



jernbanen

6

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

19. ÅRGANG

DECEMBER 1979

KR. 12,50



Symbolet for jernbane- udflugter i særklasse

★ nu med direkte
tilrejse fra Danmark



INTRAFLUG er blandt jernbaneinteresserede kendt for sine ekceptionelle dampstøgtsture i udlandet. Og for genopliven sen af fornemme luksustog som Orientekspres, som gennemføres med bureauets eget originale vognmateriel.

Hansa Folketurist er kendt som specialist i Østeuropa og Balkan. Med såvel grupperejser som individuelle rejser.



Hos Hansa Folketurist kan man nu få INTRAFLUGS velkendte specialrejser for jernbaneentusiaster. Med spændende og usædvanlige damplokomotiver – som her på billedet fra en INTRAFLUG-tur i DDR hurtigløberen DR 02 201 (tidl. 18 201, max.hast. 180 km/t). Med interessante togstammer – som f.eks. originale luksusvogne fra 20'erne. Med små overskuelige grupper og fagkyndige rejseledere. Til de mest interessante jernbaner i Østeuropa, Balkan og Sydeuropa.

Midt i januar udkommer vores 1980-program. Med færdigpakkede jernbaneudflugter i særklasse – med direkte tilrejse fra Danmark. Fra fjerne rejsemål som Kina og Indonesien til hurtige smutture i DDR. Og de fleste rejser kan forlænges med nogle dages ophold i nogle af de spændende byer i Østeuropa og Balkan.

Bestil programmet hos

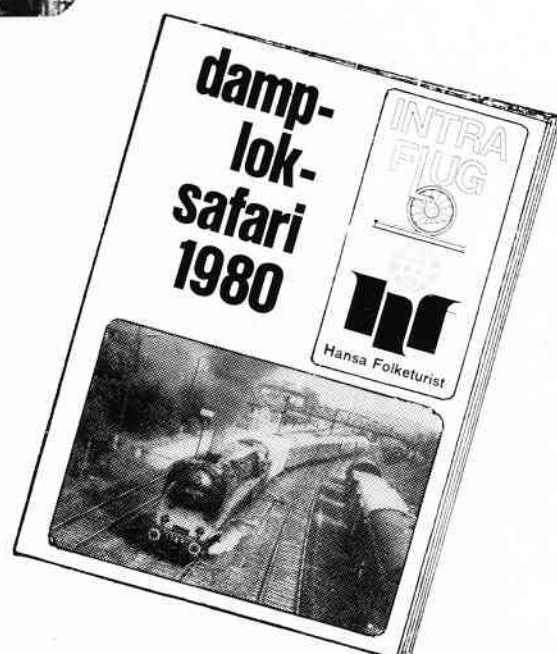


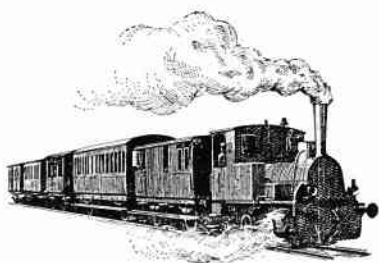
Hansa Folketurist

Åboulevard 80

2200 København N

(01) 39 62 24





jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

Ansvarshavende redaktør:

Ole-Chr. M. Plum,
Holmevej 8
4340 Tollose
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 25.
i månederne februar, april, juni, august,
oktober og december.

Redaktionen af et nummer slutter om-
kring den 1. i forudgående måned.

Artikler i JERNBANEN står for de en-
kelte forfatteres egen regning og er
ikke nødvendigvis udtryk for redaktlo-
rens eller Dansk Jernbane-Klubs me-
ning.

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

Tryk: Herfølge Bogtrykkeri, Herfølge

Forsidebilledet:

Forsiden af Jernbanen nr. 6/78 havde
ikke meget med vinter at gøre, hvilket
gav bebrejdelser. Billedet på forsiden
af nr. 6/79 skulle gerne give en for-
nemmelse af vinter. Således så udgrav-
ningerne på Bandholmbanen ud efter de
kraftige snestorme i februar 1979. Det
er LJ M 9, der er på vej til Grimstrup
efter M 10, den 28. februar 1979.

Foto: Erik Petersen.

19. årgang

December 1979

Nr. 6

FARVEL TIL 70'erne

Endnu et årti er ved at være til ende, og 70'erne vil sikkert blive husket
som en periode, hvor vi, efter velstandsfremgang i de glade 60'ere, måtte
lære atter at deles om mange forbrugsgoder.

Den kollektive trafik blev igen populær, og specielt gennem det sidste
års tid har vi været vidner til en stigning i rejsetal på jernbanerne, som
det ellers kun har været tilfældet i krigstider.

De danske jernbaner, der fortsat eksisterer, fremtræder i dag med en helt
anden komfort end tidligere og et trafikudbud større end nogensinde.
Spørgsmålet er dog alligevel, om de kan klare det øgede pres af rejsende,
som de mere stramme tider har bevirket.

Lad os håbe, at den struktur med amtslige trafikselskaber og publikums-
venlige priser, som er påbegyndt i 70'erne, i 80'erne må blive fortsat til
gavn og glæde for alle. Selv om der skal spares, må vi også håbe, at der
kan blive bevilget penge til det nødvendige materiel, som både DSB og
privatbanerne så hårdt trænger til med de stigende transportopgaver bl.a.
mellem hjem og arbejdsplads.

Jernbaneentusiasterne har haft et godt årti, hvor vi har haft mulighed
for at vise, at vore bestræbelser med at bevare historisk materiel m.v.
også har sin berettigelse. Vore baner er blevet vigtige led i den enkelte
egns turistudbud. Lad os håbe, at vi i begyndelsen af 80'erne får mulighed
for at få bygget de nødvendige remiser, så materiellet kan blive yderligere
beskyttet mod rust og råd.

Med disse ønsker for såvel den moderne som den nostalgiske jernbane-
drift i 80'erne, ønskes tidsskriftets annoncører og læsere en god jul og
et godt nytår – og på gensyn i 1980.

Ole-Chr. M. Plum.

Nyt fra UK-Modeller

C maskinerne afsendes fra England den 5. december pr. luftfragt, så de skulle være hos forhandlerne en uge senere.

Jeg har studeret et utal af billeder af danske baner, og bemærket den lette skinnestruktur på sidebaner o.s.v. og hvor meget denne konstruktion betyder for helhedsindtrykket. Derfor har jeg fået et mindre parti **Preci-Trak** hjem til afprøvning og vurdering. Dette system består af sveller i den korrekte størrelse, kobberbelagt i begge ender og kode 70 skinnestrenge (2,44 mm høj), som loddes på. Sporskifterne klares med byggesæt i forskellige dimensioner afhængig af den ønskede radius. Laskerne er flade med prægede skruehoveder og loddes på skinnesiden. Selve arbejdet med samlingen er meget nem og det er utroligt hvor meget banens udseende forbedres med naturtro skinner i den nøjagtige målestok.

Jeg får snart nogle prøver ud hos forhandlerne, så man kan undersøge vores Preci-Trak på nært hold (systemet fås også til 0, TT, N og smalspor).

Til sidst: husk Me'eren, som er fremme til nytår.

Jeg vil gerne ønske en god jul og et godt nytår til de mange, som jeg har lært at kende i firmaets første år.

Med venlig hilsen

UK - Modeller

Postbox 32, 2620 Albertslund

SPENO INTERNATIONAL SA, GENEVE

SKINNESLIBNING

OG MÅLING AF UJÆVNHEDER PÅ SKINNEOVERFLADEN



SPENO målevogn SM 775

Sophus Berendsen A-S
Ingeniørafdelingen,
repræsenterer Speno
International SA i Norden



SOPHUS BERENDSEN A·S

INGENIØRAFDELINGEN

AMALIEGADE 10 · 1256 KØBENHAVN K · TLF. (01) 14 85 00 · STORE TORV 10 · 8000 ÅRHUS C · TLF. (06) 12 04 22

Spørgsmålet om privat- eller statsbanedrift i dansk jernbanepolitik 1860-1890

af John Poulsen

I 1980 har en væsentlig – men i mange henseender upåagtet – jernbanehistorisk begivenhed 100 års jubilæum. For 1. september 1880 skete statens officielle overtagelse af landets største private jernbaneselskab – det Sjællandske Jernbane-Selskab. Dermed voksede statens andel af det danske jernbanenet på en gang fra 54 til 82 pct. I regnskabsmæssig henseende skete overtagelsen imidlertid allerede pr. 1. januar 1880, og derfor har vi valgt at markere jubilæet nu ved denne artikel, som på grund af omfanget deles over to numre. Af praktiske grunde bringes alle noterne efter anden del.

Emnet for denne artikel er forholdet mellem stats- og privatdrift af jernbanerne i Danmark i en periode, der afgrænses af påbegyndelsen af de statsejede, men privat drevne jernbaner i Jylland/Fyn (1860) hhv. statens overtagelse af Det sjællandske Jernbaneselskabs baner (1880) og provisorietidens stilstand. Det var i denne periode, at hovedlinierne i det danske jernbanenet blev udformet, og en delvis afklaring af forholdet mellem stats- eller private baneanlæg og drift skete. Med dette som hovedemne er det klart, at hovedvægten kommer til at ligge på jernbanepolitiske spørgsmål og dermed på debatterne i Rigsdagen. Samt ikke mindst på statens overtagelse af DsJ, som betegnede den endelige konsolidering af en politik, der bragte hovedstrækningerne i statens besiddelse.

Artiklen er oprindeligt skrevet som en opgave ved historiestudiet ved Københavns Universitet, under emnet Danmarks økonomiske og sociale historie 1840-1914. Enkelte passager, der næppe kan have »Jernbanen«s læsers store interesse, er udeladt, og enkelte afsnit er omarbejdet eller tilføjet for at udbygge de for den jernbanehistorisk interesserede læser mere væsentlige afsnit.

At der – især efter statens overtagelse af driften i Jylland-Fyn i 1867 – ret hurtigt – og i forhold til landets industrielle udvikling formentlig ret tidligt – blev etableret et statsbanenet i den vestlige del af landet, mens jernbaneudviklingen under det private sjællandske jernbaneselskab gik ret trægt, er ikke et af de træk ved den jernbanehistoriske udvikling, der har fundet fyldigere omtale i bredere historiske fremstillinger af perioden. I disse fremstillinger¹ har jernbaneudviklingen i det hele taget ikke været behandlet i større omfang, og hovedvægten har i fremstillingen af jernbanepolitikken været lagt på diskussionerne om linieføringerne², der især for de jysk-fynske anlæg da også rummer væsentlige handels- og udenrigspolitiske aspekter. Denne tendens gør sig også gældende i en af de mere økonomisk-historisk orienterede fremstillinger af perioden³, der dog kort berører spørgsmålet. Desværre er en ledsagende tabel behæftet med nogle misvisende fejl⁴.

En lignende tendens kan spores i de omend få fremstillinger med specielt sigte på området⁵ og det er derfor ikke helt klart, hvilken udvikling der skete med hensyn til Rigsdagens indstilling til spørgsmålet om ejendoms- og driftsforhold. Dette gælder dog kun i ringe grad Richard Willerslevs »Hovedtræk af banernes historiske udvikling« – dens oversigtsform til trods; og netop hans fremstilling har i høj grad dannet udgangspunkt for denne artikel. I enkelte jernbanehistoriske fremstillinger, både af bredere og af mere monografisk karakter, kan der spores en tendens til at overse, at Det sjællandske Jernbaneselskab var det største private selskab, der har eksisteret i landet. Dette selskab drev næsten alle sjællandske baner i op til 33 år, og var faktisk privat! Helt grelt bliver det f.eks. i »Danmarks Jernbaner i 125 år«, hvor man i de grafiske oversigter på p. 180-181 simpelt hen registrerer de sjællandske baner som statsbaner; og i fortegnelsen over banerne p. 182-183 gælder samme forhold.



Artiklen er bygget op omkring to centrale begivenheder i den udvikling, der her søges skildret: Den første er statens overtagelse af driften på de jysk-fynske baner i 1867, hvorved disse bliver egentlige statsbaner. Den anden er statens køb af Det sjællandske Jernbaneselskabs baner i 1880, hvorved alle landets hovedlinier er i statens hænder. Men omkring disse centrale begivenheder skete der naturligvis også forskellige ændringer og svingninger i den jernbanepolitiske kurs, og disse skildres i de mellemliggende afsnit. I slutningen af hvert afsnit er de væsentligste hovedpunkter i udviklingen ridset op, og artiklen afsluttes af en sammenfatning af jernbanepolitikken, sammenholdt med hovedtræk af den politisk-økonomiske udvikling i perioden.

Statens rolle ved jernbanebyggeriet indtil 1861

Da den danske stat i slutningen af 1835 nedsatte en jernbanekommission, var der kun anlagt ganske enkelte, korte jernbaner på det europæiske fastland. Denne kommissions arbejde medførte, at der allerede i 1840 blev udstedt en jernbanelov, som på mange punkter var en tro kopi af den preussiske jernbanelov af 1838⁶. Lovens bestemmelser om koncessionsudstedelsen gav staten mulighed for forskellige former for støtte og lempelser overfor jernbaneselskaber, men sikrede samtidig en vidtgående indflydelse på eventuelle private baners anlæg og drift, idet staten kunne fastsætte banens linieføring og tekniske udførsel, ligesom den kunne føre tilsyn med driften og fastsætte maksimaltakster⁷. Med hensyn til ekspropriation af arealer til banerne, skulle bestemmelserne i vejloven af 1837 følges.

At der i Danmark fremkom en jernbanelov på dette meget tidlige tidspunkt, skyldtes sandsynligvis især, at man ønskede at imødegå planer om en tysk bane Hamburg-

Lübeck ved at anlægge en parallel bane indenfor det danske monarkis grænser, nemlig fra Altona til Kiel. Banen, der åbnedes i 1844, blev anlagt og drevet af et privat og overvejende tyskejet selskab –, men selskabet blev af staten støttet gennem toldlempelser på anlægs- og driftsmateriellet, samt ved at staten købte 25% af aktierne⁸.

Med nedsættelsen af jernbanekommissionen havde den danske stat nok anerkendt jernbanernes betydning, men i de nærmest følgende år udfoldedes dog ringe aktivitet fra statens side for at fremme nye jernbaneanlæg. Men under højkonjunkturen i starten af 1840'erne voksede interessen for investeringer i jernbaner, der blev betragtet som solide – og udbytterige – investeringer⁹, og der opstod en hausse på jernbaneaktier¹⁰. Det private selskab som stod bag den første jernbane i det egentlige Danmark, København–Roskilde banen, som var dannet på initiativ af Industriforeningen¹¹, fandt derfor hurtig afsætning af sine aktier, dog hovedsageligt i Tyskland¹². Staten støttede dog selskabet derved, at man fritog det for betaling af skat af grund og bygninger, stempelafgifter samt refunderede indførselstolden på materialerne. Denne fritagelse, der ved de tidligere anlæg var af en »ikke ringe pecuniær betydning«¹³, kom også til at gælde alle efterfølgende baneanlæg i Danmark. Derimod lykkedes det ikke »Det sjællandske Jernbaneselskab« at få regeringen til at tegne aktier i selskabet i forbindelse med planerne om videreføring af banen til Korsør.

Trods højkonjunktur var det vanskeligt for selskabet at få afsat det fornødne antal aktier i banens forlængelse, velnok fordi en række fidusforetagender i udlandet havde affødt større forsigtighed¹⁴. Disse vanskeligheder fik finansministeren i novemberregeringen, Vilhelm Spønneck, til i 1852 at foreslå Rigsdagen, at staten skulle yde en rentegaranti på 4% af anlægskapitalen, samt købe aktier i selskabet. Spønneck, der var kendt som liberal, fremførte under debatten, at hvis finanserne havde tilladt det, burde staten selv anlægge jernbanerne, men med den modstand, der herskede mod enhver form for statsindustri, var noget sådant ikke gennemførligt¹⁵. Enden på debatten blev, at Rigsdagen vedtog at yde en rentegaranti på 4% for Korsørbanen og for $\frac{3}{4}$ af anlægskapitalen i Roskildebannen¹⁶. De beløb, som staten eventuelt ville komme til at yde på grund af rentegarantien skulle, hvis selskabet i sig selv senere gav et overskud på mere end 6%, tilbagebetales. Endvidere fik staten ret til at indløse aktierne til pålydende efter 25 år¹⁷. Der opkøbtes ikke aktier i banen, men i første omgang blev rentegarantien vistnok også dyr nok, for øjensynlig kom staten til at dække mellem 2 og 3% af den garanterede rente helt frem til slutningen af 1850'erne¹⁸.

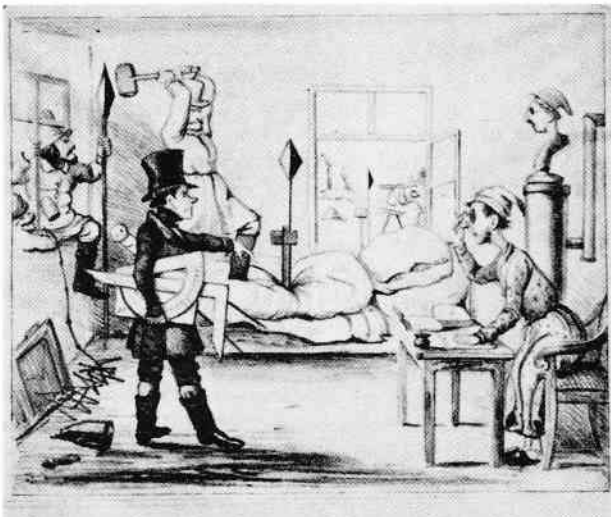
Med loven af 1852 blev principperne med rentegaranti og indløsningsret fastlagt, og disse principper var oprindeligt også tænkt anvendt ved jernbaneanlæggene i Jylland, der debatteredes allerede omkring lovens vedtagelse. Men en lang række stridigheder om det generelle linienet (længdebener – tværbaner), der rummede handelspolitiske konsekvenser (Hamburg eller England), samt senere hen en række stridigheder om den mere lokale linieføring, sinkede de jyske baneanlæg¹⁹. En i 1858 afsluttet kontrakt med de engelske jernbaneentreprenører Peto, Brassey & Betts, som selv havde været aktive i debatten om linie-

føringen, måtte også tilbagekaldes. Vel nok for at undgå, at også entreprenørerne blandede sig i debatten, forelagde den nye indenrigsminister C. M. Jessen ved årsskiftet 1859/60 et forslag, der dels rummede en samlet plan for hele det jyske banenet, og dels byggede på, at banerne skulle anlægges som statsbaner, mens driften skulle varetages af et privat forpagtningsselskab. Dette princip gik igen i de forslag, som den efterfølgende regerings indenrigsminister D. G. Monrad forelagde som forsøg på at bilægge stridighederne omkring linieføringen. Endelig lykkedes det i 1861 at få vedtaget loven om de jysk-fynske jernbaner, der betød, at banerne anlagedes for statens regning, mens driften blev varetaget af et privat selskab – »Det danske Jernbanedriftsselskab«, som entreprenøren skulle sørge for blev dannet²⁰. At man endte med et kombineret stats/privat-system skyldtes således flere faktorer. Dels havde Peto haft en opfattelse af den ønskelige linieføring, som vanskeligt kunne forenes med regeringens forslag, og var derfor lidet tilbøjelig til at stifte et privat anlægsselskab, og dels mente man – under indtryk af en ret gunstig situation for statskassen – på længere sigt at få mere for pengene gennem et statsbanesystem, end ved at skulle yde rentegaranti til et privat selskab²¹.

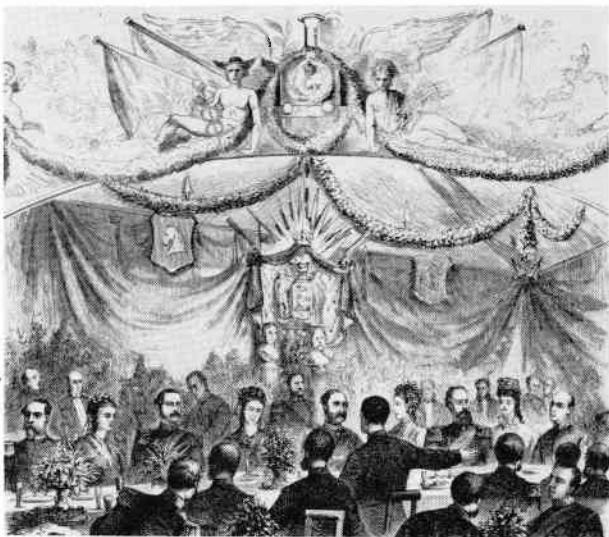
Statens overtagelse af de jysk-fynske baner

Som omtalt havde der vist sig stærk modstand mod, at staten også skulle varetage **driften** af de jysk-fynske baner, og denne var derfor overladt til et privat driftsselskab. Dette forhold skabte imidlertid nogle problemer, hvorfor der i Rigsdagssamlingen 1866/67 fandt en omfattende debat om stats- eller privattrift sted.

Debatten blev startet, da indenrigsminister J. B. S. Estrup i januar 1867 forelagde Landstinget et forslag om, at Det sjællandske Jernbaneselskab skulle overtage driften af de jysk-fynske baner. I forelæggelsestalen betonedes Estrup, – der på forhånd havde ført en række forhandlinger med selskabet, som på visse betingelser havde indvilliget deri, – at driften af de danske jernbaner derved blev samlet under et selskab og derfor lettere kunne samordnes, ligesom det ville blive lettere at få oprettet en forbindelse over Storebælt. Den vægtigste grund til forslaget var imidlertid forholdene omkring det private driftsselskab, hvis aktiemajoritet stadig var på de engelske anlægssentreprenørers hænder. Da driftsselskabet bl.a. skulle fore tilsyn med entreprisen og købe materiel fra en fabrik, som entreprenørerne ejede i Randers, var dette forhold temmelig uheldigt²². Således havde det affødt, at kun en del af »Det danske Jernbanedriftsselskab«s aktiekapital var anvendt til anskaffelse af materiel, og der var næppe dækning for de 96% af aktiekapitalen, der svarede til aktiernes kurs²³, hvorfor der opstod betænkeligheder hos regeringen. Da driftsselskabet i slutningen af 1866 tilbød staten sine aktier til kurs 92 blev man bestyrket i antagelsen af den manglende dækning, og da selskabet kunne tvinge staten til at opsiges selskabet og overtage aktierne til kurs 100, idet det blot – som det hedder – kunne »gøre Driften saa slet, at det nødte Regjeringen til at opsiges sig«²⁴, var man nødt til at finde en løsning. Endelig spillede en sidste faktor ind: Angsten for, at driftsselskabet skulle komme i »en fremmed, imod os uvenligsindet Haand«, idet Peto i maj 1866 havde måtte standse sine betalinger, og firmaet Peto, Brassey & Betts måtte



De tidlige baneanlæg blev af menigmand (netop mand!) betragtet med en stor grad af mistro, og til dels som udslag af en enevældig statsmagts nye »påfund«. Som det bl.a. kan ses af ovenstående karikaturtegning fra 1840'erne. Men i sammenhæng med opkomsten af det borgerlige demokrati, voksede bestræbelserne på at popularisere det nye transportmiddel. Statsmagts ypperste repræsentanter, med kongehuset i spidsen, kastede glans over åbningen af snart enhver ny jernbane. Som nedenfor ved åbningen af Kalundborgbanen, i et stik fra Illustreret Tidende. Sådanne glitrende manifestationer blev snart typiske for tiden, som Strindberg kaldte »jubelfesternes tidehverv«. I en form, der mere hørte enevældtidens offentlige fremtræden til, festligholdtes nu en endelos række af udstillingsåbninger og jernbaneindvielser. Cereemonierne, æresportalerne, talerne og de bragende marcher rummede en dybere mening end den umiddelbare festivitas. De var udtryk for en tilslutning til samfundsautoriteterne; til en statsmagt hvilende på den kapitalistiske produktionsmåde, for hvilken etableringen af jernbanelettet var af største vigtighed.



som følge deraf realisere en del af sine værdipapirer. Gennem Privatbanken var dette meddelt regeringen, der frygtede, at afhændingen ville ske til et bestemt udenlandsk (formentlig tysk) bankierhus²⁵.

Ved at lade driften overgå til Det sjællandske Jernbaneselskab (DsJ), hvis aktier, – der oprindeligt havde været overvejende på engelske og tyske hænder²⁶, – nu i det store hele var på danske hænder, ville den – i forhold til den eksisterende aktiekapital i selskabet på ca. 15 mill. Rd. – meget begrænsede aktieudstedelse i forbindelse med overtagelsen af driften i Jylland/Fyn, nemlig ca. 1,3 mill. Rd.²⁷ ikke rumme den samme umiddelbare fare for

udenlandsk indflydelse, selv om det naturligvis var teoretisk muligt for en udenlandsk kapital at opkøbe majoriteten i Det sjællandske Jernbaneselskab.

At det var nødvendigt at komme af med det engelske driftsselskab, herskede der almindelig enighed om under den efterfølgende debat i Rigsdagen. Men der rejste sig en stærk modstand mod den foreslåede løsning, idet oppositionen fremsatte en hård kritik af Det sjællandske Jernbaneselskab. Denne kritik havde imidlertid to retninger: dels en principiel, der rettede sig mod privatdrift af jernbanerne i al almindelighed, og dels en mere konkret, der rettede sig mod DsJ's måde at drive sine baner på. At modstanderne af privatdrift anså alternativet for at være statsdriften, siger sig selv, men også den anden ret store gruppe, der var modstandere af, at det blev DsJ, der overtog driften af de jysk-fynske baner, havde kun dette alternativ. For faren for den udenlandske indflydelse, der med 1864 i frisk erindring tillagdes så stor betydning, ville ikke være elimineret ved, at et nyt privat selskab begyndte at udstede aktier. Den nævnte utilfredshed med DsJ skyldtes iøvrigt vidt forskellige ting, lige fra principielle indvendinger mod selskabets manglende lyst til at komme videre med nye jernbaneanlæg til utilfredshed med manglende overdækning af landgangsområdet ved Korsør.

Men tilsammen skabte de to kritiske retninger indenfor oppositionen en kraftig modstand mod forslaget, hvilket dog ikke forhindrede, at forslaget gik videre til udvalgsbehandling. Men kort efter fremsatte Jessen, der allerede i 1860 havde været fortaler for statsanlæg, et forslag, der skulle samle modstanden mod Estrups forslag. Forslaget gik ud på, at staten indtil videre overtog driften af de jysk-fynske baner, og dette forslag mødte megen velvilje fra modstanderne af Estrups forslag. Forslaget blev derefter henvist til behandling i det allerede nedsatte udvalg. Allerede under udvalgsbehandlingen trak Estrup sit oprindelige forslag tilbage inden 2. behandlingen i Landstinget²⁸, idet han ikke selv var modstander af statsdrift, men havde fremsat sit forslag om privat overtagelse af driften, ud fra den betragtning, at det ville være orkesløst at foreslå statsdrift, på grund af den stærke modstand mod en sådan²⁹, og at der måtte findes en hurtig løsning.

Kernen i diskussionen for eller imod statsdrift var spørgsmålet om, hvorvidt et privat aktieselskabs interesser var i modstrid eller i samklang med publikums – evt. landets – interesser. Modstanderne af privatdrift hævdede her, at det private selskab naturligt måtte være interesseret i at gøre driften så billig som mulig og indtægten – d.v.s. taksterne – så høj som mulig³⁰. Overfor dette hævdede tilhængerne af privatdrift, at selskabet ikke kunne indskrænke driften eller forhøje taksterne (der i øvrigt var underlagt statskontrol³¹) vilkårligt, da det ville skræmme kunderne væk, hvilket jo ville stride mod selskabets interesse i øget trafik. Forudsætningen for at kunderne lod sig skræmme væk var imidlertid et reelt eksisterende alternativ til jernbaneselskabets befordringstilbud, og en del af debatten drejede sig derfor om jernbanernes monopolstilling. For forudsætningen for, at det private selskab ville tage hensyn til publikum, var i høj grad, at publikum kunne finde anden befordring, idet der jo ikke var nogen konkurrerende jernbaner³². Dette var nok tilfældet for en

del bestemmelsessteder beliggende ved kysten, idet der var en omfattende småskibsfart mellem de mindre havnebyer, mens denne konkurrence, – der iøvrigt med hensyn til rejsehastighed slet ikke kunne komme på tale, – var uden betydning for befordringen mellem byer beliggende inde i landet. Det var da også karakteristisk, at kun mellem København og Helsingør (via Hillerød) var de sjællandske takster lavere end de jysk-fynske, vel nok på grund af en skarp konkurrence fra ruterne i Øresund³³. De sjællandske takster lå derimod ellers 10–15% højere for gods end de jysk-fynske³⁴. Endelig forelå der jo den mulighed, som Jessen påpegede i sin forelæggelsestale for sit forslag om statsdrift på de jysk-fynske baner, at hvis det sjællandske selskab overtog driften, »hvad ligger da nærmere, end at Det sjællandske Jernbaneselskab forener sig med et sådant dampskibsselskab (DFDS – mit indskud), for derved at knuse al mulig konkurrence?«³⁵. Og noget sådant forekommer – Tietgens hidtidige engagement i jernbanespørgsmål og tidligere medlemskab af DsJ's bestyrelse taget i betragtning – ikke usandsynligt. Og heri ligger vel nok noget af forklaringen på, at den liberale Jessen var en så varm fortaler for statsdrift: nemlig at han foretrak den, frem for et privat monopol, der var i så absolut modstrid med liberalismens idé om den fri konkurrence.

Men netop i denne forbindelse er det egentlig bemærkelsesværdigt, at C. F. Tietgen og Privatbanken, der først havde fået tilbudt aktierne i driftsselskabet, førte en så tilbagetrukket rolle. For i følge flere fremstillinger³⁶ havde Tietgen fra omkring 1861 planer om at samle alle landets jernbaner i et privat driftsselskab. Han var økonomisk engageret i baneanlæggene i Jylland-Fyn, ligesom han havde interesser i Peto's vognfabrik »Hvide Mølle« i Randers³⁷. Men øjensynlig har banken under konjunktursvingningerne i slutningen af 1860'erne ikke haft så stor lyst til at investere i de hidtil ikke særlig rentable jernbaner³⁸, tilmed på et tidspunkt, hvor en række andre af Tietgens aktiviteter, herunder DFDS, var i fuld gang³⁹. Men ikke desto mindre blev banken kort efter involveret i anlægget af de lolland-falsterske jernbaner. Imidlertid skal dette engagement nok nærmest tilskrives hensynet til de muligheder for DFDS, som en transitbane til Tyskland via Falster og evt. Lolland ville åbne⁴⁰.

At monopol-spørgsmålet indtog en så relativ central stilling i debatten skyldtes formentlig også en vis påvirkning fra udlandet, hvor dette var et af tidens ret så omtalte emner i debatten om jernbanerne, og man søgte i udlandet vidt forskellige løsninger. Den særlige betydning fik det netop i forbindelse med, at tidens fremherskende strømning – liberalismen – endnu ikke var sat til side af den kapitalistiske udvikling, og havde sin væsentlige funktion i hele den »Gründer-strømning«, der prægede det økonomiske klima i årene efter den fransk-tyske krig⁴¹. Til løsning af monopolproblemet fremkom der derfor i forskellige lande forslag, f.eks. i Tyskland, hvor det blev foreslået at lade flere forskellige baneselskaber trafikere samme banelinie⁴². I England, hvor der fra jernbanernes barndom eksisterede en lov, der tillod alle at benytte banelinien med dertil indrettede køretøjer, men ikke de tilhørende installationer⁴³, nedsattes en parlamentkommission der skulle undersøge spørgsmålet.

Men også statsdriftens tilhængere kunne hente inspiration i udlandet. Bl.a. fra Sverige, hvor man med beslutnin-

gen om, at staten skulle bygge »stambanerne« allerede i 1853, havde taget en i al fald principiel beslutning om, at hovedlinierne skulle være på statens hænder. Et lignende forhold gjorde sig gældende i Norge og Belgien, der også blev nævnt i debatten⁴⁴. Også i vort sydlige naboland Preussen førtes en meget bevidst jernbanepolitik, som havde frembragt betydelige resultater bl.a. ved op-hjælpsningen af den schlesiske industri⁴⁵. Men sandsynligvis på grund af det spændte forhold til netop Preussen var der ingen, der direkte refererede dertil, men at forholdet ikke var ukendt fremgår af, at der i rigsdagens bibliotek fandtes flere værker, der behandlede forholdet⁴⁶.

Måske var netop denne udvikling i udlandet medvirkende til, at der i den mere principielle debat om driftsformen på de danske jernbaner viste sig en stærk forståelse for deres samfundsmæssige betydning. Tilhængerne af statsdrift fremførte, at staten lettere kunne tilrettelægge driften efter handelens og industriens interesser⁴⁷, da den ikke behøvede at tage de samme hensyn til forrentningen som et privat selskab, hvorved omsætningen øgedes til landets fordel⁴⁸. Et enkelt landstingsmedlem, A. Melchior, gik endog så langt, at han fandt, at det var uheldigt, at jernbanerne nogen sinde havde betalt sig, idet man derfor havde fået den fejlagtige opfattelse, at de var et industrielt foretagende, der skulle drives privat⁴⁹.

Ved at sætte spørgsmålstejn ved om jernbanerne overhovedet skulle kunne forrente sig, imødegik man til dels også modstandernes argumenter om, at statsdrift ikke ville blive lige så økonomisk som privatdrift⁵⁰, et argument, der også blev tilbagevist under henvisning til, at staten hidtil havde måtte anlægge de baner, som private ikke ville anlægge, fordi de ikke kunne betale sig. Det var et argument, der forekommer noget løst, de meget forskelligartede grunde til at staten anlagde de jysk-fynske baner taget i betragtning⁵¹.

En del rigsdagsmænd var ikke ubetingede tilhængere af statsdrift, men fandt, at man burde holde muligheden åben, og de var derfor modstandere af at forlænge DsJ's eneret til driften frem til 1881, så meget mere som det oprindelige forslag krævede, at hvis selskabet skulle opsiges, kunne det forlange, at staten samtidig overtog de sjællandske baner, hvorved udgiften ved en eventuel overtagelse ville blive mangedoblet⁵².

Da Jessens forslag om statsdrift som nævnt var mere fleksibelt, idet statsdriften i første omgang kun var midlertidig, da den kun skulle vare indtil det jyske banenet var fuldført, var det sikret en bred tilslutning. Og da jernbaneudvalget tilmed kort efter anbefalede dette forslag og Estrup som nævnt havde trukket sit forslag tilbage, gik det hurtigt gennem 2. og 3. behandling og blev vedtaget med stor majoritet i begge ting. Med loven af marts 1867 kunne regeringen overtage driftsselskabets aktier til kurs 90½ og udstede obligationer til dækning deraf⁵³.

Det var således ikke nogen bred principiel enighed, der førte til at de jysk-fynske baner i 1867 blev egentlige statsbaner, idet de blev såvel ejet som drevet af staten. Den faktor, der i sidste ende skabte et flertal for statsdrift, var i al væsentlighed modstanden mod Det sjællandske

Jernbaneselskab og frygten for, at et nyt privat driftsselskab kunne komme på udenlandske hænder. Men selv om beslutningen således var midlertidig og måske modstræbende, blev den i realiteten gjort mere permanent allerede året efter, idet der i 1868 blev vedtaget omfattende udvidelser af det jyske banenet, især i forbindelse med havnen i Esbjerg, jvf. det følgende afsnit. For man havde besluttet, at staten skulle varetage driften indtil det jyske hovedbanenet var fuldført, hvilket først ville ske i 1875.

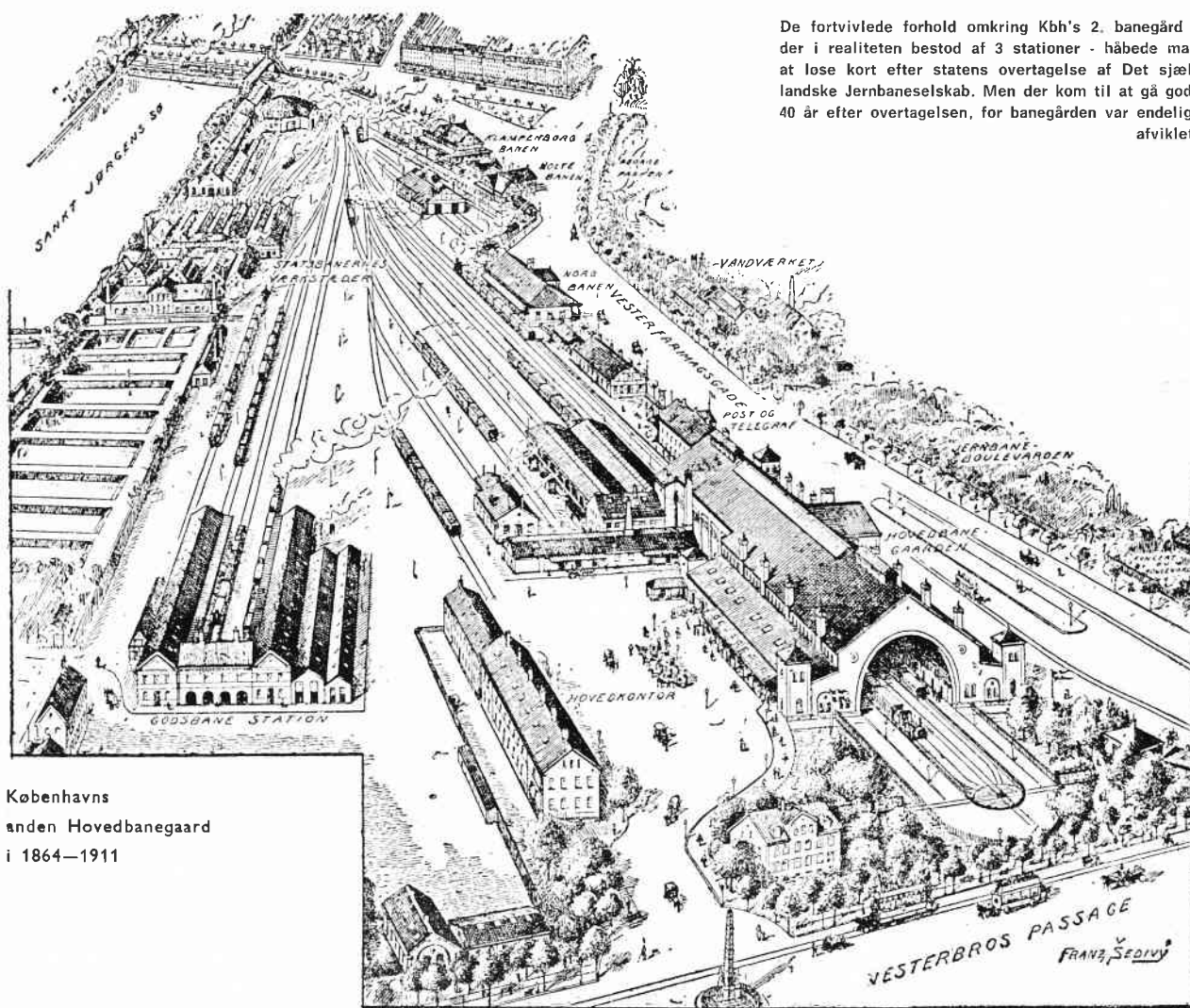
1867–1880: Stadig flere statsbaner

Loven om statslig drift af de jysk-fynske baner var som nævnt midlertidig, og skulle derfor allerede i efteråret 1868 op til fornyet debat. Denne blev imidlertid ikke langvarig, idet man i princippet havde besluttet, at statsdriften skulle vare indtil banenettet var fuldført, og da det ligeledes i 1868 var blevet besluttet at anlægge en bane fra Aalborg til Frederikshavn, som måtte betragtes som et naturligt led i hele det jyske banesystem, ville nettet altså først være fuldført ved åbningen af denne bane, og loven blev derfor forlænget til 1871⁵⁴.

I realiteten betød vedtagelsen af yderligere statsbaneanlæg i slutningen af 1868 (banen Lunderskov-Esbjerg-Holstebro), at man havde afgjort spørgsmålet om stats-

drift i Jylland/Fyn. Denne beslutning blev imidlertid først endeligt bekræftet i form af loven af 1876, der gjorde statsdriften på de jysk-fynske baner fra før 1867 permanent⁵⁵. De omfattende anlæg af nye statsbaner, der fra starten blev drevet af staten, og det økonomiske resultat af driften gjorde det ikke særligt sandsynligt, at et privat selskab ville overtage driften⁵⁶, og der lød da heller ikke mange protester mod loven under debatten i Folketinget⁵⁷.

Samtidig med den første forlængelse af loven om statsdrift foregik der et kompliceret spil omkring koncessionerne til en række sjællandsk/falsterske baner⁵⁸. I et vist omfang viste det sig, at Det sjællandske Jernbaneselskab var temmelig uvillig til at anlægge nye baner – en faktor, der fik betydning for den senere beslutning om statsovertagelse. For at få selskabet til at gå ind på at forlænge Roskilde-Vordingborg banen, som man havde søgt koncession til, til Nykøbing Falster, måtte staten forlænge selskabets uopsigelig indtil årsskiftet 1895/96⁵⁹. En sådan forlængelse var allerede sket i forbindelse med koncessionen til Korsørbanen, men regeringen havde øjensynligt ikke tænkt sig, at dette skulle være en fast praksis ved fremtidige anlæg⁶⁰. Enden derpå blev, at Det sjællandske Jernbaneselskab overtog koncessionen til Roskilde-Kalundborgbanen fra Tietgen, mod at denne overtog Falsterbanen. Også Kalundborgbanen blev omfattet af ren-



De fortvivlede forhold omkring Kbh's 2. banegård - der i realiteten bestod af 3 stationer - håbede man at løse kort efter statens overtagelse af Det sjællandske Jernbaneselskab. Men der kom til at gå godt 40 år efter overtagelsen, for banegården var endeligt afviklet.

Københavns
anden Hovedbanegaard
i 1864–1911

tegarantien og uopsigeligheden, der omfattede Det sjællandske Jernbaneselskab.

Gennem den komplicerede transaktion opnåede Tietgen først og fremmest koncession til Falsterbanen, der – jvf. tidligere – var af stor interesse for ham, men desuden opnåede Privatbanken en ret eventyrlig avance på transaktionen, der tilmed satte et nyoprettet jernbanekonsortium og en af landets største jernbaneentreprenører – baron G. A. Gedalia – ud af spillet. Gedalia var ved sin deltagelse i jernbaneanlæg fra omkring 1865 blevet den største jernbaneentreprenør i det 19. århundredes Danmark og havde tilmed medvirket ved dannelsen af Landmandsbanken, hvilket vel også har medvirket til, at Tietgen gerne så ham falde. Og det blev da også resultatet af transaktionen, der ruinerede Gedalia.

I sidste ende blev det imidlertid også temmelig dyrt for Det sjællandske Jernbaneselskab, for hvem Kalundborgbanen blev en belastning, idet driftsindtægterne af banen dårligt kunne forrente den meget store anlægskapital⁵¹, hvilket måske var medvirkende til, at selskabet var meget uvillig til at anlægge nye baner efter fiaskoen med Kalundborgbanen. Men transaktionen peger også på et mere generelt træk ved kapitalinteresserne i forbindelse med jernbaneanlæggene, idet den afspejler den forskydning, der var ved at ske, således at det ikke så meget var ved **driften** af banerne som ved **anlæggene**, at de store fortjenester var at hente. Derfor ses også en voksende tendens til, at jernbaneentreprenørerne var blandt de ivrigste fortalere for nye baner.

Overfor Tietgens Lolland-Falsterske Jernbaneselskab ydede staten i lighed med tidligere en 4% rentegaranti, men der skete en skærpelse derved, at man krævede, at selskabet tilvejebragte en forstærkningsfond på 20% af aktiekapitalen, og først når den var opbrugt, trådte rentegarantien i kraft⁵².

Imidlertid kom regeringsskiftet i 1872 til at betyde en ny jernbanepolitisk kurs. Blandt den ny regerings liberale medlemmer var der stadig en udbredt modvilje mod statsdrift i almindelighed⁵³, og da statens udgifter til jernbaneanlæg var kraftigt stigende på grund af anlæggene i Vestjylland⁵⁴, tog den nye politik sigte mod at fremme den private jernbanedrift. Indenrigsminister K. A. Fonnesbech fremsatte derfor tidligt i 1873 i Folketinget et forslag, der byggede på at hovedlinierne i det danske jernbanenet måtte anses som fuldførte, og de resterende sidelinier burde anlægges af private. Dette skulle fremmes ved, at staten skulle støtte de private baneanlæg i form af et direkte tilskud af fast størrelse pr. banemil. Hermed opnåedes, at det blev lettere at tilvejebringe anlægskapitalen, samtidig med at staten nøjagtigt vidste, hvilke udgifter den ville få. Forslaget blev i lidt ændret form vedtaget i maj 1873 og gik ud på, at staten ydede et tilskud på 80.000 kr. pr. banemil samt halvdelen af ekspropriationsomkostningerne, hvilket var en udvidelse af det oprindelige forslag. Staten fik som modydelse aktier i banen, men disse skulle først forrentes, når de øvrige aktionærer havde fået 5% i dividende⁵⁵.

Efter disse principper blev det besluttet at yde tilskud til en række privatbaner: i 1873 Odense-Svendborg, Ran-

ders-Grenå og Silkeborg-Herning samt – efter lidt ændrede principper – Hillerød-Græsted; i 1874 til Vemb-Lemvig og i 1875 til Århus-Ryomgård og Skive-Glyngøre. Men det viste sig hurtigt vanskeligt at skaffe kapital til disse baner under den lavkonjunktur, der satte ind omkring 1875, og til to af banerne (Græsted- og Glyngørebanen) lykkedes det ikke⁵⁶ og nogle af de andre måtte for en stor dels vedkommende finansieres ved lån⁵⁷.

I 1875 blev der også givet to koncessioner efter det gamle princip med 4% rentegaranti. Den ene angik Frederikssundbanen, som Det sjællandske Jernbaneselskab ønskede at anlægge, og at man over for dette selskab beholdt det hidtidige system skyldes vel hensynet til ikke at have forskellige økonomiske mellemværender for de enkelte af selskabets strækninger, hvis regnskaber kun meget vanskeligt kunne opdeles. I overensstemmelse med det tidligere princip forlængedes selskabets uopsigelighed frem til år 1900, hvilket egentlig må forekomme noget bemærkelsesværdigt, på et tidspunkt, hvor kravet om statens overtagelse af driften på Sjælland stadig oftere blev fremsat især i dagspressen⁵⁸. Også banen Koge-Fakse/Rødvig blev omfattet af en 4% rentegaranti, der i lighed med de lolland-falsterske jernbaner var forbundet med krav om en forstærkningsfond på 20%⁵⁹. Det nye princip med fast tilskud pr. mil blev således kun bragt i anvendelse over for nye baner i Jylland/Fyn, mens det hidtidige princip med rentegaranti – dog skærpet gennem kravet om forstærkningsfond – benyttedes på Sjælland/Falster/Lolland, vel nok for ikke at have forskellige ordninger for baner indenfor samme landsdel.

Virkingen af den nye jernbanepolitisk kurs kunne aflæses i perioden 1876, hvor den første bane under Fonnesbecks lov åbnedes, og indtil 1881, hvor den første bane under Estrups lov af 1870 blev åbnet. De baner, der åbnedes i denne periode, var alle privatbaner, men i gennemsnit åbnedes kun 56 km ny jernbane om året, mod 98 km i gennemsnit i perioden 1871–76⁶⁰. Således kom Fonnesbecks lov fra 1873 til at betyde en dæmpning af udbygningstakten i det danske jernbanenet, hvilket næppe oprindeligt havde været tanken. Medvirkende til dette var formentlig den krise, der sammen med kraftige prisfald satte igennem i Danmark omkring 1875, og som i et vist omfang ændrede investeringsstrukturen, således at interessen for langsigtede investeringer – som jernbaneselskaber – var faldende⁶¹.

Det ny regeringsskift i 1875, hvor Estrup blev stats- og finansminister, kom ikke umiddelbart til at betyde noget skift i den jernbanepolitisk kurs. Endnu inden resultaterne af den tidligere regerings jernbanepolitik kunne aflæses, fremsatte Estrup ganske vist et forslag om, at der bevilgedes midler til en undersøgelse af hvilke baneanlæg, der kunne betragtes som aktuelle⁶², og i forbindelse hermed fremsatte han den opfattelse, at jernbaneanlæggene burde fortsættes som statsbaneanlæg med tilskud fra de berørte egne⁶³.

Debatten om dette forslag blev langvarig, og blev blandt andet kompliceret af, at f.eks. de moderates leder Boisen anså forslaget for et politisk forslag, der skulle splitte oppositionen og fungere som en slags tillidsvotum til regeringen⁶⁴. Efter at være blevet udsat flere gange kom

forslaget til udvalgsbehandling, og resultatet blev en betænkning, der forelagdes Rigsdagen i efteråret 1878. I denne betænkning blev det slået fast, at: »Jernbanerne er vor tids Landeveje og spiller en saadan Rolle i hele Befolkningens Liv og er efterhaanden saa nødvendige Betingelser for Handelen, Industrien, Penge- og Vareomsætningen, for Aabningen af nye Velstandskilder og Erhvervskilder saavel som personlige Forbindelser og gensidige Meddelelser, at Staten bør bevare dette mægtige Redskab for Almenvældet i sin Haand, for derved at kunne sikre Borgeren den ligelige og fulde Nytte af samme«⁷⁵. Det centrale i betænkningens konklusion, – at staten skulle have kontrol med jernbanerne, var imidlertid formuleret sådan, at det ikke var helt klart, hvorvidt dette indebar, at de alle skulle være statsbaner. Men betænkningen byggede på en erkendelse af infrastrukturens betydning som samfundsøkonomisk faktor, der her formuleredes mere klart end hidtil. Og denne erkendelse havde åbenbart også sat sig igennem i såvel Lands- som Folketing, hvor man i foråret 1879 med stort flertal vedtog en lov efter de principper, som Estrup havde foreslået. Loven omfattede en bane fra Herning til Skjern, samt overtagelse af Silkeborg-Herning banen, hvis drift i forvejen bestredes af staten. Til disse baner skulle de berørte amts- og købstadskom-

muner yde 25.000 kr. pr. mil, mens de for de to andre baner i loven, nemlig Struer-Thisted og Ringe-Fåborg skulle yde 80.000 kr. pr. mil⁷⁶. De baner, som loven omfattede, var således alle statsbaner med lokalt tilskud, og i det store hele tilmed sidebaner. 1879-loven pegede således i retning af, at også sidebanerne skulle anlægges og drives af staten, især når det tages i betragtning, at der i forbindelse med såvel udvalgsbetænkningen som loven ikke var fastsat nogen bestemt form for støtte til private baner.

Loven af 1879 – der, som det senere skal berøres, aldrig kom til at virke i sin fulde konsekvens – betegnede afslutningen af en periode med en meget omskiftende jernbanepolitik. Statens overtagelse af driften i Jylland-Fyn havde været starten til en hurtig færdiggørelse af det jyske hovedbanenet, mens det kun langsomt – og under pres – lykkedes at få det private selskab på Sjælland til at anlægge de resterende hovedlinier dér. Med hensyn til sidebanerne var der sket et skift i 1873, hvor man søgte at stimulere til øget privat aktivitet – uden større held. Det næste skift i sidebanepolitikken skete med 1879-loven, der hovedsageligt ville føre til statsanlagte sidebaner.

Fortsættes i Jernbanen nr. 1/80.

IKKE DET VÆRSTE MAN HAR

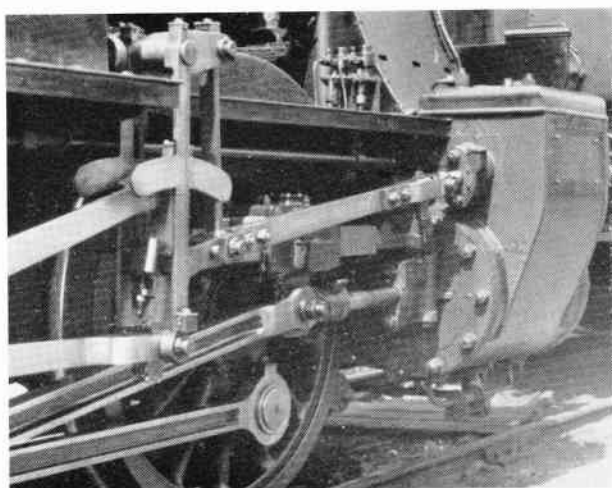
Af Povl Wind Skadhauge

Med hensyn til litteratur om damplokomotiver er situationen ikke helt som den, der gav anledning til artiklen I MANGEL AF BEDRE HAVELSE i Jernbanen nr. 5/1978 – men den ligner. Der findes ganske vist udmærkede håndbøger på dansk; med William Bay's DANMARKS DAMPLOKOMOTIVER (Herluf Andersens forlag, København 1977) er man sikret overblikket, og i DSBs DAMPLOKOMOTIVET OG DETS BETJENING får man hold på de fleste detaljer. Sidstnævntes 4. udgave fra 1948, i Vilhelm Voldmesters redaktion, er ikke bare en lærebog, men tillige en fin håndbog (blot kunne man selvfølgelig ønske, at illustrationerne ikke var beregnet til eksamination, men indføjet på de relevante steder i teksten og forsynet med påskrifter til direkte forklaring). Man kan gennem disse bøger få overordentlig meget at vide – dog i det væsentlige kun om damplokomotivet i Danmark, og heri ligger der et problem. Vil man nemlig tilegne sig en mere almen viden om damplokomotiver, må man ty til udenlandske værker, men hvilke skal det være? Hvad kan det lønne sig at investere i? Der kan naturligvis ikke gives et konkret svar på disse spørgsmål, for det internationale udbud af bøger med damplokomotiver som emne er aldeles uoverskueligt, og selv om denne tekst var skrevet af en, der kendte dem alle, ville pladshensyn snart gøre det af med eventuelle drømme om at give hver af dem et ord med på vejen. Artiklen indskrænker sig til at omtale et udvalg af dem, dens forfatter har stiftet bekendtskab med, og som han – i mere eller mindre udtalt grad – mener,

ikke er det værste man har. Sammensætningen er således tilfældig, omend der er tilstræbt en vis linie. De første udenlandske bøger, der nævnes, behøver man ikke egentlige sprogkundskaber for som jernbaneentusiast at få udbytte af. (Men kendskab til de pågældende sprog er nu ingen hindring.)

Ligesom der på dansk er udkommet forskellige bøger med hovedvægten på billedstoffet, og hvor en beklagende holdning til damplokomotivets forsvinden kommer tydeligt til orde, findes der en righoldig fremmedsproget »svane-sangs-litteratur«. I en mængde »farvel-bøger« kappes man i fornemme fotografiske optagelser fra dampdriftens senere og seneste år, ofte ledsaget af tekster, der for en ikke-jernbanefan må virke højst besynderlige, om at fastholde mindet om den store tid, eller hvordan den enkelte forfatter har fundet for godt at udtrykke det. Lad nogle få stykker være nævnt, først DE SISTA SVENSKA ÅNGLOKEN – en bildkrönika sammanställd av Ulf Diehl, udgivet 1977 som nr. 20 i Svenska Järnvägsklubbens skriftserie; den er et virkelig givende album. Ikke mindre end 39 fotografers arbejder er her forenet, og man har fået den fortræffelige idé i de engelske billedtekster at give ikke-svenskere en bredere baggrund for forståelse, end man ville få ved en helt direkte oversættelse. De engelske småstykker fortæller ofte andet og mere end de svenske, og til tider mindre, men sammenlagt giver de en fin orientering om det, man ser på billederne.

En i henseende til størrelse og indhold ganske parallel frembringelse er DIE LETZTEN DAMPFLOKOMOTIVEN DER POLNISCHEN STAATSBAHNEN af A. Askanas (som dog langt fra er den eneste bidragydende kameramand; på listen står blandt andre også John Poulsen og Olav Skov). Den blev udgivet 1976 af Eisenbahn-Kurier E. V., Wuppertal. Men i modsætning til den svenske bog består denne ganske konsekvent af helsidesbilleder, hvilket ikke altid er nogen fordel. En vis variation i opsætningen og formaterne virker oplivende i en bog, hvor alle illustrationer til syvende og sidst har samme emne, og sikrer i bedste fald også mod misproportionering. Imidlertid er der kun få billeder i denne bog om polske damplokomotiver, ved hvilke man overhovedet kommer i tanker om, at noget kunne have været anderledes. Teksterne er indskrænket til en enkelt linie langs hvert fotografis underkant, men til gengæld har man udarbejdet en indledning, som er virkelig god at få forstand af, og den er trykt både på tysk og engelsk. Bogen blev ved sin fremkomst anmeldt her i Jernbanen (nr. 1/1977, side B4), og det samme gælder DE SISTA SVENSKA ÄNGLOKEN (nr. 5/1977, side B 20).



Det for flere betragtninger mest spændende sted på et damplokomotiv består af en mængde enkeltdele, hvis samvirke i kontrolleret bevægelse er et fascinerende syn. Vil man have ordentlig rede på dem alle sammen, er DAMPFLOKOMOTIVET OG DETS BETJENING det rigtige værk at studere. Men selv om damplokomotivet har haft samme principielle hovedkonstruktion verden over, udviklede der sig rundt omkring afvigende tekniske traditioner for detaljernes udformning. Og derfor kan man også med hensyn til dem have betydeligt udbytte af en del af de i artiklen omtalte udenlandske bøger, først og fremmest DIE DAMPFLOKOMOTIVE, men også de af Alfred W. Bruce og W. A. Tuplin forfattede, samt nogle af kapitlerne i den af P. Ransome-Wallis redigerede lokomotiv-encyklopædi. Der findes overraskende mange varianter af de forskellige gliderstyringsprincipper, og der er fx stor forskel på amerikansk og europæisk udformning af kobbelstængernes lejer, for blot at nævne noget af alt det, man faktisk har mulighed for at læse nærmere om. - Billedet af den højre maskine på DSB litra F nr. 665 er taget en varm sommerdag 1972 i Vrads af Carsten Held-Hansen.

Skulle forfatteren kun nævne en eneste lokomotiv-billedbog, måtte det blive PORTRAIT OF THE RAILS af Don Ball, Jr. I dette forholdsvis store bind er mange nordamerikanske fotografers præstationer bragt sammen til en for næsten alle betragtninger tilfredsstillende helhed. I en liste over jernbanebøger, som P. Haaſe & Søn udsendte for nogle år siden, blev den beskrevet som en veltilrettelagt fotobog. Det er sande ord, der såvel gælder optagelsernes format, genre, beskæring og sammenstilling som skriftvalget, teksternes længde, deres indhold, opstillingen

af indholdsfortegnelse og register, tryk kvalitet og indbindingen – ja, selv smudsomslaget er forbilledligt. Forlaget er Galahad Books, New York City, og udgivelsesåret var 1972. Selv om damplokomotiverne har overvægt, indeholder PORTRAIT OF THE RAILS også glimrende billeder af diesellokomotiver samt enkelte elektriske; hvad det sidste angår, har man jo som bekendt været forholdsvis tilbageholdende på den anden side af Atlanterhavet. Af Henrik V. Ringsted udkom i 1961 en bog fuld af rejseindtryk fra USA. Blandt meget andet kan man i den også læse lidt om jernbaner. Det er dog ikke derfor, bogen nævnes her, men på grund af sin titel. Den blev nemlig med elegant beskedenhed kaldt EN DUFT AF AMERIKA, og det udtryk kunne også gælde Don Balls bog, men i den er der mere endnu.

Hvor gode de end kan være, gør farvel-bøgerne det ikke ud for håndbøger, selv om nogle af dem har positive tendenser i den retning. Og som en udpræget modsætning kan nævnes den store gruppe af publikationer, man med fare for at blive misforstået kunne kalde lokomotiv-kataloger. Hermed menes der nemlig ikke prislister eller andre salgstryksager, men bøger, hvor en gruppe af maskiner, tilhørende et bestemt område eller defineret på anden måde, fx ved hovedtype eller producent, er behandlet således, at fremstillingens tyngdepunkt er en ensartet gennemgang af alle den pågældende gruppes medlemmer et for et. Det sker på samme måde, som man i et zoologisk eller botanisk værk kan gennemgå arterne en ad gangen og i systematisk orden. Den allerede nævnte DANMARKS DAMPFLOKOMOTIVER af William Bay er et fornemt eksempel på et lokomotiv-katalog; kun få er så komplette, hvad enten det er emneområdet eller præsentationsmåden, der er tale om. Imidlertid kan et godt katalog også laves enklere; man kan fx tage NORMALSPÄRIGA ÄNGLOK VID STATENS JÄRNVÄGAR af Ulf Diel, Ulf Fjeld og Lennart Nilsson, udgivet 1973 som nr. 13 i Svenska Järnvägs-klubbens skriftserie. Her har hvert af de mange litra en enkelt side – med kun et fotografi og ingen typeskitse. Men alle data er på plads, suppleret med en kort omtale, overvejende til historisk og jernbanetopografisk orientering. Og en række fortegnelser og oversigter af forskellig art fuldender værket så vidt, at det eneste, man trods alt savner, er nogle typeskitser i ensartet målestok. Lokomotiverne er ikke ordnet kronologisk, men efter litra, hvilket gør det hurtigt og let at slå op i bogen. Ydermere er formatet og vægten ikke større, end at bogen er tilpas bekvem i brug.

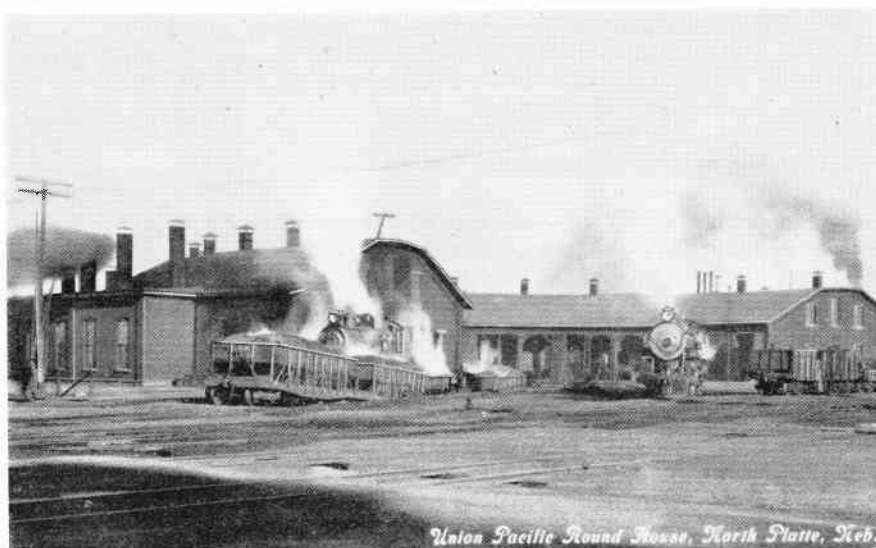
I princippet er TASCHENBUCH DEUTSCHE DAMPFLOKOMOTIVEN, REGELSPUR og TASCHENBUCH DEUTSCHE SCHMALSPUR-DAMPFLOKOMOTIVEN, begge af Horst Obermayer og udgivet af Franckh'sche Verlagshandlung i Stuttgart, opbygget på samme måde som den svenske bog, men de er udført i rigtigt lommebogsformat, og i særdeleshed i førstnævnte, hvor der kun er en side til hver slags lokomotiv, er billederne meget små, og teksten kortfattet. I smalsporsbogen har der været plads til at brede sig over et helt opslag med hver klasse (BR), skrive lidt mere udførligt og bringe to billeder. Inddelingsrækkefølgen er meget praktisk efter BR-nummer, idet udvalget indskrænker sig til de maskintyper, der figurerede på de tyske rigsbaners nummerplan fra 1925 og senere er erhvervet af disse eller deres efterfølgere i henholdsvis BRD og DDR. Man skal have ret gode øjne for i længere tid ad gangen

Ordet roundhouse (til tider skilt i sine bestanddele: round house) brugtes både i England og Amerika om en lokomotivremise, i USA endda uanset om denne faktisk var et rundt hus med en drejeskive i midten af bygningen - den form, der har givet anledning til betegnelsen - eller af anden type. Men et ringformet remiseanlæg som i North Platte i Nebraska passer også godt til ordet roundhouse. Det ses her tillige med værkstederne sammesteds på to aldrende postkort. Meningen med at bringe dem er at pege på, at den del af lokomotivlitteraturen, der behandler de for maskinerne nødvendige bygningsanlæg og deres brug, synes yderst sparsom. Jernbanen har for længst mistet den plads i almenbevidstheden, som den havde, da en dansk dame udvandrede til Amerika og fik den fortrinlige idé at skrive brev til venner i Danmark på en række postkort, som blev sendt samlet i en kuvert. Ikke mindre end fire af kortene havde motiver fra stationsanlægget i den by, hun var kommet til, og mens resten er smidt væk, havnede disse fire i forfatterens arkiv, fordi nogen kendte hans interesse og gav ham dem. (Det skrevne er for resten præget af modløshed: kassen med ejendele er forsvundet undervejs fra det gamle land, og tænk på denne situation: »Det er nær ved Banegaarden. Der gik jeg frem og tilbage første Dag jeg var her.«) Desværre mangler brevets dato, og trykkeår er ikke anført. Men til datering kan måske tjene, at portoanvisningen på kortene lyder på 1 cent til adresser i Forenede Stater, Cuba, Canada og Mexico, men 2 cents til »fremmede« lande. For at komme det nærmere må man skønne ud fra, hvad der ses på billederne.

Stedet ligger næsten midt i USA - hvor floderne North Platte og South Platte forener sig til selve Platte, en af Missouri's store bifloder. Også jernbanehistorisk er der tale om noget særdeles centralt. Union Pacific's del af USAs første transkontinentale jernbane følger nemlig Platte-floden gennem Nebraska, og North Platte er en af stationerne på denne hovedlinje. Glemmes må det heller ikke, at Union Pacific gennem mange årtier har stået i spidsen med hensyn til anskaffelse af store trækraftenheder. Det gælder både nu i »diesel-alderen«, og det gjaldt til fulde i damptiden; husk blot på typer som Big Boy og den, der ligefrem fik navn efter sit baneselskab: Union Pacific!

at kunne læse teksterne i disse små bøger uden at trættes. Ikke desto mindre er lommebøgerne blevet en succes. Siden de udkom første gang i henholdsvis 1969 og 1971, er der trykt adskillige nye oplag, og Horst Obermayer's små lokomotivfortegnelser har tydeligvis dannet skole - både for andre bøger fra samme forlag og for udgivelser i andet regi.

På grund af de britiske baners tidligere organisationsstruktur er antallet af lokomotivklasser overordentlig stort, også hvis man kun beskæftiger sig med dem, der har hørt under de ved nationaliseringen pr. 1. januar 1943 opståede British Railways. Det er måske grunden til, at



Union Pacific Machine Shops,
North Platte, Neb.



H. C. Casserley's STEAM LOCOMOTIVES OF BRITISH RAILWAYS, udkommet første gang 1961 og siden i til dels bearbejdede oplag i hvert fald frem til 1974, ikke har fået plads til tekniske data. Selv om dette katalog har billeder af alle klasser (det, vi på dansk kalder litra) og deres varianter samt giver en i forskellige henseender udmærket - men meget kort - skriftlig orientering, forekommer bogen dog artiklens forfatter at være et eksempel på, hvad man ikke skal gøre. Foruden manglende data kan der nemlig ankes over, at billederne er dårligt reproduceret, og at de er skilt fra teksten, hvad der er særdeles upraktisk, selv om det ved valg af mat papir til tekstafsnittet betyder en forbedret synskomfort. Endvidere er det ret ufor-

ståeligt, at et stort internationalt forlag som Hamlyn Books har ladet en bog distribuere, som (formentlig af misforståede besparelseshensyn) er trykt på den gale led af papiret. Bladene virker på den måde for stive med det resultat, at bogen dels ikke kan ligge opslået og dels har en tilbøjelighed til at gå itu i ryggen.

Interesserer man sig for en bestemt gruppe damplokomotiver, kommer man selvfølgelig ikke uden om katalogbøger som dem, der netop er omtalt eksempler på. Men vil man have en bredere viden, får man mere udbytte af en anden slags værker. Af dem skal her nævnes THE CONCISE ENCYCLOPÆDIA OF WORLD RAILWAY LOCOMOTIVES under redaktion af P. Ransome-Wallis og udkommet hos Hutchinson & Son Ltd., London 1959. Foruden PRW er der otte forfattere og blandt dem navne som G. Freeman Allen, H. M. Le Fleming, David P. Morgan og O. S. Nock. Udstyret er pænt og traditionelt, men absolut også funktionelt. I denne encyklopædi behandles både diesel-, el- og damplokomotiver. Sidstnævnte optager ca. halvdelen af værket, i hvilket man i 1959 kunne få den seneste udvikling på området med. Der er et kort leksikon over konstruktioner og tekniske detaljer, suppleret med et afsnit om forskellige eksperimenter. Derefter følger en illustreret oversigt med eksempler fra hele verden på moderne damplokomotiver, et afsnit om prøvning – både stationær og under kørsel. I et følgende afsnit om damplokomotivet i trafik omtales driftsvilkår af forskellig art, standardisering af lokomotivtyper samt menneskelige faktorer af betydning for kørsel med og behandling af damplokomotiver i det hele taget. Desuden gives i dette afsnit analyser af en række lokomotivkørselspræstationer i visse lande. Videre bringer bogen et hovedafsnit om lokomotivdepoters udstyrelse og anvendelse, om praksis i England og USA for maskinløb og de til depoterne knyttede rutiner, og der er en gennemgang af et antal ikke-konventionelle lokomotivkonstruktioner. Det eneste, man savner, er en redegørelse for det konventionelle damplokomotivs udvikling, men man får dog nogle glimt af den i bogens sidste kapitel, der består af korte biografier. De gælder selvfølgelig berømte lokomotivkonstruktører og maskinchefer, men der er desværre (omend ikke uventet) en vis, britisk slagside i udvalget. Når savnet af en historisk redegørelse overhovedet gør sig gældende, skyldes det, at en sådan foreligger i afsnittene om diesel- og el-trækkraft.

Den af Transpress-forlaget i Berlin (øst) i 1965 udgivne DIE DAMPFLOKOMOTIVE har syv forfattere og er i virkeligheden en sammenkogt ret på den måde forstået, at den er blevet til på grundlag af en halv snes tidligere udgivne mindre bøger, hvis indhold her er redigeret til én stor håndbog. Den kan nærmest betragtes som en mellemting mellem den netop omtalte engelske encyklopædis damplokomotiv-del og DSBs forannævnte lærebog. Papiret er ringe (det minder om avispapir), og udstyret som helhed trist. Det er egentlig en skam, for indholdet er godt. Selv om bogen synes at være beregnet først og fremmest til professionelle jernbanefolks oplysning, er den ikke vanskelig at læse eller forstå, og man kan i den studere sig til viden om en mængde lokomotivteknik, idet både teori og praksis er belyst. I denne bog kan man fx finde formler for beregning af køremodstand samt de talværdier, der under forskellige omstændigheder skal indsættes i dem. Man får ligeledes besked om, hvad man forstår ved træk-

Hartmann



1D1 Schnellzuglokomotive

Fabriknummer 4000

Leistungsfähigste Schnellzuglokomotive Europas.

Lokomotiven und Tender jeder Bauart und Spurweite für alle Betriebszwecke, Personen-, Güter- und gemischte Züge, für Kohlen, Holz oder Naphthaheizung. Feuerlose Lokomotiven. Unsere Lokomotiven laufen in allen Erdteilen.

Sächsisches Maschinenfabrik verm. Rich. Hartmann Aktiengesellschaft, Chemnitz.

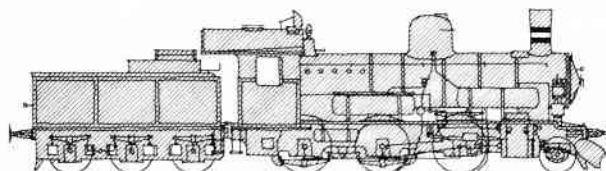
Chemnitz

Lidt uden for, hvad man almindeligvis forstår ved lokomotivbøger, er en publikation som Alfred B. Gottwaldt: ALTE LOKOMOTIV-ANNONCEN, Motorbuch Verlag, Stuttgart 1974. Dens indhold er avertissementer fra fabrikanten af jernbanemateriel, navnlig damplokomotiver, og forfatteren kalder den selv – noget prætentivt – en industri-reklamens stilhistorie 1880-1940. Han ledsager de 275 gengivelser med en forbindende tekst, men mest fortæller de selv ved deres hele udformning og den måde, de appellerer til beskueren på, noget om, med hvilke øjne man – og »man« er her først og fremmest læserne af tekniske fagblade – i nævnte tidsrum har set på lokomotiver m.v. Overordentlig mange af annoncerne indeholder eller består af en tegning, men både selve stilen og den benyttede komposition varierer meget. Den her afbildede, som i øvrigt slet ikke findes i bogen, påkalder sig opmærksomhed ved den »ærketyske« (men ingenlunde ucharmerende) måde at skrive Hartmann og Chemnitz på, men sandelig også, fordi tegningen inde i rammen ses at forestille den saksiske eksprestogsmaskine klasse XX HV, senere BR 19^o. Det første eksemplar byggedes 1918 som det indtil da største tyske passagerlokomotiv, men i alt leveredes kun 23 stk. Forpartiet blev senere forandret kendeligt ved tilføjelse af røgskærme. Maskinerne havde tilnavnet »Sachsenstolz« (hvad der vel lader sig forstå på flere måder), men annoncens tekst lyder egentlig også ret så stolt: »1D1 hurtigtogslokomotiv. Fabrikationsnummer 4000. Europas mest ydedygtige hurtigtogslokomotiv. Lokomotiver og tendere af enhver type og sporvidde til alle driftsformål, person-, gods- og blandede tog, til kul-, træ- eller oliefyring. Akkumulatorlokomotiver. Vore lokomotiver løber i alle verdensdele«.

kraft (det er mange ting), og der redegøres for beregningsgrundlaget både med hensyn til trækkraft, dampudvikling og meget andet, så man behøver bestemt ikke at være specielt interesseret i tyske lokomotiver for at have nytte af bogen. Men det kan selvfølgelig ikke nægtes, at det er tyske forhold, der trækkes frem, så snart man går fra teorien over i praksis.

Med DIE DAMPFLOKOMOTIVE i hånden kan man derfor alligevel også have glæde af bøger som de næste, der skal bringes på bane. De er forskellige af omfang, men parallelle i emnets afgrænsning, og ligner desuden hinanden ved at være pædagogiske på en ubesværet måde; begge forfattere skriver veloplagt, enkelt og klart. Den ene bog er engelsk: BRITISH STEAM SINCE 1900 af W. A. Tuplin. Den udkom hos David & Charles i 1969 og blev udsendt som ikke-indbundet billigbog kun to år efter af Pan Books Ltd., London. Den anden stammer fra USA og er allerede gammel, for så vidt som første udgave kom 1952. En senere er publiceret af Bonanza Books i New York. Titlen er THE STEAM LOCOMOTIVE IN AMERICA – ITS DEVELOPMENT IN THE TWENTIETH CENTURY, og forfatterens navn er Alfred W. Bruce. Sammenholder man udgivelsestidspunkterne med terminerne for dampdriftens

afvikling i de pågældende lande, er der også her tale om en art svanesangslitteratur. Ingen af de to bøger går i detaljer på samme måde som DIE DAMPFLOKOMOTIVE, men de giver et langt bedre overblik over problemerne og gør én bekendt med langt flere overordnede betragtninger. Begge kan bruges til elementær indføring i damplokomotivets konstruktion og virkemåde; man behøver altså ikke at vide noget om damplokomotiver på forhånd for at læse dem med fuldt udbytte. De to bøger har blandt meget andet også det fællestræk, at de i slutningen præsenterer et damplokomotiv-projekt, som på grund af overgangen til andre traktionsformer aldrig er realiseret. Hos Tuplin er det et af den franske ingeniør Chapelon's maskiner inspireret 2D-eksprestogslokomotiv med treakslet tender, tilpasset britiske forhold. Hos Bruce er det noget mere radikalt: et 6000 HK tredelt damp turbine-lokomotiv



Overskriften til hosstående tabel kunne fx også have været »Når sandheden skal frem« eller »Med tommestok og køkkenvægt«. Meningen ville være den samme: for at give et begreb om de i artiklen medtagne bogværkers fysiske omfang skal der andet end kønne ord til. Men oplysningerne i tabellen er på to måder at forstå skematiske og må selvfølgelig ikke tages for mere, end de er: et lidt naivt forsøg på at meddele kendsgerninger i koncentreret form. Meget andet har også betydning i sammenhængen, så som skriftstørrelse og -karakter, linieafstand, papirkvalitet, billeders art og antal, deres dimensioner etc. etc. Ligesom artiklen IKKE DET VÆRSTE MAN HAR er udarbejdet som en fortsættelse af den tidligere litteraturregning i MANGEL AF BEDRES HAVELSE, er tabellen i virkeligheden en fortsættelse af skemaet på side 123 i Jernbanen nr. 5/1978 og fuldt sammenlignelig med dette. Den er opstillet på ganske tilsvarende måde, og som enhed i kolonnen med relativt »bogareal« er benyttet den samme som dengang: JERNBANENS HVEM-HVAD-HVOR fra 1959. - Tabellen kunne utvivlsomt ordnes mere logisk efter andre kriterier, men for at den ud over sit primære formål kan bruges til at give et hurtigt overblik over artiklens indhold - en slags rekapitulation - er bøgerne nævnt i den rækkefølge, de er indført i gennemgangen af dem. De to sidste titler forekommer dog ikke i selve hovedteksten. Den næstsiste er at finde i efterskriften, og den allersiste er kun omtalt i en af billedteksterne. - Forfatteren er fuldt klar over, at præsentationen af bøgerne i artiklen langt fra omfatter alt, hvad der er værd at vide om dem, og således i sig selv er meget for kort. Men han har ment, at det inden for de givne rammer, hvorved forstås en ikke alt for uoverskuelig stor artikel i Jernbanen, ville tjene formålet bedre at kaste lys over flest mulige facetter af emnet - bøger om damplokomotiver - end at se nogle enkelte af dem under lup. Derfor figurerer ikke mindre end 18 bogtitler i opstillingen. Der kunne imidlertid let have været fx dobbelt

FLERE TAL TIL SAMMENLIGNING

TITEL	FORMAT $\odot$ B · H mm	SIDETAL	»BOGAREAL« $\odot$ m ²	RELATIVT Δ kg	VÆGT
DANMARKS DAMPFLOKOMOTIVER	236 · 318	339	25,4	4,4	2,3
DAMPLOKOMOTIVET OG DETS BETJENING (2 BIND)	162 · 242	399 · 187 ■	23,0	4,0	1,5
DE SISTA SVENSKA ÅNGLOKEN	242 · 213	215	11,1	1,9	1,0
DIE LETZTEN DAMPFLOKOMOTIVEN	252 · 210	208 · 4 $\odot$	11,2	1,9	0,9
PORTRAIT OF THE RAILS	250 · 277	304	21,1	3,6	1,6
NORMALSPÅRIGA ÅNGLOK VID STATENS JÄRNVÄGAR	148 · 209	290	9,0	1,5	0,6
TASCHENBUCH DEUTSCHE DAMPFLOKOMOTIVEN ▲	103 · 144	270	4,0	0,7	0,2
TASCHENBUCH DEUTSCHE SCHMALSPUR-LOK ... ▲	103 · 145	223	3,3	0,6	0,2
STEAM LOCOMOTIVES OF BRITISH RAILWAYS	143 · 202	484	14,0	2,4	1,0
THE CONCISE ENCYCLOPEDIA	184 · 245	512 · 16 ▲	22,4	3,9	1,2
DIE DAMPFLOKOMOTIVE	145 · 215	917 · 48 · 30 ■	31,0	5,3	1,3
BRITISH STEAM SINCE 1900 $\square$ $\odot$	109 · 177	210 · 24 $\odot$	4,5	0,8	0,2
THE STEAM LOCOMOTIVE IN AMERICA	154 · 233	443 · 64 $\odot$	18,2	3,1	0,9
THE WORLD OF STEAM LOCOMOTIVES	278 · 307	339	28,9	5,0	3,2
UNGEWÖHNLICHE DAMPFLOKOMOTIVEN	266 · 264	319	22,4	3,9	1,7
SPEAKING OF STEAM	149 · 227	128 · 32 $\odot$	5,4	0,9	0,5
LOKOMOTIVKJÖRSEL $\odot$	122 · 194	194	4,6	0,8	0,2
ALTE LOKOMOTIV ANNONCEN	208 · 243	159	8,0	1,4	0,6

$\odot$ ANFØRTE MÅL ER SIDERNE STØRRELSE, IKKE BINDETS

$\odot$ HERVED FORSTÅS PRODUKTET AF SIDERNE AREAL OG ANTAL

Δ SAMMENLIGNINGSGRUNDLAGET FORKLARES I VEDFØJTE TEKST

■ PLANER M.V. OMREGNET TIL SIDETAL

$\odot$ LØST KORTBILAG OMREGNET TIL SIDETAL

▲ BLØDT VINYL BIND UDEN PAP (BEMÆRKES AF HENSYN TIL VÆGTANGIVELSEN)

▲ FARVETAVLERS BAGSIDE UDEN TRYK FRADRAGES

$\square$ MÅLOG VÆGT GÆLDER BILLIGBOGSUDGAVEN

$\odot$ IKKE INDBUNDET (BEMÆRKES AF HENSYN TIL VÆGTANGIVELSEN)

● TILLÆGSTALLET GÆLDER FOR IKKE-PAGINEREDE TAVLER

så mange; i forhold til, hvad der i det hele er udgivet, ville der stadig være tale om forsvindende få. Alt i alt er artiklen at betragte som et kompromis mellem en ren bogliste (hvilken man

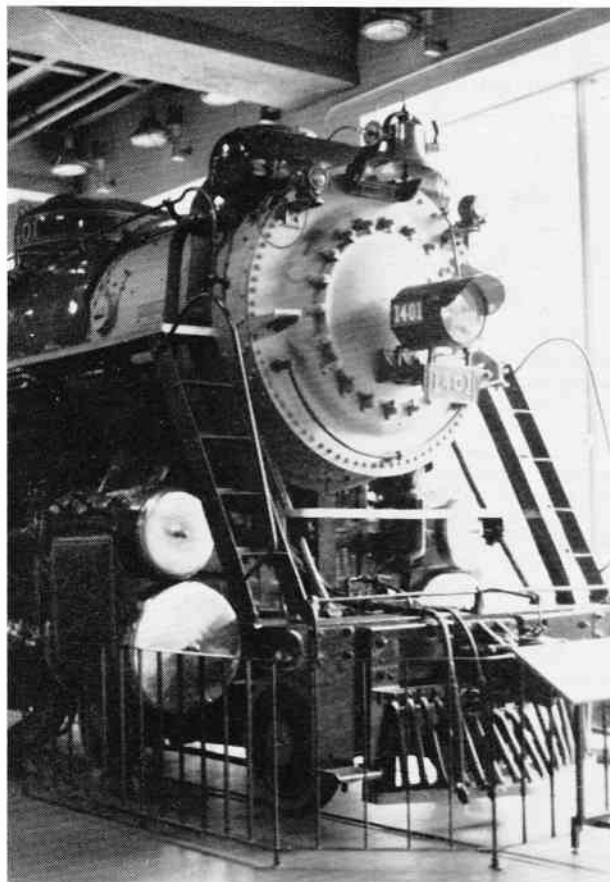
som regel ikke kloges synderligt af uden væsentlige forkundskaber) og en tilbundsgående analyse af de enkelte arbejder. Forhåbentlig udgør den et rimeligt kompromis!

med elektrisk kraftoverføring, der forekommer så interessant, at et par hovedtræk skal nævnes her. Køretøj nr. 1 har hjularrangement (A1A)' (A1A)' og indeholder turbine samt generator. Køretøj nr. 2s hjularrangement er Bo'Bo' Bo'Bo'; det rummer fyrkasse og kedel. Det tredje køretøj er en tender uden banemotorer og kan karakteriseres således: 3'3'. Det hele er strømliniet, og der er førerplads i begge ender af den i alt 58 meter lange ekvipage, således at den minder en hel del om et stort diesel-lokomotiv bestående af tre enheder.

Blandt de værker, som denne artikel omhandler, er THE WORLD OF STEAM LOCOMOTIVES, skrevet af Gustav Reder, det mest statelige (hvortil hører, at det er komplet umuligt at have liggende i skødet under læsningen). Det engelske forlag Blandford Press udgav det i 1975, oversat fra tysk. Værket udkom i 1974 i Schweiz, hvor den engelske udgave for øvrigt også er trykt. Gustav Reder fortæller historien om damplokomotivets udvikling og udbredelse fra begyndelsen til enden og med hele verden som sit område. Der står ikke sjældent i reklamen for en bog, at den er rigt illustreret. Om THE WORLD OF STEAM LOCOMOTIVES er udtrykket ingen overdrivelse. Man kan dog for enkelte af illustrationernes vedkommende undre sig over valget. Blandt farvebillederne er der nemlig både gengivelser af fotografier og malerier. Det er ingen dårlig idé, men foruden perler som Karl Karger's billede fra Wiens nordbanegård 1875 og Paul Delvaux's fængslende og drømmeagtige jernbanestation i skovene, malet over otte årtier senere, samt andre, mindre bemærkelsesværdige, men absolut acceptable arbejder, findes der i bogen reproduceret nogle malerier, hvis berettigelse det er vanskeligt at få øje på, hvad enten synsvinklen er kunstnerens, teknikerens eller historikerens. Bortset herfra er det svært at begrænse sin begejstring for Reder's værk, men selvfølgelig kan det altid køle en dansker lidt af, at det eneste, der nævnes fra hans fædreland, er de elleve svenskbyggede E-maskiner, og endda kun under deres svenske betegnelse: F.

Reder anfører selv, at han af pladshensyn har udeladt alle ikke-konventionelle typer. Det forholder sig da så heldigt, at der også i 1975 udkom en stor bog, der på fortrinlig måde supplerer hans værk. Der tænkes på Rolf Ostendorf: UNGEWÖHNLICHE DAMPFLOKOMOTIVEN VON 1803 BIS HEUTE, udgivet af Motorbuch Verlag i Stuttgart. Men hvad er konventionelt og hvad ikke? Der kan ikke trækkes nogen skarp grænse, og af samme grund er der en vis overlapning mellem Reder og Ostendorf. Det gør dog intet skår i glæden; tværtimod kan det være til fordel at se de samme emner bragt ind i forskellige sammenhænge. Ostendorf's bog er opbygget på grundlag af en inddeling, som der må have ligget et stort arbejde i at konstruere, og som sine steder alligevel virker lidt kunstig. Der er dog ikke noget at bebrejde ham i den anledning; dels erkender han selv vanskelighederne, og dels må man indrømme, at der foreligger en kompleksitet, som ikke lader sig omsætte uden videre til et system af punkter og underpunkter (et forhold, som ofte overses på alle mulige faglige områder). Fælles for Reder's og Ostendorf's her omtalte bøger er, at de afsluttes med omfattende tabeller over alle de i selve deres tekst og illustrationer behandlede lokomotivers data, så vidt disse har kunnet fremkaffes. De to bøger er altså derved også en slags kataloger. Fælles for dem er tillige, at det vil være en fordel

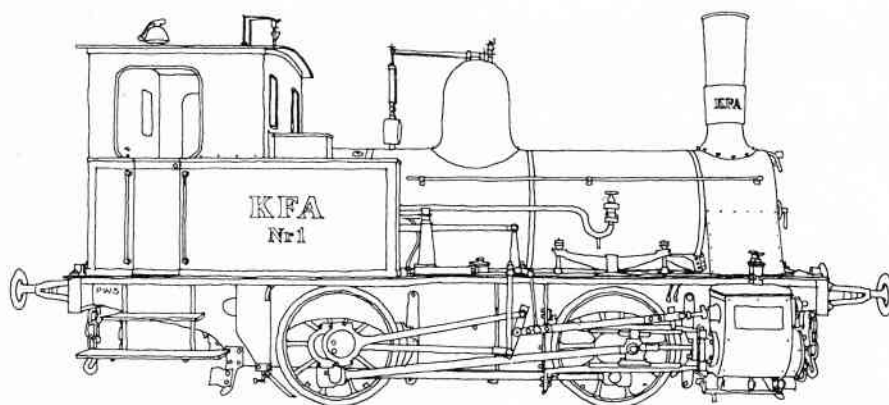
at kende noget til damplokomotiver, før man sætter sig til at granske disse attraktive værker. Uden elementær viden kan man let gå glip af et og andet i dem. Og endelig er det fælles for THE WORLD OF STEAM LOCOMOTIVES og UNGEWÖHNLICHE DAMPFLOKOMOTIVEN, at de fremtræder i særdeles godt udstyr og har et næsten kvadratisk format, der giver gode muligheder for at gengive lange lokomotiver i rimelig størrelse. Opsætningen i Ostendorf's bog er utraditionel ved næsten overalt at udnytte



Den mest attraktive form er uden tvivl »det levende museum«, som vi kender det fra kørsel med gammelt jernbanemateriel i såkaldte veteran-tog. Men af flere grunde må man være glad for, at der forskellige steder i verden også findes mulighed for på samme måde som i Odense at se damplokomotiver bevaret inden døre under mere traditionelle former. Begge slags museer har givet anledning til en bestemt genre inden for jernbanelitteraturen, fortegnelser over det bevarede rullende materiel, og dermed også til en bestemt slags lokomotivbøger. Hvor berettigede de end kan være, må sådanne udgivelser dog som regel anvendes med visse forbehold. Det billede, de tegner af den historiske udvikling, afhænger af, hvorvidt den pågældende lokomotivsamling er repræsentativ nok for sin art eller periode. Man har selvfølgelig ikke kunnet undgå, at tilfældigheder spillede ind ved erhvervelsen af museumsobjekter, så som manglende information eller for sent erkendt interesse, og desværre er der ikke noget effektivt at gøre ved det.

Den velvoksne og umiskendeligt nordamerikanske damphest, som billedet viser, er ikke betragtet som et særlig vildt dyr og derfor sat i bur. Det er kun frontpartiet, der er indhegnet, og formålet er at hindre følgerne af manglende menneskelig omtanke. Hvis det var tilladt at bestige maskinen, ville der dels for eller siden være en og anden, som faldt ned og slog sig slemt (hvis det da blev ved det), og dels ville den efterhånden også selv være færdig med at se godt ud. Interiøret, hvor den nu står og stråler uantastet i glansfuld maling og poleret metal, er fra National Museum of History & Technology under Smithsonian Institution i Washington og blev fotograferet 1976 af Ole Buch. Gelænderet er en hel del højere, end det ser ud til ved første øjekast; prøv at sammenligne det med lokomotivets forreste hjul og sporvidden (normalspor)!

Artiklen IKKE DET VÆRSTE MAN HAR tager først og fremmest sigte på at orientere om bøger, der giver almen viden om damplokomotiver. Men det bør ikke overses, at der ved siden af dem eksisterer en kategori af lokomotivbøger, der hver for sig fokuserer på et specielt emne, fx en enkelt lokomotivtype eller -klasse, en bestemt konstruktors arbejde eller en på anden vis snævert defineret gruppe, som det alligevel er muligt at skrive vidt og bredt om. Også sådanne bøger kan betragtes som kataloger - men af en særlig slags. Der er ligefrem tale om en bølge, og der ser ikke ud til at være nogen ende på den foreløbig. Bølgen er dog endnu ikke i al sin styrke skyllet ind over Danmark; der er vel for få danskere, der vil købe fx »Busse-bogen«, »Lille P og store P«, »Den standhaftige F-maskine« eller hvad det nu kunne blive til! Men spøg til side - måske kommer turen en dag til os, for der synes at være emner nok at tage af. Man kunne fx tænke sig, at et af de



første burde være »Normalsporede damplokomotiver bygget til ikke-offentlige danske jernbaner«. Hosstående skitse viser en af de maskiner, der ville figurere i bogens indholdsfortegnelse, og hvis historie for resten har et for et damplokomotiv meget passende præg af

internationalisme. Født i Skotland, men af tysk afstamning, dansk statsborger hele sit liv, som dog for en stor del er tilbragt uden for toldgrænsen: Københavns Frihavns Aktieselskab nr. 1, bygget af Neilson & Co. i Glasgow 1894, søster til DSB litra Hs II.

margin foroven og forneden til udfaldende klicheer; det har virket særdeles besparende på sidetallet at administrere pladsen således.

Der skal ikke lægges skjul på, at kun få af de nævnte bøger er så nye, at man kan regne med at kunne få fat i dem uden besvær eller held. Måske skal endda begge dele til. Det er en af grundene til, at der her intet skal oplyses om deres pris. En anden grund er, at en del af dem har været omfattet af prisnedsættelser. Blandt bøger, som forfatteren netop har erhvervet på et bogudsalg og under andre omstændigheder næppe ville have følt sig tilskyndet til at købe, er SPEAKING OF STEAM. Det er nemlig en uanseelig, nærmest lidt trist sag. Men man skal ikke skue hunden på hårene. I bogen, der udkom hos Ian Allan Ltd., Shepperton, Surrey 1971, har man taget det frugtbare initiativ at samle uddrag af, hvad en række britiske maskinchefer fra damptiden har sagt og skrevet om deres fag. Navnene er F. C. Webb, G. Hughes, G. J. Churchward, C. J. Bowen-Cooke, H. Fowler, H. N. Gresley, W. A. Stanier og O. V. S. Bulleid. Illustreringen er sparsom og består i portrætter, dels af de nævnte herrer og dels af deres mest kendte konstruktioner. Den kunne i virkeligheden godt have været udeladt (men så havde bogen måske slet ikke kunnet sælges?). Foruden billederne bringes nogle tabeller over diverse måleresultater, som i kraft af deres relation til teksten ikke kan undværes. Indledningen, udvalget og den forbindende tekst i SPEAKING OF STEAM skyldes E. S. Cox, og han har gjort sit arbejde så godt, at det forekommer berettiget at nævne denne bog sammen med egentlige håndbøger om damplokomotiver i almindelighed. Den sætter nemlig al anden lokomotivlærdom i relief og kaster et overraskende lys over mange spørgsmål. Man forbløffes ved at erfare, hvilken mangel på videnskabelig kontrol og feed-back, det meste af damplokomotivets epoke er præget af. Der er mere, end man tror, som har været trosspørgsmål. Da de otte gennem deres udtalelser desuden skitserer hovedtrækkene i deres egne, vidt forskellige personligheder, er denne bog så spændende som nogen roman og frister en til at fortsætte læsningen uafbrudt fra først til sidst. Over for flertallet af de foran nævnte titler vil det ikke være fair at tale om

rosinen i pølseenden, men blandt bøger om damplokomotiver er SPEAKING OF STEAM efter artikelforfatterens opfattelse simpelthen noget af det bedste, man har.

Eftertrykkelig efterskrift med trykt forskrift

En ældre kollega og landsmand til maskincheferne i SPEAKING OF STEAM var Michael Reynolds, der havde sit virke ved London, Brighton and South Coast Railway (senere en del af SR). Han er ikke nær så kendt som nogen af de otte, men skrev for godt hundrede år siden en håndbog for lokomotivførere. På den kunne artiklens slutbemærkning også være brugt. Det forholder sig således, at bogen næsten straks udkom i Danmark i en oversættelse ved H. A. Rambusch, og at den endda kan købes nu (evt. gennem DJKs Salgsafdeling). Til glæde for dem, der foretrækker at hænge andet end platter på væggene, og som hellere spiser ris à l'amande af ganske almindelige desserttallerkener, har Støtteforeningen Danske Dampvenner nemlig taget det glimrende initiativ at lade håndbogen LOKOMOTIVKJØRSEL genoptrykke i faksimile. Det skete i 1978 og gjorde det muligt for enhver dansk jernbaneentusiast at tilføre sin interesse for damplokomotiver et »nyt« perspektiv. Det er førstehåndsviden, der meddeles i Reynolds' bog, og med den er vi desuden tilbage, hvor vi begyndte. Thi den var jo en forløber for DAMPPLOKOMOTIVET OG DETS BETJENING - og kunne efter sit indhold lige så godt have heddet sådan. Det skal blive helt spændende at se, om dampvennerne med tiden kan finde mere af samme slags frem fra skuffen. Men bestil nu for en sikkerheds skyld straks LOKOMOTIVKJØRSEL, hvis det ikke allerede er sket. Der er ikke noget at fortryde - for oplaget er væk.

STØT VORE
ANNONCØRER
— DE STØTTER OS!

Sydfyenske Jernbaners køreplan fra 1. juni 1923

Til minde om trafikinspektør M. Rasmussen, 8. februar 1885 – 23. januar 1979

Af Lars Viinholt-Nielsen

Efter den halvsloje toggang under første verdenskrig og i dyrtidsperioden derefter begyndte de fleste privatbaner i begyndelsen af 1920'erne at udvide toggangen – delvis som modtræk mod den gryende konkurrence fra person-, rute- og lastbiler.

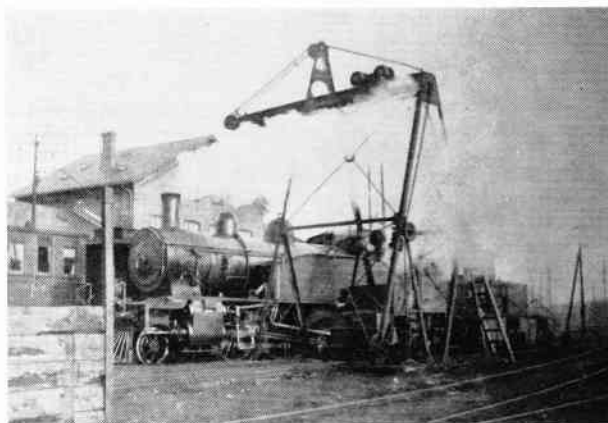
På Sydfyenske Jernbaner blev toggangen forøget fra 1. marts 1923. Der blev da indsat yderligere 1 togpar på hver af banerne Odense–Svendborg, Nyborg–Fåborg, Svendborg–Nyborg og Odense–Nr. Broby–Fåborg, medens toggangen mellem Svendborg og Fåborg blev øget med 2 togpar. På delstrækningen Odense–Ringe blev endvidere indsat et ekstra togpar.

Der kørte herefter følgende antal tog på de sydfyenske strækninger: Odense–Ringe 20, Ringe–Svendborg 16, Ringe–Fåborg 14, Ringe–Nyborg 12, Svendborg–Nyborg 12, Odense–Nr. Broby–Fåborg 12 og Svendborg–Fåborg 12. Medens hidtil alene Odense–Svendborg banen havde haft specielle godstog, blev sådanne tog nu indført på samtlige baner. Herved kunne den øvrige toggang fremskyndes. Toggangen fremgår iøvrigt af tjenestekøreplanen af 1. juni 1923, der var en næsten uændret udgave af marts-køreplanen.

Medens lokomotivbenyttelsen på de fleste danske privatbaner var ganske ukompliceret, idet et eller flere lokomotiver blot kørte pendulkørsel mellem endestationerne, var der ved Sydfyenske Jernbaner ganske særlige forhold til stede. De 5 jernbanestrækninger var forbundet på ret indviklet vis, idet de dannede et timeglas, der dog foroven blev lukket af statsbanestrækningen Nyborg–Odense. Imellem SFJs banestrækninger var der derfor flere knude-, forgrenings- og tilslutningsstationer end ved de andre større privatbanesystemer i Danmark, hvor banerne i reglen strålede ud fra en større by. Endvidere havde SFJ 2 tilslutningsstationer til DSB (Odense og Nyborg), tilslutning til de 3 nordfynske privatbaner og til en halv snes skibs- og færgeruter. Herudover indgik jernbanerne som transitforbindelse f.eks. for trafikken Sjælland–Sønderjylland via Mommark Færge og i forbindelserne til Lange-land/Lolland og Ærø.

Disse forhold medførte naturligvis, at det var et kæmpearbejde at få køreplanen til at »gå op« både med hensyn til tilslutningerne til fremmede befordringsselskaber og med hensyn til den disponible lokomotiv- og vognpark.

Arbejdet hermed påhvilede SFJs trafikafdeling, som fra 1919 havde den da kun 34-årige M. Rasmussen som chef. Han var 2. generation ved SFJ, idet hans far var portør og senere stationsmester i Hjallesø. M. Rasmussen blev ansat ved SFJ den 1. maj 1901 som elev i Pederstrup. Som assistent gjorde han i begyndelsen tjeneste ved trafikinspektørens kontor i Svendborg, men i nogle år måtte han derefter til sin store misfornøjelse forrette tjeneste på Oden-



4-koblet godstogslokomotiv i Fåborg 1923. De 4-koblede lokomotiver anvendtes mest på Odense–Svendborg banen, i årene 1923-24 dog tillige på Nyborg–Fåborg banen og i årene 1945-49 på Odense–Nr. Broby–Fåborg banen. I 1920'erne og 30'erne kørte de i roekampagnen endvidere ofte godstog Odense–Nr. Broby–Fåborg–Svendborg–Odense.

(Fåborg Byhistoriske Arkiv).

se godsekspedition. Her fordrev han bl.a. tiden med udenad at lære DSBs maskinløbsplaner, da statsbanetogene passerede lige ud for hans kontorvindue.

Men i 1913 forfremmedes han til overassistent og næstkommanderende hos trafikinspektør Beyer i Svendborg. Det er ikke for meget sagt, at M. Rasmussen straks satte sit præg på trafikafdelingen. Reglementer og instrukser (herunder f.eks. tjenestekøreplaner og togplaner) blev moderniseret efter forbillede fra DSB, og der indledtes et betydeligt mere effektivt tilsyn med stationerne, som Rasmussen cyklede rundt til. Tidligere havde trafikinspektøren taget toget til stationerne, hvor bestyrerne så var blevet advaret af jungletrommen. Skønt kun 28 år gammel forstod han straks at sætte sig i respekt hos stationsforstanderne, selv hos de, der havde en militær karriere bag sig. Nok var M. Rasmussen i nogen grad frygtet af personalet, men da han besad en ubestridt faglig dygtighed og en udpræget retfærdighedssans kombineret med en vilje til i alle forhold at gøre det bedste for personalet – f.eks. i lønmæssig henseende og ved tjenesteforfeelser – var han også omgærdet af en nimbus, der ikke fortog sig i de 36 år, han reelt ledede banernes trafikafdeling.

Fra 1919 overtog Rasmussen som nævnt også formelt trafikinspektørstillingen. Køreplanen for 1923 blev som så mange andre udarbejdet om natten på trafikinspektørens runde spisebord. Opgaven var netop dette år meget vanskelig. Det skyldtes banernes mangel på ordentlige lokomotiver. Et par af de større maskiner var i hele 1923 under ombygning – eller rettere rekonstruktion, og de gamle lokomotiver fra 1876 og 1881 var for fleres vedkommende ganske udtjente.



DANSK JERNBANE-KLUB

Foreningsnyt

FORENINGEN STIFTET 15. JANUAR 1961

NR. 6 . 1979

Foreningens generelle adresse- og medlemsregister:

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

Formand:

Polittimester 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
Ingenlør E. Hedetoft
Niels Christian Lind
Bent Nathansen
Elgil Neergaard
Politiassistent Finn Beyer Paulsen (sekretær)
Viceskoleinspektør Ole-Christian M. Plum
Georg Schmidt

DJK's nordjyske afdeling:

Ingenlør E. Hedetoft,
Mågevej 14, 9000 Aalborg. Tlf. (08) 13 16 26.

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:
John Krouel,
Mønsvej 11, 4600 Køge. Tlf. (03) 66 15 85.

Mariager-Handest Veteranjernbane:

H. J. Fredberg,
Tyttebærvej 69, 9560 Hadsund. Tlf. (08) 57 35 67.

Limfjordsbanen:

Information og bestilling af særtog:
E. Hedetoft,
Mågevej 14, 9000 Aalborg. Tlf. (08) 13 16 26.

Medlemskontingent for året 1980:

Ordinære medlemmer kr. 75,00
Juniormedlemmer (under 18 år 1.1.1980) .. kr. 50,00
Optagelsesgebyr kr. 10,00

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

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

onsdag den 16. januar 1980.

ORDINÆR GENERALFORSAMLING

Søndag den 23. marts 1980 kl. 10.00 afholdes ordinær ge-
neralforsamling i Englesalen, Niels Steensens Gymnasium,
Jagtvej 183 B, 2100 København Ø.

DAGSORDEN

1. Valg af dirigent.
2. Beretning om foreningens virksomhed i det forløbne år og oplysning om planerne for det kommende år.
3. Godkendelse af det reviderede årsregnskab, der medfølger »Jernbanen« nr. 1/80 som bilag eller udsendes separat.
4. Fastsættelse af kontingent og optagelsesgebyr for året 1981.
5. Valg af medlemmer til bestyrelsen m.v.
Følgende medlemmer af bestyrelsen m.v. er på valg:
Birger Wilcke (formand),
Preben Clausen,
Finn Beyer Paulsen,
Bent Nathansen
- - -
Morten H. Gad (revisor) og
J. Gorm Jensen (revisorsuppleant).
6. Indkomne forslag.
7. Eventuelt.



Opmærksomheden henledes på, at forslag til valg af bestyrelsesmedlemmer m.v. og til punkt 6 på dagsordenen skal være formanden i hænde senest 6 uger før generalforsamlingen, d.v.s. senest den 10. februar 1980.

Gyldigt medlemskort skal forevises ved indgangen til generalforsamlingslokalet.

København i december 1979.

BESTYRELSEN

Girokortet

Med dette nummer af »Jernbanen« udsendes giroindbetalingskort til brug ved betaling af kontingentet for 1980.

Kontingentet udgør kr. 75,- for ordinære medlemmer, dog kun kr. 50,- for medlemmer under 18 år den 1. januar 1980. Girokortet bedes benyttet til indbetaling på et posthus eller via egen postgirokonto. Husk at anføre Deres medlemsnummer samt navn og adresse, det sparer både foreningens kasserer og sekretær for meget arbejde.

Skulle giroindbetalingskortet være faldet ud ved leveringen af tidsskriftet, kan indbetalingen klares ved brug af et almindeligt giroindbetalingskort.

fbp

Bidrag til DJK

Opmærksomheden henledes på, at bidrag til **Dansk Jernbane-Klub** er omfattet af ligningslovens § 8a, således at De er berettiget til at foretage fradrag i selvangivelsen for kalenderåret 1979 for betalte bidrag til DJK og andre »skattegaveanerkendte foreninger«.

De enkelte fradragsberettigede bidrag skal være på mindst kr. 50,- og fradragsretten gælder beløb, hvormed årets bidragssum overstiger kr. 100,-. Maximalfragnet er på kr. 1000,- og det opnås ved bidrag på i alt kr. 1100,-.

For bidrag indbetalt senest 31. DECEMBER 1979 på kr. 50,- og derved vil De senest 1. FEBRUAR 1980 modtage kvittering, som skal vedlægges selvangivelsen.

Vi er vore medlemmer taknemmelige for ethvert bidrag – stort eller lille – indbetalt separat eller sammen med kontingentet.

MB

Adresseændring

Flytter De, eller skal der foretages andre ændringer vedr. Deres medlemskab af foreningen i medlemskartoteket, bedes De give sekretæren besked på et postkort eller lignende, da De ellers kan risikere, at tilsendelsen af »Jernbanen« ophører. Husk også at give postvæsenet besked om flytningen på formular vedr. adresseændring i forbindelse med flytning, som fås på posthuset.

fbp

Kommende møder og udflugter

Onsdag den 16. januar 1980 kl. 19.30 i Englesalen, Niels Steensens Gymnasium, Jagtvej 183 B, 2100 København Ø:

Direktør, civilingeniør H. Krusenstjerna-Hafstrøm, GDS og HFHJ taler om Gribskovbanen i fortid, nutid og fremtid.

Endvidere vil der blive vist film fra nogle af foreningens udflugter på Gribskovbanen gennem de sidste 20 år.



Søndag den 27. januar 1980 kl. 10.00 i Det danske Film-museum, Store Søndervoldstræde (ved Christianshavns Torv) på Christianshavn i København: Filmmatiné. P. O. Rosenørn har lovet at sørge for at sammensætte et godt film-program af 2-2½ times varighed.

Desværre må vi tage entré til denne filmforevisning. Pris: kr. 10,- pr. person, som betales ved indgangen.

OCMP/POR.

NYT FRA AFDELINGERNE

Midtjysk afdeling

Midtjysk afdeling afholder medlemsmøder på følgende dage:

Mandag den 14. januar kl. 19.30 i Herning.

Fredag den 18. januar 1980 kl. 19.30 i Århus.

Mandag den 18. februar 1980 kl. 19.30 i Herning.

Fredag den 22. februar 1980 kl. 19.30 i Randers.

Mandag den 17. marts 1980 kl. 19.30 i Herning.

Fredag den 21. marts 1980 kl. 19.30 i Århus.

Møderne i Århus afholdes i Aarhus Oliefabriks lokaler, H. N. Clausensgade 11, 8000 Århus C.

Møderne i Randers afholdes i Kulturhuset, Stemannsgade 2, 8900 Randers. 8 og 16 mm fremviser og dias-fremviser er til rådighed ved forudgående henvendelse til: **Uffe Andersson, Skelvangsvej 85, 3., 8900 Randers.**

Møderne i Herning afholdes i Herning centralbiblioteks mødelokale 4, Brændgårdsvej 2, 7400 Herning. 8 og 16 mm fremviser samt dias-fremviser er til rådighed ved forudgående henvendelse til: **Ole Linå Jørgensen, Tværvænget 8, Hammerum, 7400 Herning, tlfö (07) 11 81 66.**

OLJ

DJKs afdeling Syddjylland/Fyn

Medlemmer af DJK, KKK, SHS, IBK og øvrige jernbane-klubber indbydes til følgende medlemsaftener:

Onsdag den 16. januar 1980 kl. 19.00 i Kolding.

Onsdag den 6. februar 1980 kl. 19.00 i Odense.

Onsdag den 27. februar 1980 kl. 19.00 i Kolding.

Onsdag den 19. marts 1980 kl. 19.00 i Odense.

Møderne i Kolding afholdes i Sct. Jørgens Gård, Hospitalsgade 4, 6000 Kolding.

Møderne i Odense afholdes på Grund Hotel, Jernbane-gade 18, 5000 Odense C.

Tag film og lysbilleder med. (Ved film bedes egen frem-viser medbragt).

Til møderne vil der kunne købes sædvanlig forplejning, kaffe, the m.v.

N. Chr. Lind.

Nordjysk afdeling

Nordjysk afdeling afholder ordinær generalforsamling i lo-kalerne Forchhammersvej 7, Aalborg **onsdag den 16. ja-nuar 1980 kl. 19.30 pr.**

Dagsorden ifølge lovene.

Efter genralforsamlingen fejres foreningens fødselsdag ved et lille traktement.

Af hensyn til dette traktement er tilmelding nødvendig senest den 12. januar på telefon (08) 13 16 26.

E. Hedetoft.

Nordjysk afdeling ved årsskiftet

Mens vi er ved at klargøre toget til juletræsturene, op-dager vi, at der atter er ved at være gået et år.

1979 blev køremæssigt et dårligt år for os, idet vi måtte afstå fra at gennemføre visse særtog på grund af sporreparation. Havde vi ikke fået hjælp af DSBs områdechef O. W. Hansen, var vi slet ikke kommet til at køre i 1979.

Desværre har områdechefen besluttet at gå på pension nu, og derfor skal der til ham lyde en stor og varm tak for den hjælp, vi har modtaget såvel under etableringsfasen som i det daglige tilsyn.

Der skal ligeledes rettes en tak til alle jer, der har arbejdet med banen, samt til alle der har støttet os med råd og råd.

Med hensyn til restaureringen af lokomotiv nr. 34 er arbejdet derimod gået godt. Tiden for afholdelse af varmprøve nærmer sig med raske skridt, og vi håber, at 1980 bliver året, hvor nr. 34 ruller ud ved egen kraft.

Det har været nødvendigt at købe forskelligt værktøj og materialer, så vores kassebeholdning kan være på et meget lille sted, men vi trøster os med, at vi kan holde arbejdet i gang.

Med denne trøst ser vi forventningsfuldt på 1980 med ønsket om en rigtig glædelig jul 1979 og et godt nytår 1980.

E. Hedetoft.

Lokalafd. Lolland-Falster

Afdelingen har holdt genralforsamling den 18. oktober 1979. Bestyrelsen genvalgtes. Den består af Ole Jensen, Poul Stolarczyk og Per Topp Nielsen.

Møderne afholdes evt. fremover skiftevis i Maribo og Nykøbing Fl. Hidtil har gennemgående 16-17 medlemmer deltaget i møderne.

MHV] MARIAGER-HANDEST VETERANJERNBANE

Banens 10. sæson er forløbet tilfredsstillende, idet der har været befordret det hidtil største antal rejsende, 10.240. Det økonomiske resultat viser en bedring i forhold til foregående år, idet der er et overskud på godt 2.000,- kr. efter at der er medgået ca. 20.000,- kr. til restaurering og vedligeholdelse af materiel. På trods af, at der ikke er foretaget takstforhøjelse er billetindtægten steget med ca. 12.000,- kr. til 52.200,-, hvilket naturligvis har været medvirkende til det gode resultat. Dog er indtægten ved kørsel på fremmede baner faldet med ca. 33% i forhold til 1978, hvilket mest skyldes færre rejsende ved Århus Festuge arrangementet, hvor DSBs MR-tog trak betydeligt flere rejsende ved nærbaneindvielsen kort tid forinden.

Banens koncession er forlænget indtil 30. juni 1989 og er forbedret, idet der nu efter indhentet tilladelse i Do Randers også kan køres på hverdage. Det forventes, at en del skoler og børnehaver vil benytte sig af dette.

Faciliteterne for de rejsende er betydeligt forbedret med indretningen af nyt kontor og venterum i Mariager samt opsætning af nye perroner. Der skal også her rettes en varm tak for den store velvilje, som banen har nydt hos Mariager Kommune.

Materiellet er løbende vedligeholdet. Særligt skal dog nævnes, at HV 3 er blevet revideret og HHJ M 2 har fået repareret fjedre og fjederophæng. Banen forventer i nær fremtid at kunne modtage lokomotiverne fra OHJ/HTJ.

Branden i den gamle remise i Mariager har ændret ved planerne om remisebyggeri. DJK har således overtaget halvdelen af grunden for 125.000 kr. med henblik på byggeri af remise og værksteder. Kloakeringen afsluttes i nær fremtid, og efter dette påbegyndes sporlægning.

Skulle der endnu være medlemmer, der mener at kunne undvære penge til remisefonden, modtages disse med tak. Adressen er: Mariager Remisekomité, c/o S. P. Laursen, Falkevej 7, 8900 Randers.

Udarbejdet efter driftsbestyrer H. J. Fredbergs beretning ved MHVJs generalforsamling.

fbp.

Dansk Veteran Jernbane Platte Nr. 7

I november måned er Dansk Veteran Jernbane Platte nr. 7 med damplokomotivet DSB K 564 udsendt. Ligesom de foregående år er platten fremstillet på Bing & Grøndahl. Dens motiv er tegnet af en af fabrikkens kendte kunstnere, og på bagsiden er platten forsynet med tekniske data for K-maskinerne.

Af de tidligere udsendte platter er nr. 1 og 3 udsolgte, mens platterne med nr. 5 og 6 snart vil være udsolgte.

Vil De sikre Dem så mange af disse smukke platter med lokomotiver på, må De snarest afgive Deres bestilling ved enten at benytte den i Jernbanen nr. 5/79 indlagte bestillingsseddel eller ved at skrive til: Dansk Veteran Jernbane Platte, Kildebakkegårds Allé 59 A, 2860 Søborg.



Jubilæumsplatte for Gribskovbanen

Den 20. januar 1980 kan Gribskovbanen fejre 100 års jubilæum, idet strækningen Hillerød-Græsted blev åbnet for drift på denne dag for 100 år siden. Senere er Gribskovbanen blevet udvidet med følgende tre strækninger: Græsted-Gilleleje i 1896, Kagerup-Helsingør i 1897 og endelig strækningen Helsingør-Tisvildeleje i 1924.

I anledning af jubilæet har Dansk Veteran Jernbane Platte og Dansk Jernbane-Klub ladet fremstille en jubilæumsplatte med damplokomotivet GDS 11 som motiv.

Damplokomotivet GDS 11 blev bygget i 1907 af Henschel & Sohn, Cassel i Tyskland, til Hornbækbanen som HHB nr. 4. I 1940 overgik lokomotivet til Gribskovbanen. Siden 1964 har Dansk Jernbane-Klub lejet lokomotivet af GDS, og det vil blive bevaret for eftertiden med senere restaurering for øje.



Jubilæumsplatten er tegnet af en af Bing & Grøndahl's kendte kunstnere, og den fremstilles i Bing & Grøndahl's smukke blå design.

Platten er på bagsiden forsynet med historiske oplysninger. Pris kr. 95,- incl. moms og forsendelse (ved forudbetaling).

Benyt bestillingssedlen, der er indlagt i dette nummer af »Jernbanen«, eller skriv til: **Dansk Jernbane-Klub, Salgsafdelingen, Holvemej 8, 4340 Tølløse.**



Nyheder fra Salgsafdelingen

Rejsen til Haderslev. Povl Wind Skadhauge har skrevet denne interessante bog, hvor han i tekst og egne skitser beretter om, hvorledes det var at rejse med toget i slutningen af 1930'erne og begyndelsen af 1940'erne. Denne lidt utraditionelle bog vil være et glimrende supplement på »Jernbanehylden« mellem den »egentlige faglitteratur«. Bogen, der er på 96 sider med ca. 20 illustrationer, koster kr. 59,- (incl. moms og forsendelse).

Vemb-Lemvig-Thyborøn Jernbanes rullende materiel gennem 100 år af P. Thomassen. Få dage før jul udgiver P. Thomassen fortsættelsen af »Med Lemvigbanen gennem 100 år«. Den nye bog om VLTJs rullende materiel må absolut være en lækkerbidsk for jernbaneentusiaster. På 112 sider med ca. 100 illustrationer fortæller P. Thomassen på sin sædvanlige hyggelige måde om VLTJs rullende materiel gennem de 100 år, som banen har bestået. Pris kr. 95,- (incl. moms og forsendelse).



Omkring tertiærdriftens tidligste år. Skitser fra Vemb-Lemvig Jernbane, 1879-1882. C. P. Aubeck og A. Falkmans optegnelser af Jens Koefoed og P. Thomassen. Initiativet med at udgive dette hæfte, hvori indgår et genoptryk af C. P. Aubeck's hæfte »Omkring Tertiærdriften ved Jærnbanner« er til glæde for jernbanehistorikeren, der ofte må lede forgæves i antikvarier efter sådanne ældre bøger. Hæftet er på 56 sider og koster kr. 48,50 (incl. moms og forsendelse).



Dansk Jernbanearkiv, bladsæt 14 er udkommet. Prisen er kr. 35,-, og det skal nævnes, at de øvrige bladsæt fortsat kan leveres.



De ovenævnte bøger kan bestilles ved at indsætte beløbet for de ønskede varer på **postgirokonto 3 17 91 76, Dansk Jernbane-Klub, Salgsafdelingen, Holmevej 8, 4340 Tølløse.** Husk at anføre bestillingen på talon til modtageren.

PS: Salgsafdelingen holder delvis lukket i perioden 10. januar 1980 - 15. februar 1980.

Juletur med damptog

Foreningens damplokomotiv DSB D 826 fremfører jule-damp tog på Odsherredsbanen søndag den 23. december 1979.

Det er handelsstandsforeningen i Nykøbing Sj., der indbyder, og turen Holbæk-Nykøbing Sj. og retur er gratis. Der bliver afgang fra Holbæk ca. kl. 12.55 og ankomst til Holbæk ca. kl. 18.30.

O.C.M.P

LYNGBY-NÆRUM JERNBANE

Telefon (02) 87 07 08



Tog hvert 20. minut
mellem Jægersborg og Nærum

SYDFYENSKE JERNBANER. LOKOMOTIVERNES BENYTTELSE FRA 1. JUNI 1923.

SØNDAG 1. DAG

1. lille 2-koblet	rangering i Ringe, 7,10.
2. " "	21,24, 127,130
3. " "	udvask, 55,158
4. " "	61,62,63,64,65,66, 69,70
5. stor 2-koblet	2,3, 6,9, 114,115
6. " "	12,113
7. " "	1,4, 5,8, 11,18
8. " "	22,23, 26,25, 128,129
9. " "	31,36, 39,42
10. " "	32,35, 40, 141
11. " "	38,37, 142,143
12. " "	52,33,34,53,56,57
13. " "	51,54, 67,168, 159,160
14. " "	udvask
15. " "	disponibel i Nyborg
16. 3-koblet (nr.9)	udvask
17. " "	disponibel i Svendborg
18. 4-koblet	udvask
19. " "	udvask
20. " "	disponibel i Nyborg

MANDAG 2. DAG

1. lille 2-koblet	rangering i Ringe, 7,10.
2. " "	21,24, 66,67, 68,69
3. " "	451,4/34, 55,58, 59,60
4. " "	61,62, 63,64
5. stor 2-koblet	2,3, 6,11,18
6. " "	udvask, 12,15
7. " "	1,4, 5,8, 9
8. " "	22,23, 26,29
9. " "	31,36,39,42
10. " "	38,37
11. " "	32,35, 40,43
12. " "	52,33,34,53
13. " "	51,54, 65,25,30,70
14. " "	452,463, 464,457
15. " "	disponibel i Nyborg
16. 3-koblet (nr.9)	422,19, 28,27
17. " "	401,604.
18. 4-koblet	405,14
19. " "	406,13
20. " "	34/434,41

TIRSDAG 3. DAG

1. lille 2-koblet	rangering i Ringe, 7,10.
2. " "	udvask, 66,67, 68,69
3. " "	51,54 55,58, 59,60
4. " "	61,62, 63,64
5. stor 2-koblet	1,4, 5,8, 11,18
6. " "	2,3, 6,9
7. " "	udvask, 12,15.
8. " "	22,23, 26,29
9. " "	31,36, 39,42
10. " "	udvask, 40,43
11. " "	38,37
12. " "	52,33,34,53,56,57,16,17
13. " "	udvask, 65,25,30,70
14. " "	452,463, 464,457
15. " "	32,35
16. 3-koblet (nr.9)	422,19, 28,27
17. " "	21,24
18. 4-koblet	405,14
19. " "	406,13
20. " "	34/434, 41

ONSDAG 4. DAG

1. lille 2-koblet	rangering i Ringe 7,10
2. " "	21,24, 26,67,68,69
3. " "	udvask
4. " "	61,62,63,64, 55,58,59,60
5. stor 2-koblet	1,4,5,8,9
6. " "	2,3,6,11,18
7. " "	52,33,34,53,12,15
8. " "	22,23,26,609,612,29
9. " "	31,36,39,42
10. " "	38,37
11. " "	udvask, 40,43
12. " "	udvask, 56,57,16,17
13. " "	51,54,65,25,30,70
14. " "	452,463,464,457
15. " "	32,35
16. 3-koblet (nr.9)	422, 19,28,27
17. " "	disponibel i Svendborg
18. 4-koblet	405,14
19. " "	406,13
20. " "	34/434,41

TORSdag 5. DAG

1. lille 2-koblet	rangering i Ringe 7,10
2. " "	21,24, 66,67, 68,69
3. " "	51,54, 55,58, 59,60
4. " "	61,62,63,64
5. stor 2-koblet	udvask, 12,15
6. " "	1,4,5,8,9
7. " "	2,3,6,11,18
8. " "	udvask
9. " "	udvask,39,42
10. " "	32,35,40,43
11. " "	38,37
12. " "	52,33,34,53,56,57,16,17
13. " "	31,36,65,25,30,70
14. " "	452,463,464,457
15. " "	22,23,26,29
16. 3-koblet (nr.9)	422, 19,28,27
17. " "	disponibel i Svendborg
18. 4-koblet	405,14
19. " "	406,13
20. " "	34/434,41

FREDAG 6. DAG

1. lille 2-koblet	rangering i Ringe 7,10
2. " "	21,24, 66,67, 68,69
3. " "	51,54, 55,58, 59,60
4. " "	udvask.
5. stor 2-koblet	2,3,6,11,18
6. " "	udvask, 12,15
7. " "	1,4,5,8,9
8. " "	22,23,26,29
9. " "	31,36,39,42
10. " "	38,37
11. " "	32,35,40,43
12. " "	52,33,34,53,56,57,16,17
13. " "	61,62,63,64,65,25,30,70
14. " "	452,463,463,457
15. " "	34/434,41,evt. udvask
16. 3-koblet (nr.9)	422, 19,28,27
17. " "	disponibel i Svendborg
18. 4-koblet	405,14
19. " "	406,13
20. " "	udvask, evt. 34/434,41

LØRDAG 7. DAG

1. lille 2-koblet	rangering i Ringe, 7,10
2. " "	21,24,66,67,68,69
3. " "	rangering, 55,58,59,60
4. " "	61,62,63,64
5. stor 2-koblet	1,4,5,8,11,18
6. " "	2,3,6,9
7. " "	udvask, 12,15
8. " "	22,23,26,29
9. " "	31,36,39,42
10. " "	32,35,40,43
11. " "	38,37
12. " "	52,33,34,53
13. " "	51,54,65,25,30,70
14. " "	452,463,464,457
15. " "	disponibel i Nyborg.
16. 3-koblet (nr.9)	422, 19,28,27
17. " "	disponibel i Svendborg.
18. 4-koblet	405,14
19. " "	406,13
20. " "	34/434,41

RANGERLOKOMOTIVER:

21. sø:udvask, ma-lø: rangering i Svendborg
22. sø-lø: rangering i Svendborg.
23. sø-lø: rangering i Fåborg, lø:udvask.
24. sø: udvask, ma-lø: rangering i Odense
25. sø-lø: rangering i Odense.

156

Disse lokomotiver var fortrinlige og fuldt anvendelige bortset fra de 2 »amerikanere« nr. 17 og 18, der havde alt for stort kulforbrug.

2 3-koblede C med tender nr. 7 og 8 bygget 1881.

Disse lokomotiver var helt udslidte og anvendtes meget nødtigt.

1 3-koblet C tenderloko nr. 9 bygget 1921.

Et udmærket loko med lavt kulforbrug men med maks. hastighed på kun 45 km/t.

5 4-koblede 1-D-1 maskiner uden tender nr. 28, 29, 31, 32 og 33 bygget 1910-17.

Ypperlige lokomotiver, hvis eneste handicap var maksimalhastigheden på 45 km/t.

Nyborg—

Kilom. fra Nyborg	Hing og Persontog Helligdage og Grundlovsdag	Stations- navne	32. P.			34. H. P.			434. H. G.		
			An.	Al.	Tog	An.	Al.	Tog	An.	Al.	Tog
—		Nyborg Færgeh.	—	6:05	—	—	7:00	—	—	—	—
5,0		Nyborg Stb. (N)	—	6:05	—	—	7:00	—	—	—	—
10,0		Lamdrup (La)	6:13	6:14	—	7:12	7:16	—	—	—	—
12,6		Revsvidinge (Rv)	6:24	6:25	—	7:30	7:43	31	—	—	—
16,6		Ørbæk (Ø)	6:37	6:38	—	7:53	8:01	—	—	—	—
20,2		Ellested (El)	6:50	6:41	—	8:10	8:16	—	—	—	—
22,8		Fjellerup (Fj)	6:40	6:48	—	8:23	8:33	—	—	—	—
26,4		Ryslinge (Ry)	6:54	6:55	—	8:39	8:50	—	—	—	—
33,0		Ringe (Ri)	7:01	7:11	31	8:38	9:05	40	9:31	—	—
37,2		Espe (Es)	7:19	7:20	—	9:13	9:13	33	9:43	9:52	—
40,0		Højrup (Hj)	7:25	7:27	—	9:18	9:19	—	10:01	10:11	—
43,8		Haagerup S (Hg)	7:31	7:31	—	—	—	—	10:18	10:30	—
46,7		Korinth (Kr)	7:37	7:39	—	9:27	9:27	—	10:29	10:32	35
49,0		Grønderup S (Gr)	7:44	7:45	—	—	—	—	10:39	11:02	—
51,5		Pejrup (Pr)	7:49	7:50	—	9:30	9:36	—	11:09	11:15	—
55,8		Kallerød (Kl)	7:54	7:55	—	9:39	9:41	63	11:21	11:24	—
		Faaborg (Fb)	8:00	—	102	9:46	—	140	11:32	—	—
Største tilladte Hastighed km i Timen			60			Nt—Ri 40 Ri—Fb 70			40		

* Tog 34 Ng—Ri løber kun Hverdage og fører paa denne Strækning kun III Kl. Tog 34 Ri—Fb løber alle Dage og fører II og III Kl.
** Tog 434, der ikke er personførende, løber kun Hverdage. Fra Mellemstationerne kan Tog 434 afgaa, naar det har arbejdet færdigt, dog undtagen fra Krydsningsstationerne.

Faaborg—

Kilom. fra Faaborg	Hing og Persontog Helligdage og Grundlovsdag	Stations- navne	31. P.			33. H. P.			35. Fb—Ri Ri—Ng		
			An.	Al.	Tog	An.	Al.	Tog	An.	Al.	Tog
—		Faaborg (Fb)	—	6:01	—	—	8:05	32	—	10:25	34
4,3		Kallerød (Kl)	6:09	6:10	—	—	—	—	—	—	—
6,8		Pejrup (Pr)	6:14	6:16	—	8:10	8:16	—	—	—	—
9,1		Grønderup S (Gr)	6:20	6:20	—	—	—	—	—	—	—
12,5		Korinth (Kr)	6:26	6:29	—	8:24	8:25	—	10:40	10:41	434
15,8		Haagerup S (Hg)	6:34	6:34	—	—	—	—	10:56	10:56	—
18,6		Højrup (Hj)	6:38	6:42	—	8:33	8:34	—	11:00	11:02	—
22,8		Espe (Es)	6:50	6:58	—	8:41	8:42	—	11:10	11:12	—
29,4		Ringe (Ri)	7:02	7:18	2	8:54	—	34	11:21	11:31	5
33,6		Ryslinge (Ry)	7:17	7:19	—	—	—	—	11:38	11:43	36
36,6		Fjellerup (Fj)	7:29	7:34	—	—	—	—	11:48	11:54	—
39,2		Ellested (El)	7:30	7:31	—	—	—	—	12:01	12:05	—
43,9		Ørbæk (Ø)	7:37	7:39	—	—	—	—	12:11	12:18	—
46,8		Revsvidinge (Rv)	7:44	7:49	34	—	—	—	12:23	12:30	38
50,5		Lamdrup (La)	7:53	7:58	—	—	—	—	12:36	12:38	—
55,5		Nyborg Stb. (Ng)	8:03	—	—	—	—	—	12:45	—	—
		Nyborg Færgeh.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Største tilladte Hastighed km i Timen			60			60			Fb—Ri 60 Ri—Ng 45		

I Klasse føres i Tog 39; Tog 41 Ri—Ng kun III Kl., i øvrige Tog II og III Kl.

5 rangermaskiner nr. 10, 16, 36, 37 og 38 bygget 1889-1917.



Som det ses af maskinløbsplanerne krævede køreplanen følgende lokomotiver i drift:

- 4 små 2-koblede
- 11 store 2-koblede
- 2 3-koblede
- 3 4-koblede
- 5 rangerloko.

Det var således tydeligt, at trækraften var anstrengt til det yderste. Da man desuden i videst muligt omfang undgik at anvende nr. 7, 8, 17 og 18, blev presset på de resterende store 2-koblede maskiner meget stort. Dette kunne kun gå i en kortere periode, og i slutningen af 1923 bestilte SFJ 7 nye lokomotiver hos Henschel i Kassel.

Faaborg.

36. P.			38. I.			40. H. P.			142. ** P.			42. I.		
An.	Al.	Tog.	An.	Al.	Tog.	An.	Al.	Tog.	An.	Al.	Tog.	An.	Al.	Tog.
—	10 15	—	—	12 05	—	—	4 45	—	—	7 55	—	10 45	10 55	—
10 23	10 25	—	—	—	—	4 55	4 53	—	8 03	8 04	—	11 02	11 02	—
10 35	10 38	—	12 29	12 30	35	5 03	5 04	—	8 14	8 15	—	11 13	11 12	—
10 44	10 50	—	12 34	12 34	—	5 10	5 10	—	8 20	8 22	—	11 17	11 17	—
10 57	11 00	—	12 42	12 43	—	5 16	5 16	—	8 29	8 30	—	11 23	11 24	33
11 05	11 10	—	12 48	12 48	—	5 22	5 22	—	8 35	8 37	—	11 29	11 29	—
11 15	11 20	—	12 53	12 54	—	5 26	5 27	—	8 42	8 44	—	11 33	11 34	38
11 25	11 33	5 6 35	12 59	1 00	7 8	5 32	5 40	11 12 39	8 50	9 00	113 141	11 39	11 41	116 143
11 41	11 42	—	1 13	1 14	—	5 48	5 49	—	9 08	9 09	—	11 51	11 51	—
11 47	11 48	—	1 19	1 20	—	5 54	5 55	—	9 14	9 16	—	11 56	11 57	—
11 52	11 52	—	—	—	—	5 59	5 59	—	9 20	9 21	—	12 01	12 01	—
11 58	12 00	—	1 28	1 29	—	6 05	6 07	—	9 26	9 28	—	12 07	12 07	—
12 05	12 06	—	—	—	—	6 12	6 13	—	9 33	9 34	—	12 13	12 13	4
12 10	12 11	—	1 36	1 36	—	6 17	6 18	—	9 38	9 40	—	12 17	12 18	—
12 14	12 15	—	1 39	1 40	—	6 22	6 23	41	9 44	9 45	—	12 21	12 22	—
12 20	—	34	1 45	—	4 55 65	6 28	—	—	9 50	—	—	12 27	—	60
60			70			60			60			70		

I Klasse føres i Tog 38 og 42; Tog 34 Ng—Ri kun III Kl., i øvrige Tog kun II og III Kl.

** Tog 142 løber kun Søn- og Helligdage samt Grundlovsdagen.

Togene 38/8 og 42/18 fører gennemgående Vogne I, II og III Kl. Ng—Ri—Sv.

Nyborg.

37. Fb—Ri Ri—Ng			39. Fb—Ri Ri—Ng			41.* H. G.			43.* Fb—Ri Ri—Ng			141.** P.			143.** P.		
An.	Al.	× Tog	An.	Al.	× Tog	An.	Al.	× Tog	An.	Al.	× Tog	An.	Al.	× Tog	An.	Al.	× Tog
—	2 25	—	—	4 51	—	—	6 00	—	—	10 30	—	—	8 00	—	—	10 30	—
2 33	2 34	—	4 58	4 58	—	6 14	6 23	40	10 38	10 39	—	8 08	8 10	168	10 40	10 41	—
2 38	2 39	—	5 02	5 02	—	6 29	6 34	—	10 43	10 44	—	8 14	8 15	—	10 46	10 47	—
2 43	2 43	—	—	—	—	6 40	6 43	—	10 48	10 48	—	8 19	8 19	—	10 52	10 53	—
2 49	2 51	—	5 10	5 11	—	6 51	7 00	—	10 54	10 25	—	8 25	8 25	—	10 58	11 00	—
2 56	2 56	—	—	—	—	7 07	7 11	—	10 51	10 33	—	8 31	8 32	—	11 05	11 06	—
3 00	3 02	—	5 18	5 19	—	7 18	7 28	—	10 58	10 57	—	8 36	8 37	—	11 11	11 13	—
3 10	3 12	—	5 26	5 27	—	7 41	7 52	—	10 45	10 47	—	8 45	8 46	—	11 22	11 24	—
3 21	3 31	9 110	5 38	5 42	113 112	8 05	8 30	113 114	10 56	11 03	116 116	8 55	9 02	113 114	11 35	11 43	113 114
3 38	3 37	—	5 47	5 48	—	8 38	8 44	—	11 02	11 09	—	9 06	9 10	—	11 48	11 50	—
3 41	3 42	—	5 52	5 53	—	8 50	8 57	—	11 13	11 14	—	9 15	9 16	—	11 54	11 55	—
3 48	3 49	—	5 59	6 00	—	9 05	9 10	—	11 20	11 25	42	9 23	9 24	—	12 01	12 02	—
3 54	3 55	—	6 06	6 07	—	9 17	9 24	—	11 30	11 30	—	9 29	9 32	—	12 07	12 08	—
3 59	3 59	—	6 13	6 14	—	9 20	9 26	—	11 34	11 36	—	9 38	9 39	—	12 12	12 13	—
4 04	4 05	—	6 20	6 21	—	9 45	9 50	—	11 40	11 41	—	9 46	9 47	—	12 18	12 19	—
4 11	4 13	—	6 28	6 30	—	10 00	—	—	11 47	—	—	9 55	—	—	12 26	—	—
4 15	—	40	6 30	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Fb—Ri 60 Ri—Ng 70			Fb—Ri 70 Ri—Ng 60			40			Fb—Ri 60 Ri—Ng 70			60			60		

* Tog 41 og 43 løber kun Hverdage. Tog 41 er ikke personførende Fb—Ri; Toget maa paa Strækningen Fb—Ri afgaa fra Mellemstationerne, naar Arbejdet er tilendebragt, dog undtagen fra Krydsningsstationerne.
Tog 141 og 143 løber kun Søn- og Helligdage samt Grundlovsdagen.
Togene 1/81 og 9/87 fører gennemgående Vogne I, II og III Kl. Sv—Ri—Ng.

Odense—Faaborg											
Kilom. fra Odense		52. P.			452.* L. G.			54. P.			
		An.	Al.	× Tog	An.	Al.	× Tog	An.	Al.	× Tog	
	Odense Sydth. Odense Stb.	5 44	5 44					9 44	9 44		
—	Odense Stb.	—	5 30	—	—	—	—	—	9 48	—	
—	Odense Sydth. (Od.)	5 53	6 00	—	—	5 20	—	9 51	10 00	3	
3,9	Fruens Bøge (Fr)	6 06	6 06½	—	5 31	5 38	—	10 06	10 07	—	
5,6	Dalum S. (Da)	6 09½	6 10	—	—	—	—	10 10	10 10½	—	
7,5	St. Clemens Sidesp.	—	—	—	5 46	5 52	—	—	—	—	
7,9	St. Clemens (Sc)	6 16½	6 17	—	5 55	6 01	—	10 17	10 18	—	
9,9	Bellinge (Bl)	6 21	6 21½	—	6 06	6 10	—	10 22	10 23	—	
12,0	Fangel (Fa)	6 25½	6 27	452	6 17	6 24	52	10 27	10 28	—	
15,7	Nørre-Søby (Ns)	6 34	6 34½	—	6 42	6 49	451	10 35	10 36	—	
19,7	Allsted (Al)	6 39½	6 40	451	6 56	7 08	51	10 42	10 43	—	
22,2	Staabhy (Sy)	6 46	6 46½	—	7 15	7 18	—	10 49	10 50	—	
24,6	Brobyværk (Br)	6 51½	6 54	51	7 24	7 32	—	10 55	10 57	—	
27,2	Nørre-Brøby (Nb)	6 59	7 02	—	7 36	7 46	—	11 02	11 06	53	
29,7	Erenbjerg S. (Er)	7 08	7 08½	—	—	—	—	11 12	11 12½	—	
31,9	Tranderup (Tr)	7 16	7 17	—	8 03	8 09	—	11 20	11 24	—	
35,7	Jordløse (Jo)	7 24	7 25	—	8 19	8 25	—	11 31	11 36	—	
39,4	Haastrup (Ha)	7 31	7 32	—	8 33	8 38	—	11 41	11 45	—	
43,0	Stensgaard (St)	7 38	7 38½	—	8 46	8 51	—	11 51	11 54	—	
46,4	Møllinge (Mi)	7 43½	7 44	—	8 57	9 02	—	11 59	12 02	—	
51,2	Faaborg (Fb)	7 52	—	32	9 12	—	62	12 10	—	36	
Største tilladte Hastighed km i Timen		Od.—Fr. 60 Fr.—Fb. 45			30			Od.—Fr. 60 Fr.—Fb. 45			

I Togene føres kun II og III Kl.
* Tog 452 er ikke personførende og løber kun Hverdag. Fra Mellemstationerne kan Toget afgaa, naar Arbejdet er tilendebragt, dog undtagen fra Krydsningsstationerne.

Faaborg—Odense											
Kilom. fra Faaborg		451. B.			51. H. P.			53. H. P.			
		An.	Al.	× Tog	An.	Al.	× Tog	An.	Al.	× Tog	
—		Faaborg (Fb)	—	5 00	—	—	6 00	—	—	10 12	35
4,8		Millinge (Mi)	—	S	—	6 09	6 09½	—	10 21	10 21½	—
7,3		Stensgaard (Ss)	—	S	—	6 15	6 16½	—	10 27	10 27½	—
11,8		Haastrup (Ha)	6 28	6 30	—	6 24	6 24	—	10 33½	10 36	—
15,6		Jordløse (Jo)	6 33	6 32	—	6 32	6 32½	—	10 44	10 44½	—
19,3		Tranderup (Tr)	6 46	6 53	—	6 37	6 38	—	10 49	10 50	—
21,5		Erenbjerg S. (Er)	—	—	—	6 42	6 43	—	10 54	10 54½	—
24,0		Nørre-Brøby (Nb)	6 50	6 57	—	6 48	6 49	—	11 00	11 03	54
26,6		Brøbyværk (Br)	6 52	6 57	—	6 53½	6 56	52	11 07½	11 08½	—
29,0		Staabhy (Sy)	6 53	6 56	—	7 00	7 00½	—	11 13½	11 14	—
32,5		Allsted (Al)	6 52	6 41	52	7 07	7 09	452	11 19½	11 20½	—
35,5		Nørre-Søby (Ns)	6 46	6 54	453	7 14½	7 15½	—	11 26	11 27	—
39,2		Fangel (Fa)	7 00	7 06	—	7 21	7 22	—	11 33	11 34	—
41,3		Bellinge (Bl)	—	S	—	7 26	7 26½	—	11 38	11 38½	—
43,3		St. Clemens (Sc.)	—	S	—	7 30	7 30½	—	11 42	11 42½	—
43,7		St. Clemens Sidesp.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
45,7		Dalum S. (Da)	—	—	—	7 35	7 35½	—	11 47	11 47½	—
47,3		Fruens Bøge (Fr.)	7 30	7 22	—	7 38½	7 46	1	11 50½	11 51	—
51,2		Odense Sydth. (Od)	7 30	—	401	7 52	—	—	11 57	—	5
		Odense Ststth.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		Odense Sydth.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Største tilladte Hastighed km i Timen			40			Fb.—Fr. 45 Fr.—Od. 60			Fb.—Fr. 45 Fr.—Od. 60		

Rejsende fra Tog 51 til Statsbanerne underrettes om, at de maa skifte Tog i Fruens Bøge.
Rejsende fra Tog 53 til Statsbanerne underrettes om, at de maa skifte Tog paa Sydfyenske Banegaard. I Togene føres kun II og III Kl.
* Tog 451 løber kun Mandag, eller hvis denne er en Helligdag, da paa følgende Søndag og beførdrer levende Dyr samt disses Helligdage.
Fra Mellemstationerne kan Tog 451 afgaa, naar Arbejdet er tilendebragt, dog undtagen fra Krydsningsstationerne.

I driftsaaret 1923–24 blev følgende togkm præsteret af de forskellige lokomotivtyper:

- små 2-koblede: 171.00
- store 2-koblede: 648.000, heraf nr. 17 og 18 kun 32.000
- 3-koblet tenderloko: 39.000
- 3-koblet m. tender: 14.000
- 4-koblede: 135.000

Endvidere kørte de 7 nyanskaffede små 2-koblede tendermaskiner nr. 1–7 i tiden fra 15. januar til 31. marts 1924 75.000 km, medens 7 lokomotiver nr. 3, 5, 7, 17 og 18 udgik af driften 1. februar 1924.

o. Nørre-Brøby.

Kilom. fra Odense		56. H. P.			58.* H. P.			158.** H. P.			60.* H. P.			160.** H. P.		
		An.	Al.	× Tog	An.	Al.	× Tog	An.	Al.	× Tog	An.	Al.	× Tog	An.	Al.	× Tog
1 15	1 15	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	2 04	—	—	—	5 15	—	—	—	—	—	10 23	—	—	—	—	—
2 07	2 15	7	5 17	5 20	—	—	6 40	11	10 22	10 23	—	—	—	11 02	160	—
2 21	2 22	—	5 20	5 27	—	6 47	6 55	57	10 31	10 31½	—	11 15	11 15½	—	—	—
2 25	2 25½	—	5 30	5 30½	—	6 50	6 56½	—	10 34½	10 35	—	11 16½	11 17	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2 30½	2 31½	—	5 33½	5 36	—	7 01½	7 02	—	10 40	10 40½	—	11 22	11 22½	—	—	—
2 35½	2 36½	—	5 40	5 41	—	7 06	7 06½	—	10 44½	10 45	—	11 26½	11 27	—	—	—
2 40½	2 42	—	5 45	5 46	—	7 10½	7 11½	—	10 49	10 50	—	11 31	11 32	—	—	—
2 45	2 50	—	5 53	5 53½	—	7 15½	7 19	—	10 57	10 58	—	11 39	11 40	—	—	—
2 56	2 56	56	5 59	6 00	—	7 25	7 26	—	11 04	11 05	—	11 46	11 47	—	—	—
3 04½	3 05	—	6 03½	6 06	—	7 31½	7 32	—	11 10½	11 11	—	11 52½	11 53	—	—	—
3 09½	3 11	—	6 10½	6 12	57	7 36½	7 37½	—	11 15½	11 16½	—	11 57½	11 58½	—	—	—
3 15½	3 17	—	6 17½	6 20	—	7 42	7 43	—	11 21	11 22	—	12 03	12 04	—	—	—
3 22½	3 23	—	6 25½	6 26	—	7 48½	7 49	—	11 27½	11 28	—	12 09	12 10	—	—	—
3 30½	3 31	—	6 33½	6 35	—	7 54½	7 57	—	11 33½	11 36½	—	12 17½	12 18½	—	—	—
3 35½	3 37	—	6 40½	6 43	457	8 00½	8 00½	—	11 40	11 43	—	12 24	12 25	—	—	—
3 43	3 43½	—	6 48	6 49	—	8 09½	8 10	—	11 49	11 50	—	12 31	12 32	—	—	—
3 49½	3 50	—	6 55	6 56	—	8 16	8 16½	—	11 56	11 56½	—	12 38	12 38½	—	—	—
3 55	3 56	—	7 01	7 02	—	8 24½	8 22	—	12 04	12 02	—	12 44	12 44	—	—	—
4 04	—	66	7 10	—	—	8 30	—	109	12 10	—	—	12 52	—	—	—	—
Od.—Fr. 60 Fr.—Fb. 45		Od.—Fr. 60 Fr.—Fb. 45			Od.—Fr. 60 Fr.—Fb. 45			Od.—Fr. 60 Fr.—Fb. 45			Od.—Fr. 60 Fr.—Fb. 45			Od.—Fr. 60 Fr.—Fb. 45		

* Tog 58 og 60 løber kun Hverdag.

** Tog 158 og 160 løber kun Søn- og Helligdage samt Grundlovsdage.

o. Nørre-Brøby.

55. H. P.				57. H. P.				457.* L. G.				59.* H. P.				159.** H. P.			
An.	Al.	×	Tog.	An.	Al.	×	Tog.	An.	Al.	×	Tog.	An.	Al.	×	Tog.	An.	Al.	×	Tog.
—	153	38	—	—	515	—	—	—	535	—	—	—	810	68	—	—	835	116	116
202	202	—	534	534	—	537	541	—	819	819	—	844	845	—	—	—	845	—	—
208	206	—	530	530	—	548	553	—	825	825	—	851	852	—	—	—	852	—	—
216	217	—	536	539	—	606	613	—	833	834	—	901	902	—	—	—	902	—	—
225	233	—	547	547	—	625	641	58	842	842	—	910	911	—	—	—	911	—	—
230	231	—	552	553	—	648	654	—	847	848	—	916	917	—	—	—	917	—	—
235	235	—	557	557	—	700	703	—	852	852	—	921	921	—	—	—	921	—	—
241	242	—	603	603	—	711	721	—	858	900	—	927	929	—	—	—	929	—	—
246	247	—	609	611	58	728	737	—	904	906	—	935	937	—	—	—	937	—	—
252	252	—	616	616	—	744	748	—	911	911	—	943	944	—	—	—	944	—	—
258	259	66	622	622	—	756	804	—	917	918	—	950	951	—	—	—	951	—	—
304	305	—	628	628	—	811	816	—	923	924	—	957	958	—	—	—	958	—	—
311	312	—	634	635	—	823	830	—	930	931	—	1004	1005	—	—	—	1005	—	—
316	316	—	639	639	—	836	839	—	935	935	—	1009	1010	—	—	—	1010	—	—
320	320	—	641	643	—	844	850	—	939	939	—	1014	1015	—	—	—	1015	—	—
—	—	—	—	—	—	852	856	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
325	325	—	648	648	—	—	—	—	944	944	—	1020	1020	—	—	—	1020	—	—
328	329	—	651	652	114 108	904	905	—	947	948	—	1024	1025	—	—	—	1025	—	—
335	337	—	658	700	—	914	—	—	955	959	113 116	1033	1040	160	—	—	1040	—	—
340	—	—	703	—	—	—	—	—	1001	—	—	1042	—	—	—	—	—	—	—
3 58	3 58	—	7 58	7 58	—	—	—	—	Se	Tog	61	—	—	—	—	—	—	—	—
Flu—Fr.	45	—	Flu—Fr.	45	—	30	—	—	Flu—Fr.	45	—	45	—	—	—	—	—	—	—
Fr—Od.	60	—	Fr—Od.	60	—	—	—	—	Fr—Od.	60	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Svendborg - Faaborg

Kilom. fra København	62. H. P.			64. H. P.			464. L. G.		
	Alt.	Al.	$\frac{X}{Tot}$	Alt.	Al.	$\frac{X}{Tot}$	Alt.	Al.	$\frac{X}{Tot}$
—	Svendborg (St) ...	—	84 $\frac{1}{2}$	—	12 $\frac{27}{10}$	4 $\frac{6}{10}$	—	24 $\frac{1}{2}$	65
4.0	e Skovbo S (So) ...	81 $\frac{1}{2}$	81 $\frac{1}{2}$	—	12 $\frac{27}{10}$	12 $\frac{29}{10}$	—	1	—
6.3	Egenæs (Eg) ...	82 $\frac{1}{2}$	82 $\frac{1}{2}$	—	12 $\frac{23}{10}$	12 $\frac{23}{10}$	266	302	—
9.1	Ollerup (Op) ...	83 $\frac{1}{2}$	82 $\frac{1}{2}$	—	12 $\frac{38}{10}$	12 $\frac{39}{10}$	206	315	—
11.2	Aakilde S (Ak) ...	83 $\frac{1}{2}$	83 $\frac{1}{2}$	—	12 $\frac{13}{10}$	12 $\frac{13}{10}$	330	324	—
12.4	V. Sjørninge (Vr) ...	83 $\frac{1}{2}$	83 $\frac{1}{2}$	—	12 $\frac{64}{10}$	12 $\frac{64}{10}$	327	344	56
17.7	Ulbalke (Ul) ...	84 $\frac{1}{2}$	84 $\frac{1}{2}$	—	12 $\frac{14}{10}$	12 $\frac{15}{10}$	348	354	—
17.7	Vester-Aaby (Vy) ...	84 $\frac{1}{2}$	83 $\frac{1}{2}$	—	12 $\frac{6}{10}$	12 $\frac{6}{10}$	403	408	—
19.6	Nakkehølle S (Nk) ...	85 $\frac{1}{2}$	85 $\frac{1}{2}$	—	1 $\frac{3}{10}$	1 $\frac{3}{10}$	412	416	—
22.1	Kallerød (Kt) ...	85 $\frac{1}{2}$	85 $\frac{1}{2}$	—	1 $\frac{6}{10}$	1 $\frac{6}{10}$	422	426	—
26.4	Faaborg (Fb) ...	90 $\frac{1}{2}$	—	—	1 $\frac{14}{10}$	—	432	—	—
	Største tilfælde Hæstegård km. i Timen	St—Kt. 45 Kt—Fb. 60	—	St—Kt. 45 Kt—Fb. 60	—	—	30"	—	—

I Tølgene føres kun II og III KI.

o. Vester-Skjerninge.

[illegible]

* Tog 68 og 464 løber kun hverdage. Tog 464 er ikke person-
forenlig og kan afgaa fra Mellemstationer, naar Arbejdet er
tilendebragt, dog ikke fra Krydsningsstationer, hvor Afgangs-
tiderne skal overholdes.

* Tæt 168 leber kun Sø- og Helligedne samt Grundlovsdøgen.

Faaborg-Svendborg

Kommune	61. H. P.		63. H. P.		493. L. G.	
	An.	Af. Tog	An.	Af. Tog	An.	Af. Tog
Faaborg (Flv)	—	6 50	—	9 30	—	10 00
Kalund (Kl)	6 37	6 06	9 06	9 40	10 13	10 16
Nakkebalke S (Nk)	7 06	7 02	9 44	9 44	10 21	10 25
Vester-Aaby (Vv)	7 05	7 08	9 46	9 46	10 32	10 36
Ulløkke (Ul)	7 14	7 16	9 44	9 36	10 46	10 48
V.-Skjernings (Vt)	7 20	7 22	9 50	9 50	10 58	11 07
Aakilde S (Ak)	7 25	7 24	10 02	10 02	11 11	11 14
Ollerup (Op)	7 29	7 31	10 06	10 07	11 19	11 37
Ejense (Eg)	7 30	7 30	10 11	10 12	11 34	11 40
Skovbo S (So)	7 43	7 43	10 10	10 09	—	—
Svendborg (Sv)	7 50	7 52	10 30	10 30	11 54	11 54
				24	16	164

I Togene føres kun II og III KI.

Tog 463 er ikke personførende, og løber kun Hverlage. Fra Mellemstationerne kan Toget afgaa, naar Arbejdet er tilendebragt.

De i artiklen anvendte koreplaner er alle fra Sydfyenske Jernbaners koreplan, 1. juni 1923.

Svendborg—

Kilom. fra Svendborg	Personlig	Indtægt af landbrug	21. H. P.		23. H. P.		19. H. P.	
			Ar.	AM.	Ar.	AM.	Ar.	AM.
—	18		710	—	1035	24	1250	
—	18	Svendborg (Sv.)	714	715	1059	1046	—	—
48	18	Holndrup (Hm)	724	722	1064	1047	1237	1237
71	18	Skarrup (Sk.)	727	724	1052	1053	1265	1261
97	18	Vejstrup (Vp)	733	725	1055	1059	1257	1252
111	18	Ourø (Or.)	736	730	1102	1102	1366	110
151	18	Grundne (Gr)	745	746	1109	1110	1481	127
181	18	Hesselager (Hr.)	743	742	1115	1117	1534	143
206	18	Rysgaard (Rb)	737	746	1122	1123	149	134
224	18	Glørup Skolep.	—	—	—	—	—	—
239	18	Øksendrup (Op)	800	806	1129	1130	204	210
261	18	Fronrup (Fr)	840	841	1134	1135	214	219
282	18	Slude (Sl)	845	846	1139	1140	224	225
324	18	Baukel S. (Bk)	852	853	1146	1147	235	239
362	18	Nyborg Lokalsk. (Nb)	840	852	1154	1156	246	—
369	18	Nyborg Sth. (Sg)	836	—	1207	—	—	—
40	18	Storste tilhæder Høstved kom i Tønder	45	—	45	—	40	—

I Togene føres kun II og III Kl.
Ved Christiansminde standses kun

Nyborg—

[illegible]

Ved Christiansminde slædtes kun for al ættelie rejsende

Nyborg o. Hesselager.

25. P.	27.* 55-59 in.			127.** 55-59 in.			29. P.
	An.	At	$\frac{X}{Tog}$	An.	At	$\frac{X}{Tog}$	
—	3.5	—	6.25	11.7	—	6.45	9.42
—	3.29	3.29	—	6.51	6.51	—	9.46
3.27	3.26	6.20	6.20	6.24	6.39	—	9.53
3.33	3.34	6.47	6.55	7.05	7.07	9.8	9.59
3.30	3.40	6.50	7.04	7.22	7.13	—	10.06
3.44	3.45	7.08	7.12	7.17	7.18	—	10.09
3.52	3.53	7.20	7.20	7.25	7.27	—	10.18
3.58	3.69	7.35	7.46	7.32	7.35	—	10.24
4.04	4.05	7.49	7.57	7.41	7.41	—	10.26
—	—	—	—	—	—	—	—
4.11	4.12	8.03	8.09	7.57	7.46	—	10.37
4.16	4.16	8.13	8.16	7.58	7.68	—	10.42
4.20	4.23	8.15	8.27	7.67	7.68	—	10.47
4.27	4.27	8.24	8.27	8.04	8.05	—	10.54
4.33	4.36	8.45	8.50	8.12	8.16	—	11.02
4.40	—	8.50	—	8.20	—	—	11.10
4.5	4.0	—	—	—	—	—	—
4.5	4.5	—	—	—	—	—	—

* Tog 19 og 27 løber kun Hverdøge.

Svendborg o. Hesselager.

24. H.P.		26. H.P.		28.* B.		128.** H.P.		30. H.P.	
Ab.	Al	Ab.	Al	Ab.	Al	Ab.	Al	Ab.	Al
10g.	10g.	10g.	10g.	10g.	10g.	10g.	10g.	10g.	10g.
—	8.54	—	12.30	4.35	—	5.45	—	8.49	—
8.57	9.00	12.24	12.30	4.29	4.35	5.50	5.45	9.01	9.00
9.68	9.84	12.36	12.33	4.44	4.43	6.03	6.04	9.13	9.04
9.063	9.17	12.57	12.46	4.64	4.54	6.13	6.14	9.20	9.21
9.24	9.23	12.59	12.63	4.68	4.50	6.18	6.12	9.24	9.26
9.28	9.28	12.57	12.68	5.04	5.05	6.25	6.25	9.28	9.24
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
9.82	9.93	1.01	1.02	6.12	6.13	6.20	6.31	9.41	9.43
9.97	10.00	1.06	1.11	5.10	5.30	6.35	6.39	9.50	10.02
9.41	9.45	1.03	1.18	5.26	5.28	6.41	6.45	9.41	9.43
9.51	9.53	1.24	1.25	5.35	5.36	6.32	6.59	9.50	9.50
9.56	9.57	1.20	1.31	5.46	5.47	6.57	6.57	9.51	9.51
10.00	10.02	1.35	1.36	5.46	5.41	7.00	7.05	9.58	9.50
10.00	10.04	1.49	1.41	6.04	5.94	7.10	7.11	10.00	10.00
10.00	10.11	1.45	1.46	5.93	5.66	7.15	7.16	10.08	10.08
10.10	—	1.30	—	8.00	—	7.22	—	10.12	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
45	45	45	45	40	40	45	45	45	45

* Tog 422 og 28 løber kun hverdage. Tog 422, der ikke er person-toget, kan afgå fra Mellemstationen, naar Arbejdet er tilfældetragt, dog undtagen fra Krydsningsstationerne.

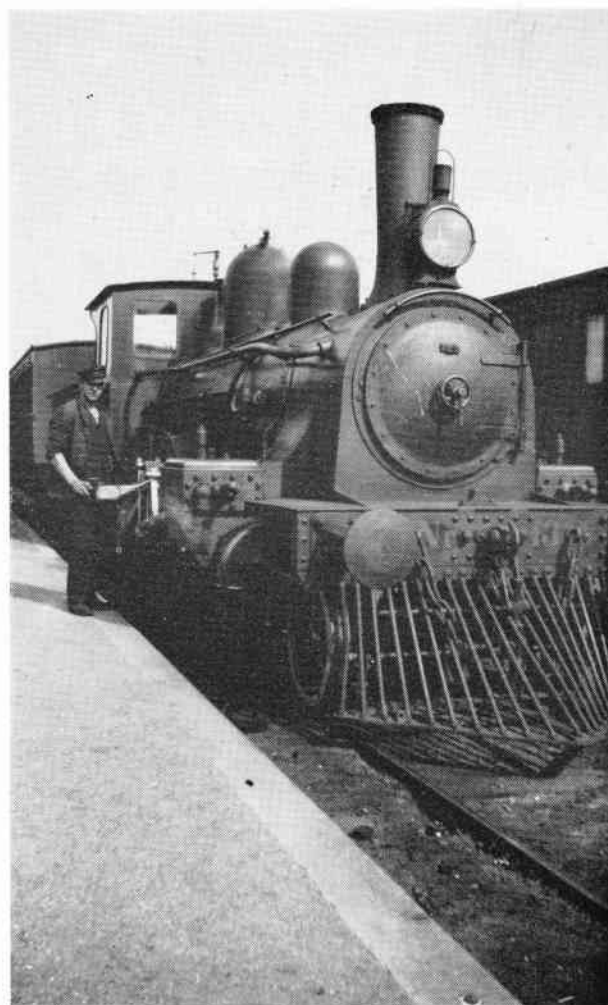
** Tog 128 løber kun Sønd- og Helligdage samt Grundlovsdagen.

nede så tidligt som i 1922, og herefter gik det slag i slag, indtil der i 1926 fandtes 12. På grund af sine politiske forbindelser indenfor partiet Venstre var han sammen med SFJs tidligere driftsbestyrer J. P. Stensballe, der nu var landstingsmand og tidligere minister, i høj grad medvirkende til, at så godt som alle rutebilkoncessioner på Sydfyn i begyndelsen af 1930'erne overgik til SFJ. Han anså iøvrigt allerede da rutebilerne for bedre egnede til persontransport end banerne, hvor der var tale om beskednen trafik. Den dybgående rationalisering, der fandt sted ved SFJ i årene 1932-34, hvor driften i udstrakt grad blev motoriseret, og der indførtes kombineret bil- og togdrift på de mindre trafikerede strækninger, var derfor stort set hans værk.

Da Sydfyenske Jernbaner skulle overtages af staten, gjorde M. Rasmussen en betydelig indsats for at skaffe personalet så gode forhold som muligt ved den ny arbejdsgiver, og hans anstrengelser gav her glimrende resultater. Selv fik han tilbuddet om at fortsætte som trafikinspektør for 6. trafiksektion (de sydfynske baner og Assensbanen), men da han ikke under DSB kunne forvente samme dispositionsfrihed som ved SFJ, vendte han tilbage til sine rutebiler som honorarlønnet leder af DSBs rutebiler på Sydfyn. Her løste han i de næste år et par betydningsfulde opgaver, dels etableringen af den ny rutebilstation i Odense, dels overgangen til bildrift på strækningerne Svendborg-Fåborg og Odense-Nr. Broby-Fåborg. Efter sin afgang i 1956 røgtede han endnu nogle år hvervet som konsulent for Svendborg Amts Trafikselskab samt forskellige tillidshverv, hvoraf det vigtigste nok var formandskabet for Svendborg Avis bestyrelse.

En lille historie til slut, som M. Rasmussen selv har fortalt mig, og som røber en del om hans lidt barske væremåde, om SFJ, og om SFJs driftsbestyrer P. Hansen, som M. Rasmussen ikke kunne døje:

I sommeren 1949 efter at SFJ var overtaget af DSB på bedste måde, mødtes P. Hansen (der nu var driftsbestyrer for OKMJ og OMB) og M. Rasmussen (der nu var leder af DSB-rutebilerne på Sydfyn) på trappen på Odense Syd, hvor de begge havde kontorer. De to herrer havde ikke talt sammen siden statsovertagelsen den 1. april, og de standsede derfor op. P. Hansen lændede sig veltilfreds mod gelænderet og sagde: »Ja, i virkeligheden var det os to,



RNB nr. 13 i Svendborg ca. 1924. Lokomotivet, der var det første i Danmark, der fik indbygget overheder, kørte i driftsåret 1923-24 56.514 km med et kulforbrug på kun 11,9 kg/km. (arkiv: Svend Jørgensen).

der reddede SFJ«. Hvortil M. Rasmussen svarede: »Nej, det var hverken Dem eller mig, der reddede SFJ – vor redningsmand hed Adolf Hitler!«

BANDHOLM BRØDUDSALG

Frisk brød alle ugens 7 dage

Stort udvalg i Premier Is og konfektur

Cafax kaffe – hele bønner og vacuum

vis a vis Museumsbanen Bandholm

v/ Annette og Aksel Sørensen

HELGE RAAHAUGE

Tømrermester

Lupinvej 29

Maribo

Tlf. (03) 88 27 97

Alt tømrer- og bygningsarbejde udføres

Både nyt og reparationer

Tilbud gives uden forbindende

Erindringer fra gamle dage ved Det Østsjællandske Jernbaneselskab

af fhv. trafikass. J. Billestrup

Allerførst må man stille det spørgsmål: Hvorledes var forholdene i gamle dage, og dette er nedskrevet af baningeniør Erik Jensen, som deltog i jernbaneanlægget fra første dag i marts måned 1878.

En ingeniør, Otto Mortensen, var ansvarshavende for baneanlæggets udførelse, og i det daglige arbejdes udførelse havde han som nærmeste medhjælper entreprenør Erik Jensen, der tidligere havde deltaget i jernbaneanlæg i såvel ind- som udland.

Det var ikke vanskeligt at skaffe arbejdere, men der krævedes stærke folk til dette slidsomme jernbanearbejde, hvor arbejdsredskaberne kun bestod af »min hakke, min skovl og min hjulbor«, og arbejdsdagen var lang i ugens 6 dage, ofte, om påkrævet søndag med, men de var ikke alle lige gode, så der foregik næsten daglig udskiftning på grund af drukkenskab og slagsmål, fordi de ikke kunne holde måde med den billige brændevin. – I daglig omtale blev disse jernbanearbejdere derfor kaldt »jernbanebisser«. – Der fordredes derfor stor myndighed fra arbejdslederens side for at kunne skabe den fornødne respekt for arbejdets udførelse.

Erik Jensen skriver bl.a., at han flere gange, efter at have bortvist arbejdere, der ikke passede deres arbejde, er blevet truet med klop, men det afholdt de sig alligevel fra, fordi de på forhånd vidste, at det ville blive dem selv, der fik kløene. En enkelt gang blev Erik Jensen dog alvorligt truet med at blive skudt, hvorfor han ansøgte politimesteren om tilladelse til at bære våben, hvilket blev bevilget – en revolver.

Da banen skulle føres gennem en gravhøj i Himlingøje, fandt arbejderne et guldsmykke, som nu opbevares på Nationalmuseet i København.

Arbejdet ved baneanlægget blev afsluttet og ibrugtaget fra 1. juli 1879.

Da banen fra 1. januar 1884 ønskede ansat en banemester, søgte foranførte entreprenør Erik Jensen stillingen, og blandt de mange indkomne ansøgninger valgte banestyrelsen Erik Jensen, der var fra Bilstrup ved Skive.

Banemester Jensen var ivrig afholdsmand, og var den, der antog personale til fast ansættelse i ledigblevne banearbejderstillinger, og det var ikke nok at møde med gode anbefalinger for dygtighed, men i høj grad en forhåndsbetragtning, at vedkommende havde udvist en ædruelig færd.

Efterhånden som der blev ledige stillinger som baneformand eller portør på stationerne, blev disse besat af banefdelingens folk, og herfra kunne så avanceres videre til konduktør og togfører.

Takket være banemesterens gode indsats på dette område, opnåede banen efterhånden et førsteklases personale, dygtigt og ædrueligt.

Banemester Jensen var, som der står i sangen, »jyden han er stærk og sej«, en meget dygtig, retskaffen arbejdsleder, jævn og ligefrem i hele sin færd, og som derfor var meget afholdt og respekteret af personalet, hvorfor mange først henvendte sig til ham for at han skulle tale deres sag for driftsbestyreren, hvis de havde et eller andet problem der skulle løses, for så vidste de på forhånd, at driftsbestyreren ville følge banemesterens råd.

I 1908 besluttede banestyrelsen at tilkendegive deres tilfredshed og anerkendelse for banemester Erik Jensens dygtige ledelse gennem årene ved banen, hvorfor de udvirkede, at banemesteren blev udnævnt til dannebrogsmænd den 9. april 1908.



I det følgende skal berettes om forefaldende hverdagsbegivenheder ved banen.

Efter fugleskydningsfest i Rødvig, hvor flere af banens personale havde deltaget, stod man tidligt morgenen derefter på Rødvig station, ventende på fremførelsen af lokomotivet fra remisen, der skulle forspændes første morgentog til Køge; men der kom ikke noget lokomotiv til syne, hvorfor undersøgelse blev foretaget, og det viste sig da, at den mand, der skulle sørge for at få dampen op på lokomotivet, havde undladt dette, og istedet sad overskrævs over lokomotivet på kedlen, foroverbøjet op til skorstenen og sov. – Første morgentog måtte derfor aflyses. At der faldt en klækkelig bøde herfor er en selvfølge.



Sidste godstog hen under aften fra Stubberup til Køge blev under opholdet på Karise station af stationsforstander Petersen, der holdt fødselsdag, inviteret til festen, hvor der ikke var mangel på de våde varer. Først da man skulle fortsætte kørslen, konstateredes, at toget var blevet alt for meget forsinket, hvorfor det gjaldt om at køre tiden op. Det var dengang en af de først anskaffede små lokomotiver, populært kaldet »Kaffemøller«, der var forspændt godstoget, og lokomotivet fik nogle ekstra skovle kul, og med fuld damp på kedlen gik det videre i vild fart, mere end banesporet kunne holde til, idet banemester Jensen dagen efter fik indberetning fra baneformanden, at sporet havde taget skade, og ompigering blev nødvendig.

At banemester Jensen blev gram i hu er foreståeligt, og han måtte gøre indberetning til driftsbestyreren om det passerede, hvorefter der faldt store bøder.



Snestormen var ofte til stor gene for togenes rettidige gennemførelse på grund af de dybe udgravninger, hvor sneen feg sammen og lagde sig i høje driver.

Det kneb for de små »Kaffemøller« at føre sneploven herigennem, og det var jo banemesterens opgave at sørge for snerydningen, og efter erfaring vidste han, at den bedste lokomotivfører til dette krævende arbejde var lokomotivfører Bech, Rødvig, hvorfor han først og fremmest blev foretrukket til dette arbejde. Han var faktisk den eneste, som ikke var bange for at køre med fuld kraft imod driverne, der kunne være forbundet med risiko for at vælte, hvilket også skete en gang, da både sneplov og lokomotiv kørte af sporet og væltede om på siden. De 3 på lokomotivet, føreren, fyrbøder og banemester fik en slem forskrækkelse, men slap med knubs forskellige steder.

★

Banens hovedkontor var oprindeligt på 1. sal på Haarlev station, men blev senere flyttet ned i stueetagen. På førstnævnte tidspunkt havde Haarlev kro tilladelse til udskænkning af våde varer i stationens 3. kl. ventesal, hvor en servitrice mødte ved togtid. Det var ofte svært for hovedkontorets personale at tænke sig øllet så nær ved, tørstige, som de ofte var, men da driftsbestyrer Flor havde kontor samme sted, og disciplinen fra hans side var streng, turde de ikke gå fra arbejdet til ventesalen, men et klogt hoved fandt på råd, idet aftale blev truffet med servitricen, at hun, når hun passerede nedenfor vinduerne på vej til ventesalen, skulle medbringe en kurv med øl i, som, bundet til en snor, blev hejset op til de tørstige sjæle, og dette kunne foregå uden driftsbestyrerens vidende.

★

Fra Klippinge station skulle en dag afsendes en ungtyr med toget til Haarlev. Desværre havde stationen ikke en lukket vogn til forsendelsen, men derimod en åben gods-vogn, som man i nød og betryg mente at kunne bruge. Tyren blev læsset og bundet forsvarligt (mente man da), men da toget lige havde passeret Tryggevejle å, opdagede tyren en dejlig stor grøn eng, og da den må have følt sig sulten, kunne den ikke stå for fristelsen, hvorfor den sled sig løs og sprang over vognens sidefjeld og trillede ned ad baneskråningen imod engen. Der blev stor opstandelse ved togets ankomst til Haarlev station, da det konstateredes, at tyren var forsvundet undervejs, og ingen af togpersonalet havde bemærket dette. Redningsmandskab blev straks sendt afsted for at opsøge tyren, som de fandt fredeligt græssende ved engen, uden men af flyveturen. Den blev indfanget og på egne ben trukket af bane-sporet til Haarlev.

★

På Haarlev station var blevet ansat en elev Rasmussen, stor og kraftig var han, og ville gerne prale med sine kæmpekræfter. – Han foreslog derfor ofte personalet til at prøve kræfter med ham, og hidtil havde han ikke fundet sin overmand. Så en dag spurgte han portørerne, om de troede det kunne gå an at foreslå banemester Jensen at prøve kræfter med ham, og svaret blev »ja, det kan du ganske roligt gøre, for du får ja med det samme, men der finder du din overmand, som du trænger til«. Som sagt så gjort, kraftprøven kom i stand i stationens forhal med tilskuere fra personalet. Begge kamphanerne tog hinanden i overarmen, med det resultat, at banemesteren

i et eneste snuptag straks lige så stille lagde Rasmussen fladt ned på gulvet, hurtigt overstået uden kamp, til stor morro for personalet.

★

På Haarlev station var en stationsforstander Henrichsen, der en aften lige før lukketid sad på kontoret, da portøren kom og meddelte, at han ikke kunne få lukket stationens udgangsdør i forhallen, da en mand, der opholdt sig i 3. kl. ventesal, nægtede at forlade denne, og tilføjede: »Jeg tør ikke indlade mig med ham, for det er egnens værste slagsbroder, som har deltaget i aftenens fest på Haarlev kro, der ligger lige over for stationen«. Henrichsen svarede: »Vil De lige sørge for, at døren fra ventesalen til forhallen, og udgangsdøren derfra er holdt åben, så skal jeg sørge for resten.« Som sagt så gjort, Henrichsen røg som en løve på ham og tog ham bagfra i nakken, og omgående udsimidning påfulgte.

★

Banemester Jensen var en dag på dræsine på inspektion på Faxe-linien, og under et ophold på Karise station konfererede han med baneformanden om det igangværende sporarbejde ved stationen med udveksling af sveller, og herunder kom stationsforstanderen og beklagede sig over, at baneafdelingen endnu ikke havde aflæsset to henstående vogne med sveller på sidesporet, idet vognfordeleren i Haarlev stod og manglede disse vogne. Baneformanden svarede, at de ikke kunne nå at få aflæsset vognene, så de kunne afgå med det første afgående tog, med ankomst til stationen om en halv time. Derefter gav banemesteren ordre til, at de ti mand kolonnen bestod af, skulle påbegynde aflæsningen af den ene vogn, så ville han selv tage sig af den anden. Det blev en ulige kraftprøve, 4 mand imod 1, men banemesteren sejrede, idet hans vogn blev først aflæsset, og begge vogne nåede alligevel at komme med det første tog. At det skaber agtelse og respekt hos personalet, når en foresat, som her omtalt, viser et godt eksempel, tør nok antydes.

★

Banen havde antaget baneingenior Hviid, Maribo, til at foretage en årlig inspektion af banelegemet ved gennemkørsel af banestrækningen på dræsine for at konstatere, at skinnevejen var i god vedligehold stand. En sådan inspektion blev foretaget ved at benytte banens største dræsine, der blev fremført af 2 banearbejdere med baneingeniøren og driftsbestyreren siddende foran, medens banemester Jensen kørte foran på sin lille dræsine, så begge parter var i stand til at konferere sammen under kørslen. Hver eneste gang igennem alle årene blev sporet erklæret for godt vedligeholdt.

★

Stormflodskatastrofen nytårsaftensdag den 31. december 1904, der skyllede ind over Køge by:

Efter stormvejr fra vest hele dagen den 30. december, sprang vinden ved 6-tiden om aftenen fra vest til nordøst, og ud på aftenen rejste der sig en hæftig storm med snefog.

Ingen anede uråd og gik i seng, men mellem kl. 5 og 6 om morgenen blev beboerne vækket af vægteren. Vandet stod da højt over daglig vandstand og var i stigning. En

halv time efter stod havnepladsen under vand. Vandet gik helt op til Østbanens og DSBs jernbanespor og var nu 7 fod – over 2 m – over daglig vande. Beboerne ved havnepladsen måtte forlade deres boliger. Kvinder og børn blev båret gennem vandet og indlogeret i byen.

Østbanen blev også hårdt ramt af stormfloden, der skyllede ind over Østbanens og DSBs banespor og bortskyllede al ballasten under skinnerne, så skinnerne med vedhængende sveller, svævede i luften. Dette blev dog opdaget i tide af banearbejderen i vogterhus nr. 1 nær ved Køge, der på sin tidlige morgenpatuljering af sin banestrækning konstaterede banesporet blokeret af oversvømmelsen og i tide fik standset første morgentog til Køge.

Toggangen foregik ved, at togene standsede ved vogterhus nr. 1, og herfra måtte de første passagerer selv sørge for at komme derfra ad vejen til Køge, men fra 4. januar

1905 blev passagererne befordret med hestekøretøj til og fra Køge station.

Toggangen foregik ved, at togene standsede ved vogterhus nr. 1 i 20 minutter og returnerede derpå til Vallø station, hvorfra det afgik planmæssigt.

Der forestod baneafdelingen et stort oprydningsarbejde, før de kunne begynde at genopbygge baneanlægget påny, idet vandmasserne havde bortskyllet et, parallelt med banesporet fritliggende stort trælastlager af bjælker og brædder, ind over banesporet.

Først den 3. januar 1905 efter tilendebragt oprydning kunne arbejdet med fremskaffelse af kalkstensballast fra Faxø Kalkbrud, Stubberup, påbegyndes.

Der blev arbejdet for fuld kraft for hurtigt at få togforbindelsen til Køge genoprettet, hvilket også hurtigt skete.

Fernbanen ønsker alle sine læsere og annoncører en glædelig jul og et godt nytår!



Støtteforeningen Danske Dampvenner

har netop udsendt årets julegaveplade for alle jernbaneentusiaster – BUSSES berømte og smukke P-maskine i oprindelig udgave. Platten er tegnet af den kendte kunstnerinde Bertina Kærager.

Platterne, hvoraf der kun er fremstillet 350 nummererede eksemplarer, bestilles lettest ved at indbetale 95 kr. + 10 kr. i forsendelsesomkostninger til:

Støtteforeningen DANSKE DAMPVENNER
Esrumvej 47 – 3000 Helsingør
Giro 8 29 47 63

NB: Næste plade – Gribskovbanens 100 års jubilæum – kan allerede nu forudbestilles.

NBB: Danske Dampvenner støtter ALLE kredse, der arbejder med at bevare og restaurere dampmaskiner af enhver art.

Ansøgningsskemaer kan rekvireres og må være os i hænde senest 31. december.

Skønhed som De ikke aner,
findes langs private baner



Ta' på sne- søv ferie!

Familieferie i masser af sne,
ml. høje bjerge og bløde dale.
Hoteller med dejlig mad.
Langrend. Skiskole.

**Poiana Brasov,
Rumænien**

Charterfly fra kr. 1.195,-


01-39 62 24
Hansa Folketurist
Avenue 80 - 2200 N
DRF

Vi fik ingen Storebæltsbro i 70'erne!



Tidligt om morgenen onsdag den 21. november 1979 rangerede diesellokomotiverne MZ 1445 og 1455 ud over broklappen i færgeleje 3 i Korsør, hvor der ikke var nogen færge. Begge lokomotiver endte på bunden af færgelejet, og to tankvogne væltede med ud i vandet.

Bjærgningen af de to lokomotiver skete med hjælp fra Københavns Havnevæsen, der kom til assistance i Korsør med flydekranen »Herkules«.

MZ 1445 blev bjærget først på aftenen lørdag den 24. november. Lokomotivet var væltet om på siden nede på havbunden. MZ 1455, der blev bjærget søndag den 25. november, ses her under transport fra leje 3 til trafikhavnen. Foto: Erik Buus.



MZ 1455 er atter oppe i fri luft efter mere end fire dogn på havbunden (ov. tv.). MZ 1445 blev overført til Nyborg med Århus som mål søndag den 25. november (ov. th.). Ved hævnngen af MZ 1445 kom lokomotivet op liggende på siden (n. tv.). Bjærgningsaktionen er ved at være afsluttet med anbringelse af MZ 1455 på kajen i Korsør (n. th.)

Fotos: Asger Christiansen (n. tv.). De øvrige: Erik Buus.

Jernbanenyt - kort fortalt

DSB

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

Damplokomotiv E 994 er omstationeret fra Maskinområde København til Maskinområde Århus – medens R 963 er omstationeret fra Århus til København.

Fra »Scandia Randers A/S« er leveret 1 stk. personvogn (2. klasse), litra Bn 20-84 881 (stationering: Værkstedsområde øst).

I forbindelse med installation af elektrisk varmeanlæg (1500 volt – 50 hertz) er 5.-8. ciffer i »cifferlitreringen« ændret på følgende vogne: B 20-84, 038, 045, 049, 058, 072, 073, 082, 093, 106, 110, 129, 130, 142, 154 til »20-83« – Bg 29-63, 084, 087, 091, 097, 155, 160 til »29-44« – Bgc 59-64, 004-007, 010, 011 til »59-44«.

Personvogn Cle 82-25 687 og postpakvogn Pk 5917 er udrangeret.

Oversigten »DSB person-, post- og bagagevogne 1979« (»Jernbanen« nr. 5/79) kan ajourføres efter overstående.



Pr. 30. september 1979 bestod vognparken af:

858 stk. personvogne (styre og bivogne for lyn- og S-tog ikke medregnet) (samt 2 stk. personvogne (sovevogne) lejet af CIWLT). I juli kvartal er der tilgået driften 1 vogn – og der er udrangeret 1 vogn.

104 stk. post- og bagagevogne. I juli kvartal er der udrangeret 1 vogn.

5220 stk. lukkede godsvogne. I juli kvartal er sket en afgang på 12 vogne.

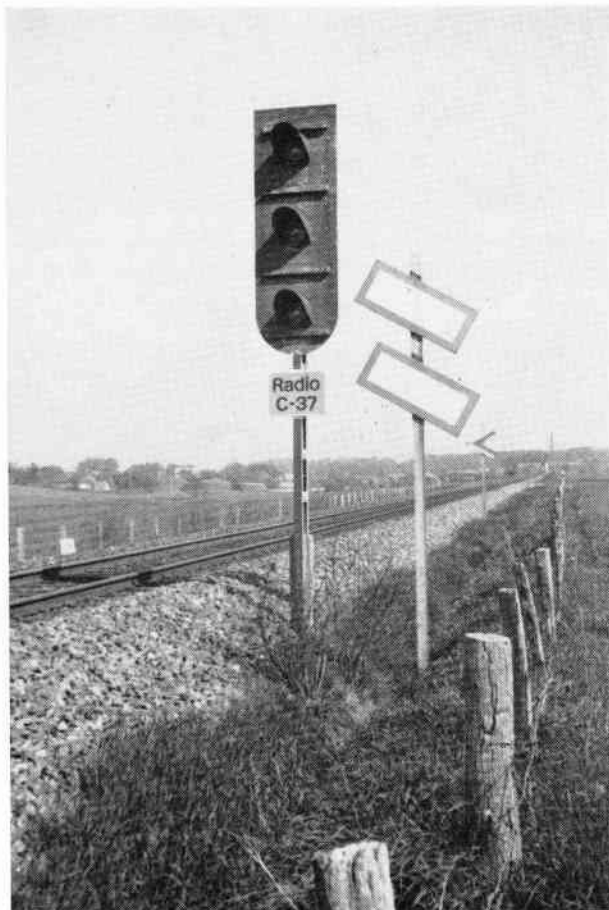
2784 stk. åbne godsvogne. I juli kvartal er sket en afgang på 27 vogne.

572 stk. tjenestevogne. I juli kvartal er sket en tilgang på 5 vogne: Nr. 469 »Værkstedsvogn for Cvk Ar« (Mafd.), nr. 713 »Vogn for sporingeniøren« (Bafd.), nr. 1226, 1229 og 1400 »Skinnetransportvogne« (Bafd.). – og en afgang på 6 vogne: Sneplov nr. 104, 108, 111, 119 (Apafd.), nr. 947 (Bafd.), nr. 1200 (Bafd.) samt en regulering af 2 »enheder« (som følge register tællefej!).

600 stk. privatejede godsvogne (samt 15 stk. godsvogne lejet hos DSB). I juli kvartal er sket en afgang på 2 vogne: 070 8, 011, 012 (»Superfos A/S«).



»DSB« redigeres af Erik B. Jonsen.



F-signal nord for Aulum. Som det fremgår af skiltet benyttes i Aulum kanal 37, C-drift.

Nye radio- og sikringsanlæg på Vejle-Holstebro banen

Af hensyn til kørsel med MR-tog er en helt ny type sikringsanlæg (DSB 1977) under etablering. Den nye anlægstype er datamatstyret og de sikkerhedsmæssige funktioner er overvåget af mikrodatamater. Strækningens nuværende manuelle linieblokanlæg vil blive erstattet af nye automatiske linieblokanlæg, ligesom der på alle strækningens mellemstationer vil blive opstillet PU-signaler.

Mens de eksisterende sikringsanlægs relæer, tonefrekvensudstyr m.v. er anbragt i én relæhytte, vil der ved de nye anlæg blive anvendt to såkaldte koncentratorer. Der anbringes en koncentrator ved hvert indgangssporskifte. For at muliggøre lokal betjening af sikringsanlægget indrettes et kontorrum i en af hytterne.



Relæhytte i Aulum. Antennen, som skimtes ved hyttens højre hjørne, benyttes til strækingsradioanlægget.



Relæhytte Syd i Aulum. Denne hytte er mindre, da der ikke her findes kontorrum.

Da anlægsarbejderne imidlertid ikke kunne afsluttes inden iværksættelsen af K 79 og dermed kørsel med MR-tog, har det været nødvendigt at etablere strækingsradio til supplement af de eksisterende tonefrekvensfjernstyringsanlæg.

Mens der på øvrige strækninger med strækingsradio er anbragt radiostationer, der dækker hele den pågældende strækning, er der på strækningen Vejle-Holstebro



DSB MR 4007-4008 under ophold i Aulum som tog 3731, 31. maj 1979.
Tekst og fotos: Ole Edv. Mogensen.

anbragt en særskilt radiostation på hver enkelt fjernstyret understation. Radioforbindelse mellem tog og FC Herning kan derfor kun påregnes etableret, når toget befinder sig på stationsområdet, altså indenfor I-signalerne. På F-signalerne er der anbragt skilte med angivelse af den radio-kanal, der skal benyttes på den pågældende station.

Da der anvendes driftart C på de mobile anlæg, er det kun muligt at afvikle samtaler som skiftetale (simpleks).

Tag til Vestsjælland næste gang De skal på udflygt

Øds herreds Jernbane Høng-Tølløse Jernbane

kører gennem Sjællands smukkeste egne

(03) 43 20 80

Studierejse til

INDIEN og NEPAL

specielt arrangeret for
jernbaneinteresserede

Den 9. februar – 1. marts 1980 (22 dage)

I samarbejde med Lufthansa og SITA (et af Indiens største rejsebureauer) samt hr. Birger Wilcke (en kendt person i jernbanekredse samt ekspert i jernbaneforhold i Indien) har vi – HANSA FOLKETURIST – arrangeret et gennemarbejdet specialprogram for jernbaneinteresserede.

Rejsen vil indeholde besøg i værksteder i de forskellige byer der besøges undervejs, kørsel i næsten alle slags tog (normalspor- og smalsporsbaner). Vi gennemkører en stor del af Indiens enorme net, og vi skal til Darjeeling i Himalaya og kører med de berømte smalsporsbaner. Trods det store og indholdsrige fagprogram, får vi da også tid til det turistmæssige. Vi skal besøge det berømte – TAJ MAHAL (et af verdens syv vidundere) i Agra.

Få et specialprogram. Ring
(01) 39 62 24

og snak med Steen Dyring

Hansa Folketurist

Åboulevard 80,
DK 2200 København N



VI FLYVER MED LUFTHANSA



Privatbanerne

Hjørring Privatbaner

I driftsåret 1978 befordredes 276.204 rejsende i HPs tog, hvilket var en stigning på 11 pct. Den befordrede godsmængde var 54.363 t, eller omtrent det samme som året før.

Med HPs rutebiler befordredes 647.000 rejsende eller 8,9 pct. flere end i 1978, mens der med Hjørring bybusser befordredes 566.000 rejsende.

Pr. 15. december 1977 påtog banen sig for Hjørring kommunes regning at drive Hjørring bybusser, som tidligere omtalt bl.a. i Jernbanen nr. 5/77, side 121.

Ved udgangen af driftsåret 1978 rådede Hjørring Privatbaner over 3 diesellokomotiver, nemlig MaK-lokomotivet HP 13 fra 1958, Frichs-lokomotivet HP 14 fra 1953 og Henschel-lokomotivet HP 16 fra 1977. Endvidere havde banen 3 motorvogne til Y-tog, Ym 2-34. Til rangering havde banen den dieselelektriske rangertraktor HP 40 fra 1934.

I Hirtshals er der vedtaget et projekt til en ny indføring af hovedvejen. Fra HPs side er der ønsket en bro i forbindelse med projektet, hvis bredde muliggør anlæg af to spor. Begrundelsen herfor er, at banen venter en stigning i godstransporterne, når der til sin tid indsættes storfærger på Kristianssand-ruten.

Ligesom landets andre privatbaner har HP også sine moderniseringsønsker. Banen vil gerne have et nyt værksted til 8 mill. kr. på arealerne ved fællesremisen ved Skydebanevej. Fra DSBs side har HP fået ja til at benytte et areal på 2000 kvadratmeter, der blev udlagt i 1942, da privatbanernes spor blev ført ind til DSB-stationen i Hjørring. Med det nye planlagte remiseanlæg vil HP kunne få alle sine tog indendørs.

Banen ønsker desuden at købe et nyt to-vogns Y-tog, og hertil har såvel amt som kommuner forlængst givet tilsagn om moderniseringsstøtte, men fra statens side er der endnu ikke noget tilsagn.



LJ M 15 (ex AB 1) i nyt design i Nakskov, maj 1979.

Foto: Poul Stolarczyk.

Natten til den 4. september 1979 blev pakhuset i Horne, hvor HPs radioanlæg var installeret, raseret af en pyromanbrand. Hele udstyret til sendermasten brændte sammen med varehuset, og der skete skader for mellem 100.000 og 200.000 kr.

I løbet af tirsdagen blev der etableret en nødradio, således at toggangen kunne dirigeres over Skagensbanens radiomast. Onsdag blev en midlertidig radiostation etableret i en skurvogn ved siden af det nedbrændte pakhus. Pakhuset vil ikke blive genopført, og den nye radiostation vil blive placeret i en færdigkøbt signalhytte.



Resterno af diesellokomotivet LJ M 8 i Maribo i marts 1979.

Foto: Mikael Christensen.

Lollandsbanen

I 1978 havde Lollandsbanen et rejsendeantal på 658.071 med banens tog, mens der med banens rutebiler var befordret 524.816 rejsende. Disse tal betyder en samlet fremgang på ca. 4,1 pct. i forhold til 1977.

Derimod havde LJ en tilbagegang i den befordrede godsmængde på 14,2 pct. til 127.078 t i 1978.

Ved driftsårets afslutning rådede Lollandsbanen over 11 diesellokomotiver og traktorer, nemlig Frichslokomotiverne M 9 og 10 fra 1934 og 1938, rangertraktorerne M 11, 12 og 13 fra henholdsvis 1937, 1957 og 1952, diesellokomotiverne M 14 og M 15 fra 1951 og 1956, Frichslokomotiverne M 31 og 32 fra 1952 og endelig MaK-lokomotivet M 33 fra 1958.

Banens øvrige trækraft var ved driftsårets afslutning: 1 dieselmekanisk motorvogn, LJ M 7, samt 1 motortrolje; begge til brug for baneafdelingen. Desuden rådedes over 4 motorvogne, Ym 60-63, til brug i Lynette-togene.

Vinteren 1978/79 blev et dyrt bekendskab for Lollandsbanen. Som beskrevet i Jernbanen nr. 1/79, side 23, blev diesellokomotivet M 33 stærkt beskadiget ved en afsporing den 4. februar 1979. Lokomotivet blev herefter afsendt til MaKs reparationsværksted i Moers i Vesttyskland, hvor reparationen nu er afsluttet, og M 33 kom tilbage i Lollandsbanen torsdag den 29. november.

Diesellokomotivet M 8, der blev bygget til LJ i 1934, blev udrangeret allerede i 1977, men først i marts i år er M 8 blevet ophugget i Maribo.

Lollandsbanen havde i vinter endnu en alvorlig afsporing, da M 10 den 9. februar nærmest væltede på Bandholm-banen. Trods aftapning af vand fra kølesystemet skete der alligevel frostskeer på lokomotivet, og det er nu udrangeret og hensat som reservedelslager for den sidste af Lollandsbanens gamle Frichs'ere fra 1934, nemlig LJ M 9, der fortsat er i køreklar stand.

Det i 1978 fra DSB indkøbte diesellokomotiv AB 1 er efter endt reparation på Lollandsbanens værksted i Maribo sat i drift i marts. M 15, som lokomotivet er litereret ved LJ, er anvendt til rangering i Nakskov siden da.

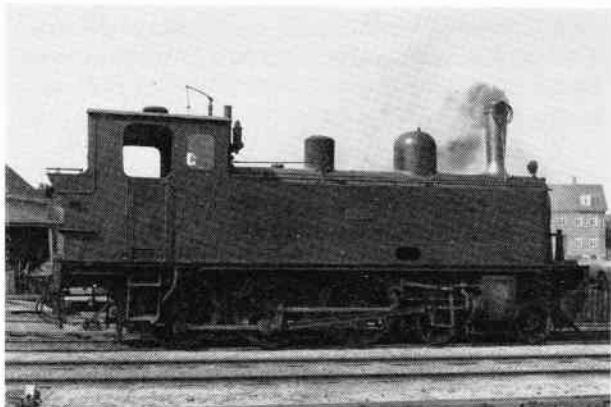
Rangerlokomotivet M 12, der også havde havari i vinter, er i november 1979 atter sat i drift efter revision og om-maling i nyt design.

Ved udgangen af 1978 havde Lollandsbanen 19 rutebiler. I marts måned 1979 modtog LJ fire nye Volvo rutebiler, hver med plads til 65 personer. Ingen af de ældre biler blev udrangeret, som det ellers er sædvane. Årsagen hertil var, dels, at mange af banens rutebiler trængte til værkstedsophold efter vinterens strabadser, dels på grund af, at LJ skulle bruge flere rutebiler, når trafikken pr. 1. oktober 1979 blev udvidet ved amtets overtagelse af al rute-biltrafik.

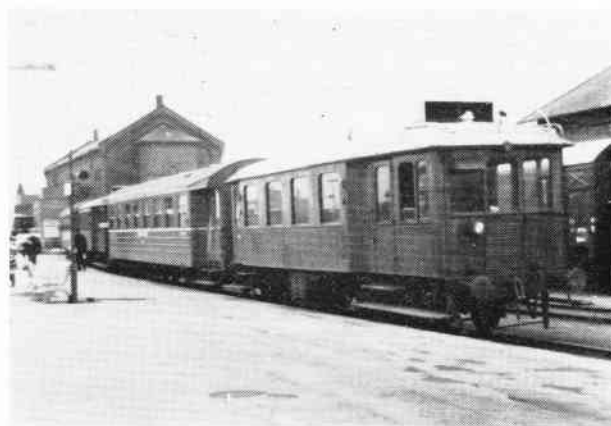
Den 1. oktober 1979 indgik Lollandsbanen som kørsels-entreprenør i det amtslige trafiksselskab i Storstrøms amt, STS. Dette betød bl.a., at banens rutebilkørsel forøgedes betydelig, hvorfor man i efteråret har været nødt til at udvide rutebilstationen yderligere. I første omgang har banen indkøbt syv brugte rutebiler, og Lollandsbanen er dermed landets største trafiksselskab efter DSB udenfor Hovedstadsområdet.

Gribskovbanen fylder 100 år

Den 20. januar 1980 kan strækningen Hillerød-Græsted fejre 100 års jubilæum. Gribskovbanen, der senere er blevet udbygget med hele tre delstrækninger, befordrede i 1978 986.135 rejsende med banens tog, hvilket var en fremgang på ca. 9,7% i forhold til 1977. Den befordrede godsmængde var i 1978 10.931 tons.



Damplokomotivet GDS 11 kørte på GDS i mange år efter krigen, her er lokomotivet i Hillerød, 1959. Foto. P. Thomassen.



Persontog til Gilleleje/Tisvildeleje bestående af GDS M 3 - C 42 - M 4 - C 41, Hillerød april 1965. Foto: Mikael Christensen.



Godstog fremført af GDS L 1 i Kagerup, 1974.

Foto: Hans-Henrik Rasmussen.

Ved 100 års jubilæet er Gribskovbanen ved at blive moderniseret, idet banen er ved at få udskiftet sporet på strækningerne med et nyt 37 kg/m spor lagt i skærver.

Persontrafikken på Gribskovbanen klares med de Y-tog, som banen har i fællesskab med Hillerød-Frederiksværk-Hundested Jernbane. Til fremførelse af godstog m.v. har banen diesellokomotiverne L 1 og L 2.

Gribskovbanen er idag – ligesom Nordsjællands øvrige privatbaner – et vigtigt transportled i trafikssystemet i Hovedstadsområdet. Etableringen af Hovedstadsområdets Trafiksselskab har givet banen væsentlig flere rejsende bl.a. som følge af det publikumsvenlige takstsystem, der er gældende inden for HTs område.

Fra Dansk Jernbane-Klub's side skal der lyde en lykøns-ning til den jubilerende privatbane. Samtidig håber vi, at Gribskovbanen – sammen med de øvrige privatbaner – snart vil opnå moderniseringsstøtte til indkøb af nyt rul-lende materiel.

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

Nyt fra arbejdsholdet i Høng

af Carl Otto Jensen

Jeg har i mange år interesseret mig for jernbaner i almindelighed og damplokomotiver i særdeleshed. I nogle år har jeg været medlem i DJK, men jeg har altid syntes, at der var for langt til de steder, hvor der blev gjort et stykke praktisk arbejde.

I juni 1978 læste jeg så en dag i Sjællands Tidende, at DJK havde lejet HTJs remiser i Høng, og havde i sinde at reparere lokomotiver der.

Du må være med, tænkte jeg, så jeg kørte til Høng, og traf der Erik Rothmann og Ole-Christian Plum, som gik og ryddede op. De blev glade for mit tilbud om hjælp, da det, på grund af hærværk, var nødvendigt at gøre et større stykke arbejde på bygningerne, før de kunne bruges. Alle vinduer var smadrede. Der var huller i gulvet, og de lokale avisudbringere i Høng havde brugt opholdslokalerne som affaldsplads. For fuldstændighedens skyld var alle el- og VVS-installationer slået itu. (Af de indtil okt. 79 brugte ca. 1600 arbejdstimer er ca. 700 brugt på reparation af bygningerne).

I løbet af sommeren fik vi rettet op på de værste skavanker i stenremisen, og de manglende 338 ruder blev sat i. I slutningen af september 1978 kunne vi gøre vor ny-erhvervelse, GERDA (G 625), klar til turen fra Tølløse til Høng.

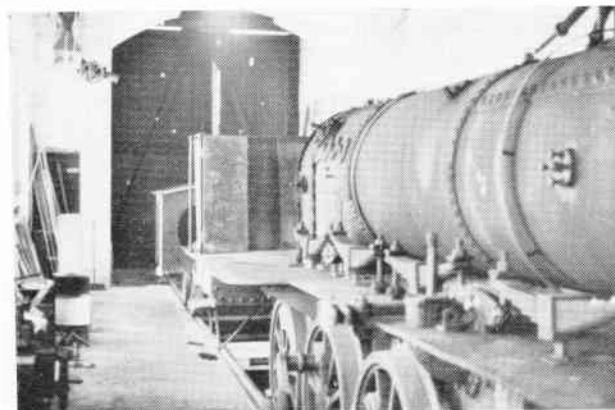


Damplokomotivet ØSJS nr. 6 ankommer til Høng, december 1978.

Foto: Ole-Chr. M. Plum.

Det var ellers meningen, at ØSJS 6 fra Roskilde skulle have indviet de nye lokaler, men da hjulene var sendt til afdrejning, og det trak ud med tilbageleveringen, blev det altså Gerda, der, med hjælp fra HTJs diesel 15, kom først til Høng.

Vi fortsatte med reparationen af træremisen, som var ca. 50 pct. ødelagt, men i oktober måned er det svært at arbejde om aftenen uden lys. Heldigvis er der en masse flinke mennesker, der interesserede sig for DJKs arbejde, heriblandt elektriker Eigil Nielsen i Nyrup, og med hans hjælp fik vi atter lagt el ind i Høng, så vi kunne fortsætte



ØSJS nr. 6 under restaurering i stenremisen i Høng. Forerhuset er afmonteret. Forår, 1979.

Foto: Carl Otto Jensen.

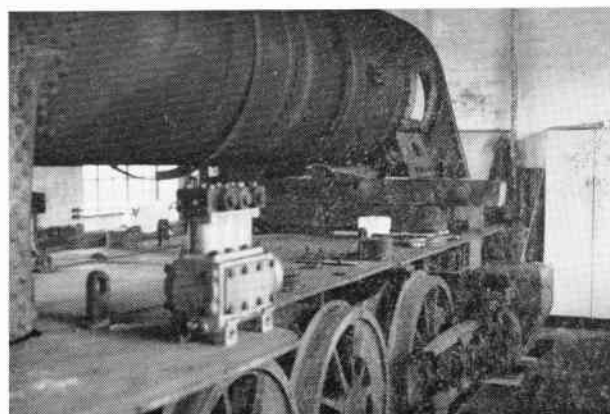
arbejdet. Efter færdiggørelsen af træremisen, fortsatte vi ved opholdslokalerne bag remisen. Dette arbejde er nu næsten tilendebragt, idet vi kun mangler at få den gasvandvarmer et medlem forærede os til at fungere. Vi har vores egen brønd, som gerne igen skulle komme til at levere vand til damplokomotiver.

I oktober 1978 fik vi hjulene til ØSJS 6 tilbage fra afdrejning, og vi tog til Roskilde for at montere dem på maskine, idet vi håbede at kunne trække den fra Roskilde over Tølløse til Høng.

Da vi ved klargøringen fik set lejerne nøje efter, viste det sig dog, at det ikke var muligt at trække maskinen så langt, så i stedet blev det en vognbjørn, der leverede nr. 6 i Høng.

Vi hentede også en del af de ting, der var afmonteret fra nr. 6 i Roskilde og fik dem oplagret i Høng.

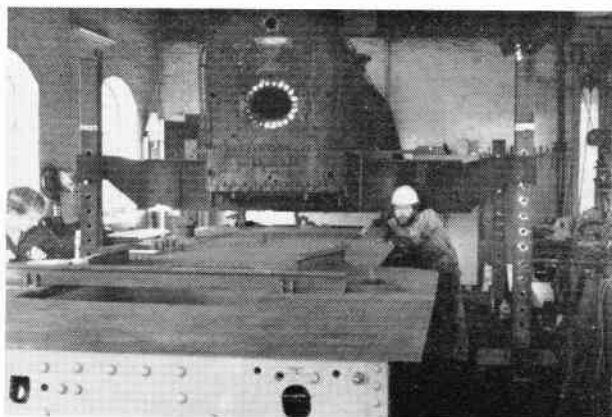
I december blev nr. 6, med hjælp fra Slagelses MH-lokomotiv, flyttet til sit nye »hjem« i Høng, og vi begyndte så småt at kigge på den. I januar 1979 fik vi også flyttet



Til at levere trykluft i remisen har vi foreløbig fået monteret denne MO-kompressor, der her står på ØSJS nr. 6.

Foto: Carl Otto Jensen.

en drejebænk, som Erik har lånt os, til værkstedet, selv om det knæb noget på grund af snestormene. Vi fjernede den øverste del af førerhuset og kulkasserne, og 3. marts 1979 var der for første gang i mange år fyr på risten, idet vi denne dag kogte maskinen ud. Ugen efter blev maskinen tømt for vand og slam, og vi løftede derefter kedlen ved hjælp af svelleklodser og donkrafte.



I oktober måned blev kedlen på nr. 6 løftet af undervognen ved hjælp af de hjemmelavede løftbukke. Foto: Carl Otto Jensen.

Efter et par ugers arbejde var vi klar til at tage rør ud, og den 21. april var alle rør ude, så vi kunne få kigget kedlen efter indvendig. Den er i det store og hele god, men det bliver sandsynligvis nødvendigt at tage fyrboksen ud for at kunne skifte et par vanskeligt tilgængelige nagler, ligesom vi må sætte ny bund i røgstammeret.

I løbet af sommeren har vi også fået færdigindrettet værkstedet og opsat trykluftudstyr m.m. ((kompressoren er fra en MO vogn).

Vi har foreløbig lagt arbejdet på kedlen tilside og koncentrerer os nu om renovationen af undervognen, som skal have bl.a. nyt førerhusgulv, ny plade over forreste vandkasse, ny askekasse, ny barrierekant. Samtidig har vi adskilt cylindre og glidere for at se, hvor meget der skulle gøres her, og vi fik en alvorlig forskrækkelse, idet det er nødvendigt at bore cylindrene op og få støbt to nye stempler. Højre stempel er simpelthen revnet og venstre cylinder har en ca. 3 mm dyb ridse.

For at komme til at arbejde rigtigt på undervognen har det været nødvendigt at løfte kedlen ned fra undervognen, og hertil har Erik med sædvanlig opfindertalent fået konstrueret et sæt særdeles solide løftbukke, som samtidig er meget lette og handy. Tak til Bandholm Maskinfabrik for materialerne. Der er også lavet et sæt rullebukke, så vi kan rulle kedlen rundt for bedre at kunne komme til.

For tiden er vi ved at lægge sidste hånd på rengøringen af undervognen, mens Erik er ved at fremstille et apparat til udboring af cylindrene. Arbejdsholdet er nu på 5 mand, men vi kan sagtens være et par stykker til, så har du lyst til at være med til at få nr. 6 ud at køre igen, er du velkommen i Høng tirsdag aften. Vi synes selv, vi har det sjovt i Høng.

DEN TRANSIBIRSKKE 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.

På togrejsen fra Moskva og østpå gøres ophold i Novosibirsk, Irkutsk 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 rejseens pris.

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

Afgang: 1/3 - 29/3 - 17/5 - 7/6 - 21/6 - 28/6.

Priser fra kr. 3.495,- ekskl. tillæg for 16 dage.

Rekvirer program og detaljeret turbeskrivelse.

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

ALT REJSER

VESTERBROGADE 6 D - 1620 KØBENHAVN V

TLF.: 01 - 12 20 30

**SCANDIA
RANDERS**

MARIBO
HVIDEVARESERVICE

v/ Mogens Stryhn

Kirstinelundsvej 7

Tlf. (03) 88 29 93

Køl og Frys

Vask og Opvask

JERNBANEHOTELLET

Maribo

Tlf. (03) 88 02 87

Hotel

Restaurant

Krostue

Diner Transportable

Velkommen hos

JANE og GERT HANSEN

MF-HOBBY

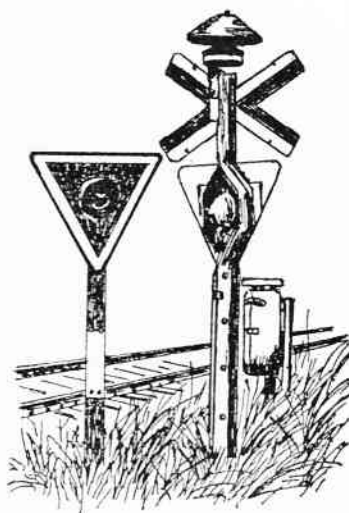
v/ Arne Jensen

Middelfartvej 132 – Odense

Tlf. (09) 16 60 30

Stort udvalg i hobbyartikler

Fleischmann og andre gængse mærker i
modeltog



**PRIVAT-
BANERNE
HILLERØD**

Gribskovbanen og
Hillerød-Frederiksværk-Hundested Jernbane

Hjemmelavet medister – Leverpostej – Spegepølse

Pålæg – 1. kl.s varer fra FAGMANDEN ...



**Bandholm
Slagterforretning**

HENRY HANSEN

Havnegade 7 . Bandholm
4930 Maribo . Tlf. (03) 88 85 33



BODEGA SPAR 2

v/Bent Hansen
Lodsvej 1 – Dalmose
Telefon (03) 58 84 44

Stedet hvor man mødes
og hygger sig med vennerne

RØRBÆK BAGERI

v/ Erik Mejer
Nykøbingvej 1
Sakskøbing
Tlf. (03) 89 40 56

Alt i friskbagt brød og lækre kager
fra **Deres Håndværksbager**



Vil De have service –
så køør til

KJELD MORTENSEN Service

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

Maskinvask og Quick Service

Vegger Kro

v/ Leif Ørndorf
Tlf. (08) 66 62 60
Selskaber modtages indtil 200 kuverter
Et godt spisested – Fornuftige priser

Bandholm EL-forretning

Aage Pedersen
Stationsvej – Bandholm
(03) 88 80 55

CHEVRON SERVICE

v/ Bo Johansson
Maribovej 134 – Nakskov
Tlf. (03) 92 23 21

Benzin – Olie – Smøring – Quick Service
Alle autoreparationer udføres

Salg af brugte biler

SKIPPERKROEN

v/ Jens Andersen
Kirkegade 4
Struer
Tlf. (07) 85 17 23

Et godt sted at mødes
og hygge sig med vennerne



Hads–Ning Herreders Jernbane