). Ved udgangen af december måned var syv vogne (1 Bk (tidl. 5D) og 6 BD) i værkstedet. I »Centralværkstedet København« er der i samme periode moderniseret én Bf-vogn

(27-65 337) og én BMk-vogn (535), og der var ved kvar-
talets udgang én Bf-vogn (27-65 332) under modernise-
ring. Når samtlige ovennævnte vogne i København og
Århus er afleveret her i foråret, er det samlede moderni-
seringsprogram, der startede i foråret 1973 som en del af
den store køreplansreform »K 74«, afsluttet.

Fordelene ved anvendelse af el-varme i stedet for
dampopvarmning er store for såvel passagerer som for
DSBs personale, f. eks. generes ingen af damp under to-
genes ekspedition på stationerne og antallet af forsin-
kelsler på grund af defekte varmeslanger m.v. falder.
Med virkning fra den 1. januar 1978 er det derfor bestemt,
at tog så vidt muligt skal opvarmes med el, hvilket er
muligt i det meste af »øst-området«. DSB råder **pr. 1.
april 1978** over 26 lokomotiver, der har anlæg for el-op-
varmning af tog (MY 1154, 1155, MZ 1427, 1428, 1432,
1433, 1442-1461). Dette antal vil stige yderligere i de
kommende år, idet de 11 resterende MZ-lokomotiver af
3. serie vil få indbygget el-varmeaggregat og 10 stk. litra
MX samt de i »øst-området« stationerede 37 litra MY
vil få varmekedlen udskiftet med el-varmeaggregat (de
to ovenfor nævnte litra MY har forskellige typer anlæg af
hensyn til afprøvning, inden beslutningen træffes om se-
rieudførelsen). Af DSB-vogne har alle An-, Bn(o)- og Bns-
vogne, alle RIC-mærkede vogne og B- vogne i 500-nummer-
serien **virksomt** el-varmeanlæg. Dette antal vil stige med
203 stk. personvogne af gruppe 1 fjern i de kommende
år, jvf. tidligere notitser herom i »Jernbanen«, nr. 6/76
– side 116 og nr. 1/77 – side 14/15. (Elvarmeanlæggene
i vogne af litra A, B, Bk og BD med »83« som 7.-8. ciffer
i cifferlitreringen (løbende rapporteret i denne spalte)
er af garantimæssige årsager endnu ikke taget i brug). Hos
»Scandia-Randers A/S« er der i januar bestilt yderligere
installation af el-varmeanlæg i et antal gruppe 2-vogne,
nemlig 15 stk. litra ABg og 25 stk. litra Bg.



Strækningen **Hinnerup** (ekskl.)–**Langå** (ekskl.) overgik til
fjernstyring fra FC Århus den 29. november 1977 – se også
»Jernbanen« nr. 6/77 – side 153. Den sikringstekniske mo-
dernisering af strækningen Århus–Randers afsluttedes
med, at nye relæsikringsanlæg (DSB type 1972) med til-
hørende nye signaler (af dagslystypen) blev taget i brug på
Brabrand og **Mundelstrup** stationer den 10./12. april;
automatiske linieblokanlæg med tilhørende AM-signaler)
mellem **Århus Rangerbanegård–Brabrand**, mellem **Bra-**



Interior af MR-togsæt (midterkupeen).

Foto: DSB

brand–Mundelstrup og mellem **Mundelstrup–Hinnerup** blev
taget i brug den 11./13. og 14. april – og de nævnte stræk-
ningsafsnit og stationerne Brabrand, Mundelstrup og Hin-
nerup overgik til fjernstyring fra FC Århus den 18. april
1978.

Hundige station overgik til fjernstyret station under FC
København H. (nær) den 7. marts. Det medfører bl. a., at
S-baneradioen nu må anvendes på stationen til udveksling
af sikkerhedsmeldinger, og at stationen normalt ikke del-
tager i togekspeditionen ved lokal stationsbestyrer.

Af hensyn til den nu igangværende nedrivning af sta-
tionsbygningen i Tåstrup flyttedes centralapparatet for
stationens fjerntrafikdel fra stationskontoret til en mid-
lertidig træbygning i stationens vestende den 8. januar
1978.



I-signaler med forgreningsangivelse anvendes ikke på
egentlige S-banestrækninger. Dette har i visse tilfælde
medført, at elektroførere ikke har kunnet medvirke til, at
tog ikke fortsatte i tilfælde af forkert indstillet togvej. I
slutningen af november 1977 er I-signalet på Svanemøllen
station for køreretningen Østerport–Hellerup og I-singalet
på Skelbæk station suppleret med et »underretningssig-
nal«, der ved »en lysende streg« viser, hvilket spor ind-
kørselstogvejen er indstillet til. (Underretningssignalet,
der er en kopi af »retningsviseren« i det oprindelige »Sig-
nalrelgement af 1944«, er optaget i »S-baneinstruks«).

Ved en ændring af »Sikkerhedsreglement af 1975« er der
pr. 1. marts 1978 indført et nyt mærke, der kan opsættes
på/ved afstandsmærker, der opstilles hhv. 1200 m, 800 m
og 400 m foran et hovedsignal. Ved kørsel med spor-
vedligeholdelsesmaskiner har det ofte været nødvendigt
af pladsmæssige årsager at fjerne de lave afstandsmær-
ker mellem hovedsporene (højre og venstre spor), hvilket
har medført, at afstandsmærkerne foran venstresporsig-
naler mangler i netop de situationer, hvor der er virkelig
brug for dem (venstresporkørsel på grund af sporarbejde
i højre spor). Bestemmelserne er derfor ændret således,
at de høje afstandsmærker på dobbeltsporet bane for
højre spor fremover **også gælder for** signaler på venstre
spor. Sådanne afstandsmærker forsynes med et særligt
mærke (rektangulært med rød kant og gult midterfelt –
vandret opsat) under de nuværende plader. Samtidig
fjernes de lave afstandsmærker mellem højre og venstre
spor. Hvor der i øvrigt af pladsmæssige årsager i stedet
for høje afstandsmærker er opstillet lave mærker, sup-
pleres disse med det nævnte rød/gule mærke anbragt
foran afstandsmærket. Ændringerne påbegyndtes i marts
og ventes afsluttet i løbet af 1978.

Lystrup station (på Grenåbanen) omdannedes den 1.
januar 1978 i **ekspeditions-mæssig** henseende til ubeman-
det trinbræt. Da stationen fortsat skal bruges som om-
løbsmulighed for rangertræk fra Århus Ø. til sidesporet
»Sindalsvej«, vil stationens sikringsanlæg indtil videre
blive bevaret uændret. (En lignende ordning eksisterer
for Borris' vedkommende, idet dette »T&S« kan etableres
som togfølgestation ved større militærtransporter.)

Den 8. januar 1978 nedlagdes **Måløv** station som tog-
følgestation og omdannedes til trinbræt med sidespor (og
billetsalg). Måløv »vender tilbage« som togfølgestation i
1982, når stationen bliver endestation for hhv. den elek-

trificerede og dieselficerede Frederikssundbane. **Brand** og **Mundelstrup** stationer omdannedes den 1. april 1978 i **ekspeditions**mæssig henseende til hhv. ubemandet trinbræt med sidespor og ubemandet sidespor.

Med gyldighed fra den 8. januar 1978 forøgedes strækningshastigheden på Frederikssundbanen på afsnittet **Ballerup-Veksø** fra 75 km/h til 100 km/h. Fr.o.m. den 1. marts 1978 er strækningshastigheden **Hillerød-Snekkersten** sat op fra 90 km/h til 100 km/h. Samtidig er største tilladte akseltryk øget fra 18 til 20 t – og største tilladte metervægt øget fra 6,4 til 7,2 t.

Situationen omkring nærbanedriften Århus-Hornslet er nu afklaret, efter at sagen på ny var til behandling i Rosenholm kommunalbestyrelse. I første omgang var der flertal imod at underskrive overenskomsten (»Jernbanen«, nr. 6/77 – side 153), men flere kommunalbestyrelsesmedlemmer revurderede deres første opfattelse, hvorefter overenskomsten kunne underskrives af DSB, Århus byråd og Rosenholm kommunalbestyrelse den 30. december. Herefter har DSB og de to kommuner taget fat på de mange arbejdsopgaver, der skal klares inden starten af Århus nærbane den 1. juni 1979 – herom nærmere i næste nummer af »Jernbanen«.

DSB har den 29. marts afgivet ordre på tre nye IC-færger (hvoraf de to er baseret på særlig bevilling ud fra beskæftigelsesmæssige årsager). »A/S Nakskov Skibsværft« skal bygge to færger til aflevering i efteråret 1980 og foråret 1981, medens »Helsingør Værft A/S« skal aflevere sin nybygning i foråret 1980 (de nye tosporede lejer i Korsør og Nyborg er beregnet færdige foråret 1980). M/F »Sjælland« er solgt til Norge (hvor den skal bruges som lægter) og M/F »Morsø« er solgt til en kreds af færge-entusiaster, der vil anvende den lille færge til lystsejlsads på Limfjorden.

Som led i de igangværende strukturændringer til opfyldelse af plan 1990-målsætningen på det organisatoriske område flyttedes Loko- og S-togsdriftstjenesten med virkning fra den 1. januar 1978 fra Maskinafdelingen til Afsætnings- og produktionsafdelingen. Den organisatoriske betegnelse for tjenesten ændres samtidig til **Maskintjenesten**. Den 1. marts 1978 gennemførtes yderligere organisationsændringer i Generaldirektoratet, idet der – som følge af forslag fra »Organisationsprojektet« – oprettedes **Økonomi- og planlægningsafdelingen** bestående af følgende kontorer: 1) Godsplanlægningskontoret, 2) Trafikplanlægningskontoret, 3) Udviklings- og planlægningskontoret, 4) Køreplanskontoret og 5) Økonomikontoret (funktioner overført fra Generaldirektørens sekretariat, Afsætnings- og produktionsafdelingen og Økonomiafdelingen). I Afsætnings- og produktionsafdelingen (fremtidig forkortet »apafd« – uden bindestreg) etableredes en Driftskoordineringsfunktion, og Økonomiafdelingen ændrede navn til **Regnskabs- og forsyningsafdelingen**.

★

I »Jernbanen«, nr. 6/77 – side 154 var 15. og 16. linie f.o. i venstre spalte ganske uden mening – der skulle have stået: »Kørsel i fuldt omfang med ITC-styreledningstog (MX-Bn (én eller flere)– Bns) på Frederikssundbanen indledes den 9. januar 1978«.

★

»DSB« redigeres af Erik B. Jonsen.



Privatbanerne

FFJ: Agersted station på den i 1969 nedlagte jernbane mellem Ålborg og Fjerritslev vil nu blive moderniseret, idet stationsbygningen fortsat er i den kollektive trafikservice. Agersted station fungerer nemlig stadig som postekspedition og som rutebilstation og endvidere er der bolig for en postfunktionær.

HHGB: På Ålsgårde station har banen i efteråret 1977 monteret elektriske sporskifter. Denne modernisering betyder, at togkrydsningerne på stationen fremover kan foreløbe mere rationelt, og den portør, man hidtil har haft til at betjene sporskifterne manuelt, kan spares.

Hornbækbanen har søgt om moderniseringsstøtte til udskiftning af sporet på hele strækningen.



Gribskovbanens diesellokomotiv L 1 passerer Birkerød station på vej mod Hillerød fra Koge, 3. oktober 1977. Foto: Mikael Christensen.

HHJ: Spormoderniseringen på banen fortsætter, og i forbindelse hermed har banen ansøgt om moderniseringslån på 5.175.000 kr. Århus amt, Århus kommune og Odder kommune har allerede givet tilsagn om et lån på 1.725.000 kr. Det samlede lån på 6,9 mill. kr. skal anvendes til modernisering af 4,3 km spor mellem Odder og Assedrup og 3,2 km spor fra Beder til Mølleparken ved Mårslet.

Banens sidste danske skinnerbus Sm 22 er solgt til en ny forening, Omstigningsklubben. I februar skulle skinnerbussen være kørt fra Århus til Frederiksberg for egen kraft, men inden afgang fra Århus fik den maskinskade.

HP: Banen har købt Hjørring Maskin- og Karosserifabrik's bygninger i Hjørring efter at dette firma er flyttet til andre bygninger. Bygningerne giver plads til 25 rutebiler og er tænkt som erstatning for banens nuværende garageanlæg på den gamle Vestbanegård, der skal nedrives i forbindelse med et vejgennembrud.

På Hjørring station sker der omfattende ændringer. HP har således nu kun to spor tilbage på stationen, nemlig sporet nærmest DSB, der benyttes for togene til og fra Hirtshals samt sporet ved siden af. Dette fungerer som opstillingsspor for Y-tog.

I forbindelse med ombygningen af det gamle toldkammer til posthus er det gamle venteskur blevet væltet, og der er derfor opført et nyt venteskur til de rejsende.

Den i Jernbanen nr. 5/77, p. 121 omtalte nyordning af Hjørring Bybusser startede den 15. december 1977. HP står for den daglige drift, mens Hjørring kommune står for den økonomiske side. Det rentefri lån fra kommunen til HP til anskaffelse af fire nye busser blev på 3 mill. kr. Bybusordningen ventes at give et underskud på 300.000 kr. årligt i de første år, men så forventer man, at der kommer balance i regnskabet.

Som introduktion til de nye bybusser betalte HP, Handelstandsforeningen og pengeinstitutterne for driften i den første tid, således at turene var gratis i dagtimerne. Denne propaganda gjordes for at vænne folk til bybusserne, og successen var hjemme med 11.000 rejsende på de første 5 dage – og forsinkelser på indtil 25 minutter!

Inden sommeren 1978 vil Løkken station på den i 1963 nedlagte Hjørring-Løkken-Aabybro Jernbane være blevet ombygget. En ældre tilbygning er nedrevet, og en ny og større er under opførelse. Endvidere skal postlokalerne i den oprindelige stationsbygning fuldstændig ombygges. Postvæsenet foretager den omfattende ombygning for bedre at kunne klare de store postmængder, der eksponeres i Løkken i turistsæsonen.

HV: Et minde om de i 1962 nedlagte Horsens Vestbaner er i december 1977 blevet fjernet i Gribstrup ved Klovvborg.

Den gamle viadukt, der i sin tid førte vejen fra Lund til Nr. Snede over banen, er fjernet som beskæftigelsesforanstaltning. Fjernelsen af den gamle betonbro sker i forbindelse med sænkning af kørebanen, og for at skaffe bedre oversigtsforhold på det pågældende sted.

LJ: Lollandsbanen har til Østsjællandske Jernbaneklub solgt rangertraktoren LJ M 6. »Klædeskabet« er bygget hos Breuer i Tyskland i 1930 til Hirtshalsbanen. Traktoren



Den 25. september 1977 arrangerede lokalafdelingen på Lolland/Falster udflugt på Maribo-Bandholm Jernbane. En af turene foregik med et af Lollandsbanens Y-tog, der her ses i Bandholm. Foto: Eigil Neergaard.

DEN TRANSSIBIRSK JERNBANE

En rejse med verdens længste og mest sagnomspundne jernbane fra Moskva i Europa til Khabarovsk i Det fjerne Østen er simpelthen et storslået eventyr, oplevet på bare 15 dage.

På togrejsen fra Moskva og østpå gøres ophold i Novosibirsk, Irkursk og Khabarovsk. Den 8.430 km lange jernbanerejse foregår i 4-personers kupeer. Strækningen København-Moskva og Khabarovsk-Moskva-København er med ordinært rutefly. I de nævnte byer er der indtil flere udflugter med i rejsepris.

Hotellerne er første klasse, og De får fuld forplejning. Dansk rejseleder på hele turen.

Afgange: 3/6 og derefter hver lørdag til og med 23/9 samt den 14/10 (efterårsferien).

Priser fra kr. 3.495,- alt inkl.

Rekvirer program og detaljeret turbeskrivelse.

Alle former for både grupperejser og individuelle rejser til Sovjetunionen, DDR, Tjekkoslovakiet, Bulgarien, England og Fjernøsten arrangeres.

ALT REJSER

VESTERBROGADE 6 D – 1620 KØBENHAVN V
TLF.: 01 – 12 20 30

Hvad man ser
fra Toget.



Hefte V
KJØBENHAVN-HELSINGØR.
(NORD- OG KYSTBANEN)

Hvad man ser
fra Toget.



Hefte VI
KJØBENHAVN-KORSØR
samt SORØ-VEDEDE.

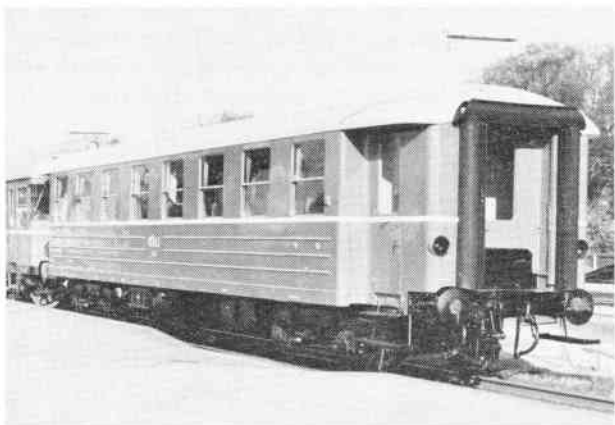
Fra serien:

»Hvad man ser fra Toget«

Vi har genoptrykt ovennævnte bøger, der i året 1906 blev udgivet af Ministeriet for Offentlige Arbejder.

Det er morsomme bøger med bl. a. mange historiske oplysninger. Bag i bøgerne findes et smukt farvetryk af det gamle kort over de i bogen omtalte strækninger.

De kan rekvirere bøgerne ved at indbetale kr. 15,25 pr. bog på postgiro nr. 720 1206, BENT CARSLENS FORLAG ApS, Lindegårdsvej 34, 3520 Farum eller igennem DJKs salgsafdeling.



Personvognen OHJ B 236 på prøvetur til Tølløse i november 1977.
Foto: Ole-Chr. M. Plum.

hed da nr. 40. Ved sammenslutningen af privatbanerne i Hjørring i 1939 omlitredes den til HP 41. Traktoren har en 6 cylindret benzinmotor, der skulle kunne yde 60 HK.

OHJ/HTJ: Personvognen OHJ B 236 (ex OMB C 19) blev i november 1977 prøvekørt efter en større modernisering, hvor vognen bl. a. er forstærket til kørsel med 120 km/t og forsynet med gummivulstovergange. Endvidere er vognen indvendig blevet moderniseret med hvilestole i lighed med personvognene OHJ 234 og 235. Desværre viste der sig nogle problemer med en vognfjeder, men denne er nu repareret, og vognen er indsat i driften.

Odsherredsbanens damplokomotiv, OHJ nr. 38, blev prøvekørt den 29. december 1977. Da der ikke var noget sne, vakte maskinen nogen opsigt med sin store orangerøde sne-næse. Prøveturen blev foretaget for at kontrollere reparationen af damplokomotivet, hvorved man har fjernet overhederen.

Fra Holbæk til Nykøbing medførtes banens to BI-vogne og på hjemturen optoges en B-vogn i Nykøbing og to tankvogne i Asnæs.

Personvognen OHJ C 220 er solgt til et ophuggerfirma i Holbæk.

Snestormen den 23. februar betød, at et Y-tog kørte fast ved Grevinge på OHJ, og OHJ DI 39 sendtes ud til assistance.

På HTJ har sneen flere gange truet med at lukke banen, men ved at køre ekstratog om natten for at holde banen fri, har man undgået fastkørte tog i sneen – undtagen natten mellem den 23. og 24. februar. Her kørte et ekstratog bestående af to Y-tog fast ved Udstrup mellem Kr. Eskildstrup og St. Merløse. Personalet gravede i løbet af to timer toget fri, og man kunne køre til Slagelse inden den ordinære toggangs begyndelse. Diesellokomotivet HP 15 var sendt ud til assistance, men kom altså kun til at rydde sne mellem Tølløse og St. Merløse.

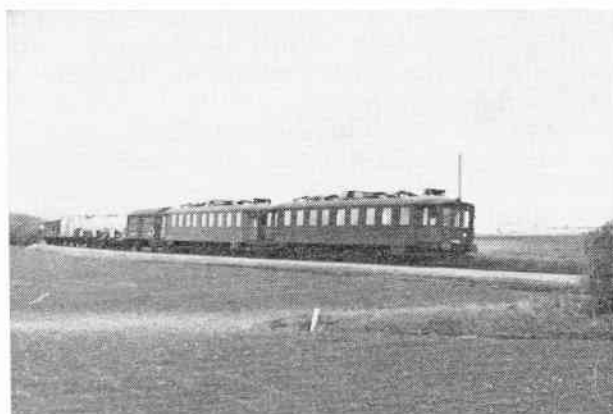
SB: Skagensbanen har fra DSB købt person- og rejsegodsvognen Cle 82 25 697-1. Vognen vil som SB F 7 blive anvendt i banens godstog samt øvrige diesellokomotivtrukne

tog. F 7 istandsættes på banens eget værksted, og der monteres bl. a. nyt varmeanlæg med oliefyr.

Personvognene F 5 og F 6, der indkøbtes fra DSB i 1967, vil herefter blive udrangeret.

VLTJ: Til erstatning for YBM 17, der beskadigedes meget ved et sammenstød med en cementkanon i Thyborøn, har VLTJ købt SJ YB 1103. Denne svenske skinnebus er af en nyere type end de andre svenske skinnebusser ved VLTJ. Ved VLTJ kommer SJ YB 1103 til at hedde YBM 17. Den indsættes i driften efter montering på banens eget værksted. YB 1103 kom til VLTJ i december på en godsvogn, da vognen havde en mindre skade i den ene vognende, der først skulle udbedres – ligeledes på VLTJ's værksted.

VLTJ YBM 16 har været udlånt til Østbanen. Den 20. november 1977 kørte skinnebussen for egen kraft fra Lemvig til Hårlev.



I foråret 1977 måtte VLTJ klare godstrafikken med de gamle motorvogne, mens banens diesellokomotiv var til revision. Her er VLTJ M 6 og M 4 under udkørsel fra Lemvig mod Vemb, 13. maj 1977.

Foto: Søren Larsen.

VNJ: Den 15. marts fejrede Vestbanen sit 75 års jubilæum på behørig vis. Dagen indledtes med en reception i forbindelse med åbningen af en udstilling om banen på Varde Museum. Derefter kørte man med særtog bestående af MB 51 og 53 til Nr. Nebel, hvor der var frokost på det samme hotel, som husede gæsterne ved indvielsen i 1903. Hjemturen foregik med banens egen jubilæumsgave, en ny Leyland-DAB bus.

På jubilæumsdagen kørtes der endvidere særtog med motorvognene VNJ M 2 og VaGJ Mc 651. De to vogne, der tilhører Foreningen Dalmose-Skælskør banen og Østsjællandske Jernbaneklub var for egen kraft kørt fra Dalmose til Varde.

Banens danske skinnebusmateriel er nu næsten alt sammen ophugget. I december 1977 ophuggedes således VNJ Sm 15, 16 og 17 samt VGJ Sm 5 og Sp 9. Påhængsvognen VNJ Sp 1 eksisterer stadig, og vil i sommer blive anvendt som udstillingslokale, når en del af udstillingen fra Varde Museum skal ud til banens stationer.

Vinterens problemer for Vestbanen har ikke været store takket være DI 14 og banens Elo-vogn med sne-næse. Denne vogn anskaffedes i 1970 efter den strenge snevinter.



DSB hjælpe- og sneplovstog bestående af DSB sneplov 111, Mx 1006 og hjælpevogn 2 i Härlev inden afgang mod Karise, 24. februar 1978.

Foto: Mikael Christensen.

Arbejdet med det nye sidespor fra Hesselmed til Oksbøl Sydlejr skrider fremad, selv om vintervejret har generet en del.

ØSJS: Østbanen lånte også i efteråret 1977 Gribskovbanens diesellokomotiv, GDS L 1, på grund af materielmangel. Banens eget lokomotiv, DI 9, var til revision, og ved samme lejlighed blev dette lokomotiv ommalet i Østbanens nye design. Dette arbejde udførtes på Frederiksværkbanens nye værksted i Hundested.



Det afsporede Y-tog, ØSJS og Ym 3, ved Karise, 24. februar 1978.

Foto: Mikael Christensen.

Endvidere har Østbanen haft lånt skinnebussen YBM 16 af Vemb-Lemvig-Thyborøn Jernbane. YBM 16 er af samme type som Østbanens egne MB-vogne fra Sverige.

De sidste danske skinnebuser, ØSJS Sm 14 og 17, er nu hensat.

Da landet den 23. februar blev udsat for ægte vintervejret med snestorm og dertil hørende snefygning, fik Østbanen alvorlige problemer med snemasserne. Ved Karise afsporede et af banens Y-tog i forsøg på at forcere sneen. Østbanen fik hjælp fra DSB, således kørtes enkelte tog med DSB's Mo-vogne.

Afsporingen ved Karise bevirkede, at man rekvirerede DSB's hjælpetog med sneplov. Y-toget blev sat på sporet. Derefter blev hele strækningen ryddet for sne med et tog bestående af DSB sneplov 111, Mx 1006 og hjælpevogn 2.



På den nye finanslov er optaget et beløb til privatbanernes fortsatte modernisering. I Jernbanen nr. 3/78 vil vi vende tilbage til fordelingen af disse penge mellem banerne samt beskrive de enkelte baners moderniseringsplaner for det kommende år.

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

TIPS TIL SOMMERFERIEN

Nedlagte banestrækninger genopstår som naturstier

»Skønhed større end De aner – Findes langs private baner«. Sådan lyder et gammelt turistslogan.

At sætningen stadig er gyldig, kan man erfare ved at tage en tur med vore endnu eksisterende privatbaner.

Mange af vort lands skønneste egne har før kunnet opleves gennem et togvindue eller fra en åben endeperron, men har siden mistet deres jernbaneforbindelse. Det er dog stadig muligt at få et indtryk af landskabet som det præsenterede sig set fra toget, dengang banen eksisterede, hvis man vil ulejlige sig til fods, på cykel eller på hesteryg ud ad de nedlagte jernbanestrækninger.

Ved naturfredningsmyndighedernes indsats er det siden 1968 lykkedes at erhverve henved 200 km nedlagte jernbanestrækninger rundt om i landet – dog hovedsagelig beliggende i Jylland.

På en del af disse strækninger er anlagt stier, der er åbne for almenhedens færdsel til fods, på cykel eller til hest, hvorimod motorkørsel af enhver art naturligvis er bandlyst.

Blandt de strækninger, der indtil nu er anlagt, kan nævnes:

TKVJ, Strækningen fra Kolding til Ferup

VVGJ, Strækningen fra Haraldskær til Bindeballe

HBS, Strækningen stort set i hele sin længde, dog med afbrydelse i de tidligere stationsbyer. På strækningen Bryrup-Vrads, hvor der er veteranbane, er stien forlagt.

ETJ, Strækningen fra Ebeltoft til Gravlev

RHJ, Strækningen fra Havndal til Åmølle

AHB, Strækningen fra Nibe til Langdal ved Blære og fra Hestbæk til Hvalpsund.

Der er med undtagelse af AHB-strækningerne udgivet brochurer om disse naturstier. Brochurerne fortæller dels lidt jernbanehistorie om de nedlagte banestrækninger, dels lidt om naturen og de seværdigheder turen byder på langs stierne. Der er i brochurerne også et kort, der viser stiens forløb og hvordan man finder frem til den, ligesom der er anvisninger på kortere eller længere ture ad stien.

Disse brochurer er udgivet af miljøministeriets fredningsplanudvalg i amterne og kan fås ved henvendelse dertil eller på de lokale turistkontorer.

Tag en tur ud på landet og følg en af naturstierne på de nedlagte banestrækninger. Har man kørt med tog der en gang, vil man mindes forgangne dage. Kommer man der for første gang, vil man glædes over de smukke landskaber og over at være fri for motorstøj og benzinos.

BJ.

Amagers trafikproblemer

(Fortsat fra side 27)

serne ad disse veje er langsommelige og for en stor del af dagens vedkommende med meget lange intervaller.

Den eneste rimelige løsning af øens trafikproblemer er utvivlsomt anlægget af en bane, men her kommer det uheldige forhold til, at bebyggelsen er meget spredt, for en stor dels vedkommende parcelhuse, og trafikafstandene korte. Ligegyldigt hvordan man anlægger banen, er der derfor næppe nogen tvivl om, at denne vil blive en afgjort underskudsforretning, således som HT-busserne allerede er det. Danmarks kommunistiske parti er gået ind for en tunnelbane fra Gladsaxe til Lufthavnen langs Amagerbrogade. For Amagers vedkommende tror jeg linieføringen er rigtig. Denne rute er den eneste, der kan få en nogenlunde rimelig trafik i forhold til anlægsomkostningerne. Folk bør langs Amagerbrogade og linien give god forbindelse til Sundby og Kastrup med mulighed for supplerende busruter til Tårnby og Dragør, hvortil det utvivlsomt er økonomisk uforvarsligt at bygge baner. Noget andet er, at man langt vil foretrække en S-bane med forbindelse til statsbanestationerne og anvendelse af det sædvanlige materiel fremfor et nyt trafiksystem, hvortil der ikke kan skaffes opstillingsbanegårde langs den foreslåede rute. Den pågældende S-bane bør formentlig udgå fra Hovedbanegården og kan anvende en del af statsbanernes forbindelsesspor til Amagerbanen.

DSU's Amagerafdeling har fremsat et forslag om en S-bane, der som en art ringbane skulle gå i kanten af fælledarealerne, dreje mod øst ved Tårnby og følge Amagerbanen ind til byen, således at der eventuelt byggedes stikbaner til Dragør og Kongelunden. Denne bane er utvivlsomt pr. km billigere end en bane langs midten af øen, men har den uheldige egenskab, at den går netop der, hvor der ingen bor. Fælledarealerne bliver næppe nogensinde bebygget og kvarteret langs de inddæmmede arealer er et typisk parcelhuskvarter med meget spredt bebyggelse. At der ingen trafik er, kan man let overbevise sig om ved at se de tomme busser på Kongelundsvej. På tværs af øen er trafikken så ringe, at der end ikke er basis for en buslinie. Amagerbanen går gennem industri- og villakvarterer med meget lille trafikbehov.

Skal øens trafikproblemer løses rationelt, er der derfor næppe anden mulighed end en bane langs Amagerbrogade til Lufthavnen med supplerende busruter over Tårnby til Kongelundskvarteret og over Tømmerup og Store Magleby til Dragør.

Birger Wilcke.

Med dette nummer af Jernbanen følger et tillæg vedr. en medlems- og interesseliste for Dansk Jernbane-Klub. På bagsiden finder De en annonce fra Salgsafdelingen, da der ikke var plads til dette i selve bladet denne gang.

OCMP.

FLEMMING KOLL

Vestergade 60
Svendborg
Tlf. (09) 21 06 65

Stort udvalg i nye cykler og knallerter

Puch – Kreidler – Suzuki
Raleigh cyklen

Salg – Service – Reparation

SPECIALFORRETNING i italiensk stil ALT INDENFOR MARMOR

Sofaborde, spiseborde
plader efter mål,
telefoner, smykker
lysestager, pynteting,
skulpturer m.m.
Keramik, platter m.m. – Porcelænsfigurer
Reproduktioner efter
gammelt kunsthåndværk
Stilmøbler, spejle og
ægte tæpper.

Malerier af Carl Mortensen, Odense

MARMORHUSET
Vindegade 26-28 (overfor Teatret) . Odense
Tlf. (09) 14 23 23

PETERSLUND

**FARVE – TAPET
TÆPPER – GARDINER**

Algade 33 – Korsør
Tlf. (03) 57 04 69

Vi ta'r mål og syr gardiner
og pålægger tæpper

Kom ind og få et godt tilbud

MARIBO HALLENS CAFETERIA

v/ Lonny og Bjarne Meincke
Ved Stadion – Tlf. (03) 88 13 73

Vi mødes
før og efter kampene

KAMPER'S EFTF. MASKINVÆRKSTED

v/ Lasse Ottosen
Vesterbrogade 7 – Maribo
Tlf. (03) 88 10 69

Alt smede- og maskinarbejde udføres

Tilbud gives uden forbindelse

Elite Marked

v/ Gerhardt Sindberg

Jerismosevej 9
Greve Strand
Tlf. (02) 90 03 32

kolonial – konserves – vine – spirituosa –
tobaksvarer

Alt i årstidens friske frugt og grønt

Vi anbefaler

JERNBANERESTAURATIONEN

Maribo Tlf. (03) 88 00 86

Velkommen hos
Mona Harild

Rigtige sko til hele familien

SKOKØB

Lollandscentret – Maribo
Tlf. (03) 88 17 27

NORDISK BÅDHANDEL

Reersnæs Savværk
4930 Maribo
Tlf. (03) 88 80 69

RØNNES RADIO Eftf.

v/ A. Raasthøj
Gågaden 36 – Korsør
Tlf. (03) 57 21 49

RADIO TV HI FI

Salg – Service – Reparation

BANEGÅRDSRESTAURANTEN

Nørrevold – Nakskov

Tlf. (03) 92 54 77

Et godt sted at gæste

Velkommen hos
IRENE STENSTRUP

A/S P. HATTEN & CO. **MARIBO – NAKSKOV**

DALGAARD AUTO-KONFEKTION

Vejlebyvej 18 – 4970 Rødby
Tlf. (03) 90 83 07