



# jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

1

20. ÅRGANG

FEBRUAR/MARTS 1980

KR. 12,50



# Få bedre råd

Skal der være råd til mere end dagen og vejen, så tal med os om at få de faste udgifter fordelt over hele året med en Plankonto. Med en Plankonto undgår man de skrappe måneder, fordi vi trækker et ensartet beløb på lønkontoen hver måned og sørger for, at alle udgifter betales til tiden.

Der er indbygget »budgetudjævningskredit« i en Plankonto. Det betyder, at vi lægger ud i de måneder, hvor der er underskud på kontoen.

## Planlægning nu - gi'r bedre råd senere

Når der er plan i den daglige økonomi, er det lettere at få noget til overs. F.eks. til større nyanskaffelser, eget hus og andre investeringer.



- Er du lykkelig Herodot?  
- Ikke helt, jeg mangler syv øre!

FM © Copenhagen press

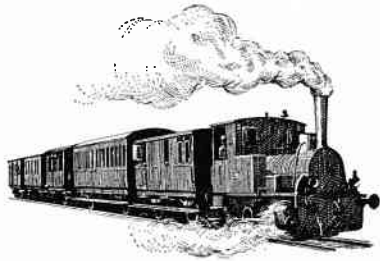
Få Sparekassens gratis håndbøger »Før De investerer«, »Før De handler hus« og »Før der handles landbrugsejendom«, og lad os sammen lægge en plan, som får det daglige budget og opsparing til at hænge sammen.



Spørg

**SPAREKASSEN** **sds**  
- så har du et problem mindre.

LandSjælland 1984



# jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

## Ansvarshavende redaktør:

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

## Redaktionskomité:

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

## Annonceekspedition:

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

JERNBANEN udsendes omkring den 25. i månederne februar, april, juni, august, oktober og december.

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

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

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

Tryk: Herfølge Bogtrykkeri, Herfølge

## Forsidebilledet:

Den 20. januar 1980 fyldte Gribskovbanen 100 år, og banen gik ind i de næste 100 år i en tid, hvor samfundets afhængighed af den kollektive trafik er blevet betydelig. Mange mennesker benytter nu tog og busser til og fra arbejde. Transporten til stationen sker ofte med cykel, som det ses her i Hillerød.

Foto: Ole-Chr. M. Plum.

20 årgang

Februar/Marts 1980

Nr. 1

## Sidste år som teen-ager!

Den 15. januar 1980 blev Dansk Jernbane-Klub 19 år, og dermed påbegyndtes det sidste år som teen-ager. Gennem de 19 år har etableringen af vor forening med den struktur, som vi kender den i dag, fundet sted. Det har været muligt at få startet kørsel på tre veteranbaner samt at få etableret en udflugtsstamme, der fører en meget aktiv tilværelse over det ganske land. I Jylland, på Fyn samt Lolland-Falster findes fire aktive lokalafdelinger og hovedforeningen arrangerer møder i København. Endelig har DJK gennem de 19 år skabt et stort arkiv med værdifuldt materiale om de danske jernbaners historie. Dette materiale har dannet grundlag for en lang række bogudgivelser på eget forlag.

I det 19. år tæller foreningen ca. 1500 medlemmer, hvoraf ca. 200 er aktive omkring vore tre baner. Den øvrige medlemsskare er aktiv ved gennem vort tidsskrift JERNBANEN at holde sig orienteret om danske jernbaners forhold både historisk og nutidigt set.

Nu, hvor teen-ager-tiden for DJK er ved at være slut, er der mange krævende opgaver, som foreningen gerne vil løse – især i forbindelse med bygning af remiser og vognhaller til foreningens materiel. For at kunne løse disse opgaver kunne vi godt være nogle flere, og her vil vi gerne appellere til vor trofaste medlemsskare. Kunne De skaffe os et nyt medlem? Hvis det er tilfældet, så lad Deres bekendte anføre Deres navn og adresse på girokortet, som benyttes til indbetalingen af kontingentet + optagelsesgebyr sammen med sit eget navn. Som en beskedent tak for indsatsen vil vi sende Dem 15 forskellige postkort med tog. Blandt de nye medlemmer vil vi trække lod om 10 eksemplarer af foreningens bog om Nærumbanen. For at deltage i denne lodtrækning må indmeldelse ske inden den 15. juni 1980.

Ole-Chr. M. Plum – Birger Wilcke.

## Nyt fra UK-Modeller

Jeg beklager, at vores model af **C maskine** blev så forsinket, men nu er den hos forhandlerne, og er, synes jeg selv, en pæn og nøjagtig model.

**Me motorvognen** ventes inden alt for længe, men jeg tør ikke give nogen dato endnu.

Informationsblad nr. 2 udkommer i marts med en masse information om vores produkter, billeder af C maskine og Preci-Trak, stationstegninger m.m.

Det fås hos forhandlerne eller direkte (kr. 5,00).

Med venlig hilsen

## UK - Modeller

Postbox 32, 2620 Albertslund



Vestergade 51

Randers

Tlf. (06) 42 53 88

Gode værelser til rimelige priser

Et 1. kl. spisested



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

2. del

af John Poulsen

## Statens overtagelse af Det sjællandske Jernbaneselskabs baner

Sigtet med 1879-loven var – som netop omtalt – at fremme jernbanebyggeriet, primært gennem anlæg af statslige sidebaner i Jylland. Men loven fik også indirekte konsekvenser på Sjælland, hvor end ikke hovedbanenettet – på grund af det private selskabs manglende interesse i udvidelser af banenettet – var fuldført. Tilmed klagedes der i såvel presse<sup>77</sup> som Rigsdag<sup>78</sup> over forskellige forhold ved Det sjællandske Jernbaneselskabs drift. Dette var formentlig medvirkende til, at Estrup, der selv allerede i forbindelse med 1867-loven og ofte siden havde markeret sig som statsbanetilhænger, i januar 1880 fremsatte forslag i Folketinget om statens overtagelse af Det sjællandske Jernbaneselskabs baner<sup>79</sup>.

Forud for fremsættelsen af lovforslaget havde finansministeriet ført nogle forhandlinger med Det sjællandske Jernbaneselskab for at få afklaret selskabets holdning til spørgsmålet. Man havde fremsat et tilbud, der stort set svarede til den senere vedtagne lov, jvf. nedenfor. Dertil svarede selskabets bestyrelse, at man ikke nærede noget ønske om at afhænde banen, men ville forelægge ministeriets forslag for generalforsamlingen. Den påpegede endvidere, at det ville være nødvendigt, at en ekstraordinær generalforsamling ændrede selskabets statutter, da de ikke rummede mulighed for opløsning af selskabet. At selskabets ledelse i starten ikke syntes særlig villig til at sælge, skyldtes måske nok mest formelle grunde, da den først skulle forelægge spørgsmålet for en generalforsamling. Ganske vist var udbyttet af selskabets aktier i 1878 og 79 højere end gennemsnittet for aktieudbytte på dette tidspunkt, nemlig 6 pct.<sup>82</sup> mod gennemsnitligt 5 pct.<sup>81</sup>.

Trods selskabets tab på Kalundborgbanen, jvf. side 146 i »Jernbanen« 6/79, og trods lavkonjunktur var udbyttet altså fortsat ret højt, kun 1 pct. under højdepunktet i 1875<sup>82</sup>. Men noget tyder på, at dette var opnået ved stor tilbageholdenhed m.h.t. reinvesteringer og nødvendige udvidelser, jvf. side 146 i »Jernbanen« 6/79. Og under den stadig mærkbare lavkonjunktur var aktionærernes tiltro til, at udbyttet kunne holdes på dette niveau vel ikke for stor, hvorfor statens tilbud med garanti for 6 pct. rente uden kurstab, jvf. nedenfor, måtte forekomme mere sikkert, og aktionærernes flertal besluttede at sælge.

I Folketinget vandt forslaget bred tilslutning, og ingen ville stemme imod det, men debatten om forslaget rummer dog en række synspunkter, der er af interesse. Især når debatten betragtes i sammenhæng med spørgsmålet om statens overtagelse af de Østjydske Jernbaner, som var til debat samtidigt med udvalgsbehandlingen af Estrups forslag, fremkommer der nogle principielle forskelligheder

i indstillingen til statsdrift, i al fald for så vidt angår sidebanerne.

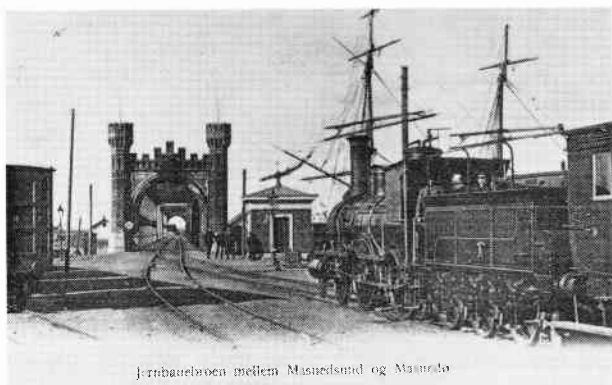
Som begrundelse for forslaget anførte regeringen selv, at man frygtede, at det private selskab ville stille sig i vejen for nødvendige udvidelser og forbedringer, især jo nærmere man kom opsigelsesfristen i 1900, hvor selskabets aktier kunne indløses af staten til kurs 100. For som det hed »I den forudsætning, at der ikke kan være eller blive spørgsmål om forlængelse (af eneretsbevillingen) har regeringen, under hensyn til, at det, eftersom tidspunktet for opsigeligheden rykker nærmere, stedse vil blive vanskeligere at bringe jernbaneselskabets interesser i overensstemmelse med statsmagtens forlangender eller ønsker t.ex. i retning af udvidelser eller forbedringer i anlæg og drift, som ikke i øjeblikket kunne betale sig (. . . fremsat forslaget)«<sup>83</sup>. Lovforslaget gik ud på, at staten ombyttede aktier i selskabet til kurs 125 med 4 pct. statsobligationer med 20 års løbetid. Dermed ville aktionærerne få et udbytte, der ret godt svarede til, hvad de ville få, hvis selskabet i de 20 år frem til 1900 fortsat kunne udbetale et udbytte på 6 pct., der svarede til gennemsnittet i de sidst forløbne år, samt dækning for den indløsning til pålydende, som derefter ville følge<sup>84</sup>. Imod denne form for overtagelse rejstes ingen principielle indvendinger; kun nogle detaljer omkring indløsningen og obligationerne blev debatteret.

Om den meget store obligationsudstedelse på ca. 50 mill. kr. var der således ikke megen debat, men den almindelige holdning fremgår meget godt af et indlæg af F. Juel fra oppositionen. Med reference til det da aktuelle svarsspørgsmål udtalte han, at mens der var udgifter, som regeringen ikke kunne forvente bevilget – som til et fort i Øresund – var der: »andre udgifter, som så at sige enhver regering, endog en regering, der lever på en så spændt fod med Folketinget som den nuværende, vil kunne vente at få bevilgede, og dertil degner jeg de anlæg, der have en produktiv karakter, som tjener til fremme og udvikling af landets samfærdsel og omsætningsforhold og derved bringer produktionen i landet til at stige«<sup>85</sup>.

Det var vel netop denne udvikling af samfærdslen, der var forslagens hovedsigte, og på dette område havde Det sjællandske Jernbaneselskab ikke bidraget voldsomt. Erindringen om besværlighederne ved at få selskabet til at anlægge nye baner selv i starten af 70'erne, jvf. siderne 145–146 i Jernbanen nr. 6/79, hvor 1. del af artiklen bragtes, var klar, og man anså det øjensynlig som på forhånd givet, at det ikke ville være muligt at få selskabet til at anlægge f.eks. den meget nødvendige forbindelsesbane Slagelse–Næstved<sup>86</sup>. Derfor fremsatte flere medlemmer af Folketinget forhåbninger om, at det fremover ville blive lettere at få gennemført anlæg af nye baner<sup>87</sup>. Ligeledes forventede man, at statsovertagelsen kunne

føre til en forbedring af de københavnske banegårdsforhold<sup>88</sup>, der var under behandling i et udvalg<sup>89</sup>. Et af de første skridt efter overtagelsen burde være etableringen af en færgeforbindelse over Storebælt<sup>90</sup>, der hidtil var strandet på, at de to selskaber på hver side af bæltet ikke havde kunnet opnå enighed. Det samme angik forbindelsen mellem Sjælland og Falster og en eventuel senere forbindelse med Sverige<sup>91</sup>. Dertil kom ønsket om en udvidelse af toggangen, som det ikke havde været muligt at få gennemført under det private selskab, der især ikke ville indsætte de omkostningskrævende nattog, der derfor udelukkende løb i Jylland-Fyn<sup>92</sup>. Enkelte folketingsmedlemmer håbede endog, at statsovertagelsen ville betyde en forøgelse af rejsehastigheden<sup>93</sup>.

Den omtalte fremme af vareomsætningen skulle ske gennem nedsættelse af taksterne til samme niveau som i Jylland/Fyn. I forhold til 1867 – se Jernbanen nr. 6/79, side 144 – var differencen blevet mindre, idet de sjællandske takster var blevet sat ned i 1870 og de jysk-fynske sat op i 1872, men over de mest almindelige afstande var Det sjællandske Jernbaneselskabs takster dog ca. 5 pct. højere for personer og 15–20 pct. højere for gods end taksterne på de jysk-fynske statsbaner<sup>94</sup>. En takstnedsættelse ville således have en betydning, især i samklang med periodens mange bestræbelser på at nedbringe omkostningerne og udgifterne; bestræbelser, der i et vist omfang var særlig kraftige under lavkonjunkturen<sup>95</sup>.



Jernbanebroen mellem Masnedesund og Malmø

De mange problemer og transaktioner i forb. med Sydbanen og Falsterbanen var med til at rejse modstanden mod DsJ's fortsatte drift af de sjællandske hovedstrækninger. Færgefarten ved Masnedesund kom da også først i gang efter statens overtagelse. Billedet er fra omkr. århundredskiftet.

Mens der således var bred tilslutning til købet af Det sjællandske Jernbaneselskab, indebar denne tilslutning ikke nogen ubetinget tilslutning til statsdrift i al almindelighed. Af en del af debatdeltagerne blev spørgsmålet nemlig kædet sammen med et privat forslag fremsat af Winther, der gik ud på, at staten skulle købe de Østjyske Jernbaner<sup>96</sup>. Dette selskab, der drev de nyåbnede baner Randers-Grenå og Århus-Ryomgård, var kommet i krise, fordi banerne for over 50 pct.s vedkommende var finansieret ved prioritetslån fra banker, og disse lån kunne opsiges med kort varsel<sup>97</sup>. Da Østjyske Jernbaners udbytte i de første år havde været ringe – kun 0,8 pct.<sup>98</sup> – kunne selskabet ikke svare renter og afdrag af lånene og truedes af lukning. Forslaget gik derfor ud på, at staten købte banerne for ialt 4,5 mill. kr., svarende til indløsning af lån med renter og indløsning af aktierne til kurs 100, hvilket nok var temmelig dyrt, forholdene taget i betragt-

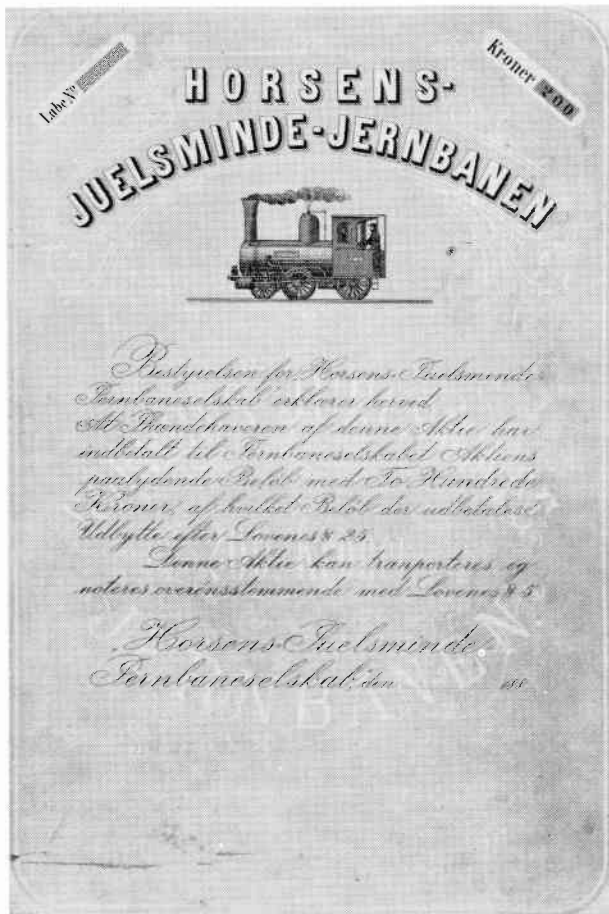
ning<sup>99</sup>. Disse baner var ikke de eneste nyåbnede selskaber, der var i vanskeligheder, og enkelte talere var inde på faren for, at købet af Det sjællandske Jernbaneselskab ville skabe præcedens, således at staten kom til at købe andre baner, f.eks. det Østsjællandske Jernbaneselskab og Lolland-Falsterske Jernbaneselskab, der begge var domineret af Privatbanken og ikke havde haft særlig gode driftsresultater i de første år.

Især i forbindelse med debatten om køb af Østjyske Jernbaner, var der flere folketingsmedlemmer, der vendte sig mod, at staten på denne vis reddede betrængte aktionærer<sup>100</sup>, og med en beslutning om at forlænge et ydet statslån til banerne blev forslaget indtil videre stillet i bero<sup>101</sup>, selv om enkelte folketingsmedlemmer havde tilkendegivet, at de kun ville stemme for overtagelsen af Det sjællandske Jernbaneselskabs baner, hvis staten også overtog de østjyske. De betænkeligheder for at købet ville medføre krav om statsovertagelse af andre baner, som næredes af enkelte folketingsmedlemmer, blev imødegået af Estrups garanti om, at beslutningen ikke indebar nogen forpligtelser i retning af yderligere køb<sup>102</sup>.

Estrups forslag blev vedtaget i stort set uændret form i juli 1880, og en overenskomst undertegnedes 1. september, således at overdragelsen af Det sjællandske Jernbaneselskabs baner i regnskabsmæssigt henseende skete pr. 1. januar 1880<sup>103</sup>. Foruden en aktiekapital på ca. 30 mill. kr. havde selskabet en prioritetsgæld på 13 mill. kr., som blev overtaget af staten. Alt i alt stod banerne staten i ca. 51,5 mill., dog fragik en aktiepost, som staten havde, på 8,5 mill. kr. Regnet pr. km var disse banestrækninger nok nogle af de dyreste, som nogensinde tilgik De danske Statsbaner, især når de ret store investeringer, der måtte til i årene umiddelbart efter overtagelsen, tages med i betragtning, jvf. side 25.

Først i 1881 blev det besluttet at overtage de østjyske jernbaner, hvis økonomiske situation var ret udsigtsløs. På grund af dette, og vel nok fordi der havde vist sig den ovenfor omtalte modvilje mod at redde aktionærernes kapital, blev den endelige købesum noget lavere end oprindeligt foreslået. Staten overtog banerne for 3,4 mill. kr., hvilket dækkede lånene med påløbne renter samt 50 pct. af aktiekapitalen<sup>104</sup>. Overtagelsen af Randers/Århus-Grenå-banerne var den sidste større statsovertagelse af private jernbaner helt frem til slutningen af 1940'erne, men dette betød ikke, at der var sket nogen egentlig afklaring af spørgsmålet om stats- eller privatdrift på sidebanerne.

Statens overtagelse af Det sjællandske Jernbaneselskabs baner var egentlig en konsekvens af den opfattelse, som var vokset frem i løbet af 1870'erne, og deltes af endog f.eks. Fønnesbeck, der havde fremsat privatbaneloven i 1873: nemlig at hovedlinierne i det danske jernbanenet burde være statsejede. At overtagelsen skete på dette tidspunkt – hele 20 år før enerettens udløb – skyldtes formentlig to – omend sammenhængende – faktorer: at det private selskab havde været meget negativt over for udvidelser af banenettet – således at end ikke hovedlinierne kunne anses for fuldført – og ligeledes havde været uvilligt til i det hele taget at udvide driften; samt at man ønskede at fremme befordringsmulighederne gennem sådanne



Aktionærerne i Det sjællandske Jernbaneselskab var nok de sidste danske jernbaneaktionærer, der gjorde en god forretning - lige bortset fra dem, der havde aktier i Tietgens selskaber, bl.a. Lolland-Falsterske Jernbane, som var garanteret 4 pct. udbytte af staten. De flot udsmykkede værdipapirer var ikke længere et spekulationsobjekt, og op mod århundredskiftet var det en stadig ringere del af de nye privatbaners aktier, som kom på private hænder. De, der kom det, samlede gerne på nogle få hænder - lokale gods- eller industriejere. De fleste aktier tegnedes af kommunerne, og graden i offentlig finansiering af det danske jernbanenet var derfor langt større end en opgørelse i stats- og privatbaner lader ane.

driftsudvidelser og gennem en sænkning af taksterne. Overtagelsen af de østjyske baner var derimod mere nødvendigt, idet overtagelsen først skete, da banerne var truet af lukning, og udsporang således mere af ønsket om overhovedet at bevare banerne, end af en konsekvent sidebanepolitik.

### Efter overtagelsen af Det sjællandske Jernbaneselskabs baner

Med overtagelsen af Det sjællandske Jernbaneselskab og de østjyske baner var forholdet mellem stats- og privatbanernes andel af det samlede jernbanenet blevet afgørende forrykket, idet privatbanerne fra at udgøre ca. 45 pct. af nettet var skrumpet ind til kun ca. 15 pct.<sup>105</sup>, der alle var sidebaner. Også på sidebaneområdet fortsatte statens aktiviteter, idet det i 1881 besluttedes at anlægge Skive-Glyngøre (oprindeligt planlagt som privatbane) og Tommerup-Assens, der begge anlagedes med et tiskud fra egnen, på hhv. 80.000 og 90.000 kr. pr. mil, i overensstemmelse med 1879-loven. Denne lov havde sigtet på, at også de sekundære baner skulle anlægges af staten, men samme år som de to ovennævnte baner besluttedes, blev der også

givet koncession til to nye privatbaner, nemlig Odense-Bogense og Randers-Hadsund. Medvirkende til at disse to baner besluttedes anlagt som privatbaner var vel nok, at koncessionsansøgerne ikke ønskede direkte tilskud fra staten. Til Nordfynske Jernbane ønskedes blot et lån til halvdelen af ekspropriationsomkostningerne, og til Randers-Hadsund Jernbane ønskedes intet<sup>106</sup>. Staten frafaldt ganske vist sit lån til Nordfynske Jernbane allerede i 1883, men tilskuddet blev dog dermed kun ca. 26.000 kr. pr. mil<sup>107</sup>.

Det politiske klima kom imidlertid fra efteråret 1881 til at sætte sit præg på udviklingen af jernbanenettet, idet Folketingets beslutning om »visnepolitikken« gjorde det temmelig udsigtsløst for regeringen at få gennemført yderligere statsbaneanlæg. I perioden frem til valget i 1884 blev der kun givet koncession til de to privatbaner Horsens-Juelsminde og Århus-Hou, der begge fik afholdt halvdelen af ekspropriationsomkostningerne af staten<sup>108</sup>. Med denne form for tilskud havde man egentlig fået et nyt princip, der dog ikke med hensyn til tilskuddets størrelse adskilte sig ret meget fra det tidligere faste tilskud pr. banemil. Dette princip kom - med en enkelt undtagelse

i 1886 (Ribe-Vedsted) – ikke senere til anvendelse, hvilket vel i høj grad hang sammen med, at næsten al jernbanelovgivning lå stille i perioden 1884–88. Allerede dagen efter, at oppositionen 19. november 1884 fremsatte »ørkesløshedserklæringen« blev et regeringsforslag om en række privatbaner afvist med henvisning til erklæringen. Herefter var det først, da forhandlingspolitikken sattes igennem omkring 1888–89, at der atter blev udstedt enkelte jernbanelove, dels til et par statsbaner med tilskud fra egnen og dels til et par privatbaner<sup>109</sup>. Og det var først den omfattende privatbanelov fra 1893, der for alvor satte gang i privatbanebyggeriet, befordret af en statsstøtte på 50 pct. af hele anlægskapitalen, incl. ekspropriationsomkostninger og materielanskaffelser<sup>110</sup>.

Når resultaterne af statens overtagelse af Det sjællandske Jernbaneselskabs baner skal bedømmes, må det netop skitserede politiske klima tages med i betragtning, da det i al fald fik konsekvenser for de udvidelser af det sjællandske banenet, som man havde forestillet sig statsovertagelsen ville indebære. Bl.a. på grund af ørkesløshedspolitikken var det først i 1892, at Slagelse-Næstved banen kunne åbnes, efterfulgt af flere andre, bl.a. Kystbanen til Helsingør. Mens det således kneb med resultater på dette område, medførte statsovertagelsen dog andre væsentlige forbedringer. Således skete der fra 1885 en væsentlig udvidelse af toggangen<sup>111</sup>, og taksterne blev i 1882 nedsat til samme niveau som de jysk-fynske statsbaners<sup>112</sup>. Også med hensyn til de stærkt savnede færgeforbindelser betød statsovertagelsen fremskridt, idet færgeforbindelsen over Storebælt åbnedes i 1883, og færgeoverfarten mellem Sjælland (Masnedø) og Falster i 1884<sup>113</sup>. Samtidig skete der en række væsentlige tekniske forbedringer, der dels omfattede nyt driftsmateriel og dels en række faste anlæg. Væsentligst var her udskiftningen af de hidtil benyttede jernskinner med nye valsedede stålskinner, et arbejde, som i det små allerede var påbegyndt under det private selskab, og udvidelser af forskellige stationer, herunder især banegården i København.

Disse forbedringer medførte, at der i årene 1880–86 måtte investeres yderligere 7,7 mill. kr. i de sjællandske baner<sup>114</sup>. Men dertil kom, at en del af forbedringerne blev afholdt via driftsindtægterne, og dermed påvirkede driftsresultatet negativt. Således svarede overskuddet i 1885–86 kun til 3 pct. af den anbragte kapital, mens det i 1880–81 havde udgjort 4,7 pct.<sup>115</sup>. Mens resultaterne af statsovertagelsen således ikke var heldige i økonomisk henseende, så var de på det trafikale område bedre: Den markante fremgang på især godstrafikområdet – fra 63 tonkm pr. banekm i 1879 til 85 togkm pr. banekm i 1884–85<sup>116</sup> skyldtes vel delvis et mindre konjunkturopsving i starten af firserne, men de lavere takster og den væsentligt udvidede toggang – med deraf følgende hurtigere befording – har uden tvivl været stærkt medvirkende.

Men i denne sammenhæng er det værd at bemærke, at der ikke kun var tale om forbedringer i egentlig forstand, men faktisk også om, at staten måtte indhente det vedligeholdelsesarbejde, som det private selskab havde forsumt. Der er ingen tvivl om, at en hel del af disse udgifter havde været uundgåelige for det private selskab, hvis det overhovedet skulle kunne fortsætte driften frem til 1900<sup>117</sup>. Dertil kom, at der netop i 70'ernes slutning var

begyndt at foregå en meget hurtig videreudvikling af dels spor- og dels rullende materiel, der ville have betydet, at DsJ's materiel ville have været underlagt – hvad man med en marxistisk term betegner – en hurtig moralsk forældelse. D.v.s., at selv om selskabets materiel ikke var udslidt i faktisk forstand, så ville der for det privatkapitalistiske selskab bestå et dilemma mellem kravet om rentabilitet – som kunne skabes gennem indførelse af den nyeste teknologi – og den begrænsede tidsfrist, hvori investeringerne kunne forrentes<sup>118</sup>.

Hvorvidt dette forhold var selskabets aktionærer bevidst, ved vi ikke, men meget tyder på, at det faktisk var en ganske god handel, man indgik med staten ved overtagelsen i 1880.

## Sammenfatning

Statens overtagelse af de sjællandske hovedstrækninger blev det afgørende skridt i retning af et banesystem, hvor hovedlinierne var på statens hænder. På dette område var det afslutningen på en periode, hvor dansk jernbanepolitik m.h.t. spørgsmålet om statslig eller privat drift havde ført en svingende kurs. Fra 1844, hvor den første bane i det danske monarki åbnedes og frem til 1860'erne, havde jernbanebygningen været overladt private, og kun i forbindelse med de jysk-fynske baner, hvor stridighederne omkring linieføringen truede med at sinke anlæggene, trådte staten nødtvungen til, men overlod driften til et privat selskab. Og ligeledes var statens overtagelse af driften i Jylland-Fyn i 1867 i et vist omfang nødtvungen. Men netop denne overtagelse blev om måske ikke anledningen, så indledningen til omfattende statsbaneanlæg i Jylland-Fyn, især i forbindelse med anlægget af eksporthavnen Esbjerg. Efter disse anlæg betvivlede øjensynlig ingen i rigsdagen mere, at hovedlinierne i det danske jernbanenet fremover burde anlægges af staten.

Selv i perioden 1873–76 rejstes der ikke tvivl om dette, selv om der i denne periode førtes en jernbanepolitik, der søgte at fremme anlægget af private sidebaner. Men denne lovgivning af 1873 var nok præget af en optimisme affødt af den kraftige økonomiske vækst i starten af 70'erne, og strandede vel netop på, at denne vækst stagnerede, og investeringsstrukturen ændredes. Netop i denne periode foregik en anden udvikling, der fik betydning for graden af offentlig finansiering af jernbanerne, idet det i 1870'erne blev mere og mere almindeligt, at kommunerne – som aktionærer – deltog i finansieringen af privatbaner, en udvikling, der hurtigt førte til, at betegnelsen »privatbane« allerede omkring århundredskiftet var misvisende, og måske snarere burde være erstattet med »amts/kommunalebane«. Da dette dels kun tager sin begyndelse i den periode, som denne opgave behandler, og dels ville kræve omfattende detaljerede undersøgelser af de enkelte baner, er der set bort herfra, hvor artiklen behandler graden af offentlig finansiering af baneanlæggene.

Uanset at der i 1870'erne blev lagt skiftende vægt på at fremme private sidebaneanlæg med statsstøtte, var jernbanepolitikken udtryk for en voksende grad af offentlig investering i jernbaneanlæg. På det politiske plan var der øget forståelse af hele infrastrukturens – og herunder jernbanernes – samfundsøkonomiske betydning. For denne



TABEL 1.

BANENETTETS LÆNGDE I KILOMETER FORDELT  
EFTER EJENDOMS/DRIFTSFORM.

AR	Stats. baner	Priv. drevne stats.	Priv. baner	Ialt	Priv.i %.
1847	0	0	32	32	100
....					
1856	0	0	111	111	100
....					
1862	0	59	123	182	67
1863	0	111	157	268	55
1864	0	193	157	350	43
1865	0	226	157	383	40
1866	0	302	157	459	37
1867	302	0	157	459	37
1868	357	0	157	514	30
1869	459	0	207	666	32
1870	496	0	275	771	35
1871	577	0	275	852	30
1872	611	0	295	906	32
1873	611	0	295	906	32
1874	647	0	360	1.007	35
1875	739	0	439	1.228	37
1876	813	0	551	1.364	43
1877	813	0	630	1.443	45
1878	813	0	630	1.443	45
1879	853	0	689	1.542	46
1880	1.245	0	342	1.587	18
1881	1.365	0	238	1.603	15
1882	1.454	30	276	1.770	16

Kilder: DE DANSKE STATS BANER 1847-1947, p.703 korrigeret efter Driftsberetning for De sjællandske Jernbaner, Driftsberetning for De sjællandske Statsbaner samt De jydsk-fyenske Jernbaners Drift/De jydsk-fyenske Statsbaners Drift.

Oplysninger om de privatbaner, der ikke hørte under DsJ: Buch & Gomard: Danmarks Jernbaner, suppleret med kilometerangivelser i Danmarks Rejseforbindelser, 1951. (De i denne køreplan angivne afstande er "takstkilometer", hvorfor små unøjagtigheder kan forekomme.

kunne allerede aflæses i de tendenser til, at jernbaneudbygningen fremmede den økonomiske vækst i bredden, som 70'erne havde vist<sup>118</sup>.

Men på et mere overordnet politisk-økonomisk plan var denne ændring først og fremmest et produkt af den generelle ændring af statens rolle, som blev affødt af den fremvoksende kapitalistiske økonomi. I dennes tidligste – liberalistiske – fase havde de generelle betingelser for

dens fremvækst, altså også infrastrukturen, i sig selv været genstand for dens investeringer. Men i takt med, at forrentningsmulighederne blev større på andre områder, forekom det mindre tillokkende at investere i den uproduktive infrastruktur, hvor investeringerne tilmed havde en meget langsigtet karakter. Den enkelte kapital, der kun kan have øje for de særlige betingelser for sin egen produktion – og ikke de almene – vil således ikke deltage i etableringen af infrastrukturen, men overlader opgaven til staten, der også – set ud fra kapitalens samlede interesser – bedre vil kunne varetage de almene betingelser. Og i og med, at disse almene betingelser – som f.eks. jernbanerne – også fremstår som almene goder skabt af »Udviklingen«, kan den økonomiske nødvendighed forbindes med den politiske betimelighed. Dette forhold havde Marx allerede i 1857-58 behandlet i »Grundrisse<sup>120</sup>, og disse generelle betragtninger stemmer ganske godt overens med udviklingen i den danske jernbanepolitik godt, 20 år efter. Til billedet af den danske udvikling hører naturligvis også, at landets hovederhverv – landbruget – havde store fordele af udbygningen af infrastrukturen, der i høj grad var forudsætningen for den strukturændring i produktionen, som for alvor satte igennem op mod århundredskiftet.

Uanset hvor dybt erkendelsen af disse forhold gik, og hvilke udformninger den fik på det politiske plan, så var det denne tendens, der slog igennem i dansk jernbanepolitik i 1870'erne. Den fik sin mest markante udformning i Estrups lovgivning i 1879-80, der på længere sigt muligvis ville have betydet, at det danske jernbanenet var blevet 100 pct. offentligt finansieret.

#### Noter (1. del)

- 1 Der tænkes her på: Schulz' danmarkshistorie bd. V og Politikens danmarkshistorie bd. 11 og 12.
- 2 Dette er særlig udpræget i Politikens danmarkshistorie bd. 11.
- 3 Hansen, Sv. Å.: Økonomisk vækst, p. 172-179.
- 4 ibid, p. 176, tabel VIII, 1, – sml. bilag A tabel 1.
- 5 Buch & Gomard: Danmarks Jernbaner.  
Koed, J. m.fl.: Danmarks Jernbaner i 125 år.  
Willerslev, R., Hovedtræk...
- 6 Willerslev, Hovedtræk, p. 19-20.
- 7 Willerslev, Hovedtræk, p. 76.
- 8 ibid., p. 20.
- 9 Som en lidt kurios illustration af dette kan nævnes en i Leipzig 1859 udgivet håndbog: J. Micharlis: Deutschlands Eisenbahnen. Ein Handbuch für Geschäftsleute, Capitalisten und Speculanten, der giver et overblik over investeringsmulighederne i de tyske jernbaner.
- 10 Willerslev, Hovedtræk, p. 22, samt: Henderson, p. 161-162.
- 11 Willerslev, Hovedtræk, p. 30.
- 12 Willerslev, Hovedtræk, p. 32.
- 13 Koefoed, p. 15.
- 14 Willerslev, Hovedtræk, p. 32-33.
- 15 ibid., p. 43.
- 16 Willerslev, p. 43 mener, at garantien udstræktes til hele Roskildebanen, mens Koefoed, p. 19 skriver  $\frac{3}{4}$  af anlægskapitalen.
- 17 Willerslev, Hovedtræk, p. 43.

- 18 Koefoed: p. 19. Dette bekræftes dels af driftsresultaterne i driftsberetningerne, og dels af at Willerslev p. 72 nævner, at først efter 1867 kom udbyttet op på 6 pct.
- 19 Willerslev: Hovedtræk, p. 55–56, samt: Koefoed, p. 17.
- 20 Willerslev p. 58.
- 21 *ibid.*
- 22 Buch & Gomard, p. 211.
- 23 RT, LF 1866/67, sp. 747 (Estrup).
- 24 *ibid.*, sp. 750.
- 25 *ibid.*, sp. 1076 (Estrup).
- 26 Willerslev, Hovedtræk, p. 62, samt Schovelin, p. 123 og 172.
- 27 Hhv. Scharling: Den sjællandske, p. 319 og Buch & Gomard, p. 212.
- 28 RT, LF 1866/67, sp. 2445.
- 29 RT, FF 1866/67 sp. 4069.
- 30 se f.eks.: RT, LF 1866/67, sp. 1167 og FF sp. 4057.
- 31 Willerslev: Hovedtræk, p. 33.
- 32 Under debatten opererede man dog med en konkurrence på et mere abstrakt niveau, nemlig mellem driftsformerne på hhv. Sjælland og Jylland, og enkelte Landstingsmedlemmer mente i den forbindelse, at denne »system-konkurrence« satte en vis grænse for takst- og trafikudviklingen, se f.eks.: RT, LF 1866/67, sp. 1171.
- 33 RT, LF 1866/67, sp. 1182.
- 34 Scharling: Konkurrencedrift, p. 380, samt RT, LF, 1866/67, sp. 1185.
- 35 RT, LF, sp. 1705.
- 36 Willerslev: Hovedtræk, p. 70–71 samt Schovelin, p. 172f.
- 37 *ibid.*, p. 70 hhv. Nørregård, p. 33f.
- 38 jvf. Driftsberetning 1866.
- 39 Hansen, p. 181.
- 40 Wilcke, p. 54ff.
- 41 Willerslev: Hovedtræk, p. 60–62 og Hansen: Økonomisk vækst . . . , p. 169–171.
- 42 Scharling: Konkurrencedrift . . . , p. 376ff, samt Dorn: Aufgaben . . . , p. 29ff.
- 43 Scharling: Konkurrencedrift . . . , p. 379f, samt Dorn: aufgaben . . . , p. 12f.
- 44 f.eks.: RT, LF, sp. 1169 og sp. 1070.
- 45 se Henderson: p. 169–189.
- 46 Rigsdagens daværende bibliotek om jernbanepolitik beror nu på DSB Jernbanemuseet, Sølvgade 40, Kbh.
- 47 RT, LF 1866/67, sp. 1061 (Jessen).
- 48 *ibid.*, sp. 1117 (Melchior).
- 49 *ibid.*, sp. 1116.
- 50 se f.eks.: RT, LF 1866/67, sp. 1090 (Ree).
- 51 jvf. tidligere.
- 52 Buch & Gomard, p. 211.
- 53 Buch & Gomard, p. 212.
- 54 RT, FF 1866/67 sp. 4385.
- 55 Koefoed, p. 24.
- 56 Se: De danske Statsbaner, p. 704.
- 57 RT, FF 1875/76, sp. 4856ff.
- 58 Dette er udførligt beskrevet i Willerslev: Hovedtræk . . . , p. 70ff.
- 59 Koefoed, p. 23.
- 60 Koefoed, p. 23.
- 61 Willerslev: Hovedtræk . . . , p. 74.
- 62 Koefoed, p. 19.
- 63 jvf. afsnittet om de jysk-fynske baner, s. 142f.
- 64 Willerslev: Hovedtræk, p. 75.
- 65 Koefoed, p. 20.
- 66 hhv. Thomassen, p. 18 og Willerslev: Hovedtræk, p. 76.
- 67 Koefoed, p. 24.
- 68 Se f.eks. W. Scharlings to artikler i: Dagbladet 9./10. september 1874.
- 69 Koefoed, p. 24.
- 70 jvf. tabel 1, bilag A.
- 71 Hansen, p. 211.
- 72 Koefoed, p. 21.
- 73 Koefoed, p. 22.
- 74 Willerslev: Hovedtræk, p. 78.
- 75 RT, Tillæg B 1879/80, sp. 3567.
- 76 Koefoed, p. 23.

## Noter (2. del)

- 77 jvf. Scharling: Den sjællandske, p. 317, se f.eks. Dagbladet 18. august 1879.
- 78 se f.eks. RT, FF 1877/78, sp. 356 (Winther).
- 79 Forslaget fremlagdes skriftligt: RT Tillæg A 1879/80, sp. 2375.
- 80 RT Tillæg A 1879/80, sp. 2363ff.
- 81 Hansen, p. 227.
- 82 RT Tillæg A 1879/80, sp. 2378.
- 83 RT Tillæg A 1879/80, sp. 2377.
- 84 RT Tillæg A 1879/80, sp. 2378–79.
- 85 RT, FF 1879/80, sp. 2774.
- 86 Banen havde været optaget i 1873-loven, men blev ikke anlagt, jvf. Buch & Gomard, p. 296.
- 87 RT, FF 1879/80, sp. 2775 (Winther).
- 88 *ibid.*, sp. 2718 (Berg).
- 89 Buch & Gomard, p. 318.
- 90 RT, FF 1879/80, sp. 2780 (W. Scharling).
- 91 Scharling: De sjællandske, p. 330–331.
- 92 RT, FF 1879/80, sp. 2807 (Winther).
- 93 RT, FF 1879/80, sp. 2776 (Winther).
- 94 Scharling: De sjællandske . . . , p. 322–325.
- 95 Hansen, p. 210.
- 96 RT, FF 1879/80, sp. 2479.
- 97 *ibid.*, sp. 2480.
- 98 Buch & Gomard, p. 266.
- 99 jvf. opstilling i op.cit., p. 267.
- 100 RT, FF 1879/80, sp. 2998.
- 101 RT, tillæg B 1 1879/80, sp. 7870.
- 102 RT, FF 1879/80, sp. 2856.
- 103 Buch & Gomard, p. 276.
- 104 *ibid.*, p. 266–67.
- 105 se tabel 1, bilag A.
- 106 Willerslev: Hovedtræk, p. 81.
- 107 Buch & Gomard, p. 280–81.
- 108 Koefoed, p. 26.
- 109 Willerslev: Hovedtræk, p. 82–83.
- 110 Willerslev: Hovedtræk, p. 89.
- 111 jvf. Driftsberetninger. Som ovenfor var antallet af tog-km pr. bane-km vokset fra 3578 i 1879 til 4500 i 1884/85.

- 112 Scharling: Det danske ..., p. 74.  
 113 Buch & Gomard, p. 284.  
 114 Scharling: Det danske ..., p. 72.  
 115 jvf. hhv. Driftsberetning for Det sjællandske Jernbaneselskab / de sjællandske Statsbaner.  
 117 Således var gennemsnitsalderen for de 55 lokomotiver, der blev overtaget af staten ca. 15 år, hvilket – den teknologiske udvikling, som var foregået med lokomotiver i 70'erne taget i betragtning – var temmelig meget. Noget lignende gjorde sig gældende med vognmateriellet. Jvf. RT Tillæg A 1879/80, sp. 2381 (bemærkninger til lovforslaget).  
 118 Dette forhold er bl.a. behandlet i Marx: Grundrisse, p. 429ff.  
 119 Hansen, p. 196 og 201.  
 120 især p. 415ff (Zirkulationsproces) i Marx: Grundrisse.

### Litteraturliste

- Buch, M. & C. I. Gomard: Danmarks Jernbaner, historisk og biografisk håndbog, bd. 1, Kbh. 1933.  
 De danske Statsbaner 1847–1947, Kbh. 1947. Med denne henvisning sigtes kun til s. 501–707. Se endv. Schmidt, Tork og Willerslev.  
 Dorn, A.: Aufgaben der Eisenbahn-Politik, Berlin 1874.  
 Hansen, Sv. Å.: Økonomisk vækst i Danmark, bd. 1 1720–1914, Kbh. 1972.  
 Henderson, W. O.: The State and the Industrial Revolution in Prussia, Liverpool 1967.  
 Koed, J. m.fl.: Danmarks Jernbaner i 125 år, Kbh. 1973.  
 Koefoed, L.: Danmarks, Norges og Sveriges Jernbaner, en historisk Fremstilling, Kbh. 1884.  
 Marx, K.: Grundrisse der Kritik der politischen Ökonomie, Berlin DDR 1974 (1953).  
 Nørregård, G.: Vognfabrikken Scandia Randers 1861–1961, Randers 1961.  
 Politikens Danmarkshistorie: Bd. 11 Folkestyrets fødsel af Sv. Skovmand og bd. 12 De nye klasser af V. Dybdahl, begge Kbh. 1978 (1964).  
 Scharling, W.: Danmarks Jernbanevæsen, i: Nationaløkonomisk Tidsskrift (NøT) bd. 4 (1874), p. 473–476.  
 Scharling, W.: Den sjællandske Jernbanes overgang til staten, i: NøT, bd. 14 (1879), p. 317–333.  
 Scharling, W.: Konkurrencedrift på jernbanerne, i: NøT, bd. 6 (1875) p. 376–404.  
 Schmidt, Chr.: Administrationsforhold, i: De danske Statsbaner 1847–1947, Kbh. 1947, p. 174–199.

- Schovelin, B.: Privatbanken i København gennem 100 år, Kbh. 1957.  
 Schulz: Danmarkshistorie, red. af A. Friis m.fl., bd. IV, Kbh. 1942.  
 Thomassen, P.: Gribskovbanen 1880–1924, Kbh. 1970.  
 Tork, J. A.: Hovedtræk i den samfundsøkonomiske udvikling og: Banerne og andre befordringsmidler samt: Banernes indflydelse på befolkningsbevægelser og bydanelser, alle i: De danske Statsbaner 1847–1947, Kbh. 1947, p. 107–173.  
 Wilcke, B. & P. Thomassen: Lollandsbanen 1974 – 1. juli – 1974, Kbh. 1974.  
 Willerslev, R.: Hovedtræk af banernes historiske udvikling, i: De danske Statsbaner 1847–1947, Kbh. 1947, p. 18–106.

### Kilder

- Driftsberetninger fra Det sjællandske Jernbaneselskab og De sjællandske Statsbaner.  
 Rigsdagstidende (RT), Landstingets (LT) og Folketingets (FT) forhandlinger samt tillæg A og B.



**SM  
LAMPEN**

Oplysninger:

SØREN MADSEN LAMPE A/S  
 EJBYS INDSTRIVEJ 68, 2600 GLOSTRUP  
 TELF.: (02) 45 35 44



### LITRERINGSMÆRKER

Overføringsmærker på 5-farvet ark.  
 Loks og vogne, DSB og privatbaner.  
 Fremstillet af modelbaneforeningen  
**TOGET** i samarbejde med **TOGCENTRET**,  
**Strandvejen 140, 2900 Hellerup,**  
**telefon (01) 62 55 92**

**STØT VORE  
 ANNONCØRER  
 – DE STØTTER OS**

Koger køleren?  
Eller utæt?  
så

### **MARIBO AUTOKØLERSERVICE**

Vesterbrogade 8 – Tlf. (03) 88 02 36

---

### **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 kør til

### **KJELD MORTENSEN Service**

Østre Landevej 46 – Maribo

Telefon (03) 88 00 72

Maskinvask og Quick Service

---

### **BANDHOLM AUTOSERVICE**

Frank Petersen

Bandholm – (03) 88 80 94

---

### **BIRKET AUTOTRANSPORT**

Bandholmvej 100 – Torrig

Tlf. (03) 93 70 21

Al transport udføres  
Udlejning af entreprenørmaskiner  
Levering af grus og sand

## **JERNBANEHOTELLET**

Maribo

Tlf. (03) 88 02 87

Hotel

Restaurant

Krostue

Diner Transportable

Velkommen hos

JANE og GERT HANSEN

---

## **Rødby Tectyl Service**

v/ Peter Pilemand

Rosenvænget 14

Tlf. (03) 90 13 21

Undervognsbehandling

med 6 og 10 års garanti

Fagmæssig udførelse

# DEN BLÅ VOGN

af John Poulsen

Fra en af forårets store nyheder indenfor jernbanelitteraturen – John Poulsens bog »Sove- og spisevogne i Danmark« – bringer vi et mindre afsnit i omarbejdet form.

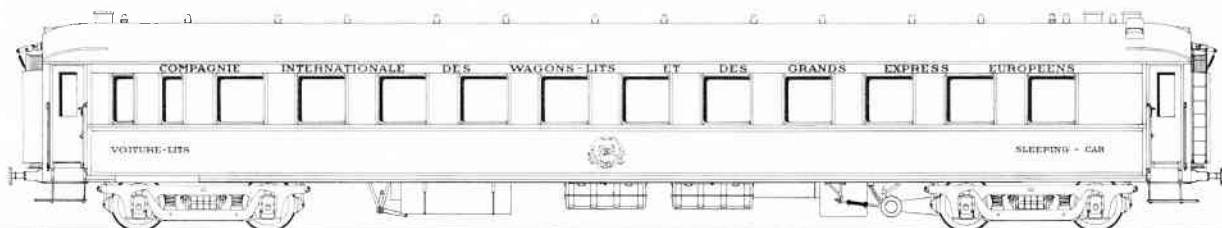
Omkring 1930 stod Danmark ad jernbanen i forbindelse med det sydlige udland, dels via Gedser–Warnemünde–Berlin/Hamburg, og dels via Padborg–Hamburg. I alle tre relationer var der såvel en dag- som en natforbindelse med gennemgående personvogne, og via Gedser var der sovevognsforbindelse til både Berlin og Hamburg; og en kort overgang 1930–33 var der også sovevogn Frederikshavn–Hamburg. Disse sovevognes ruter var alle drevet af MITROPA, der efter 1. verdenskrig havde overtaget sovevognsløbene mellem Danmark og Tyskland. Indtil da havde de været drevet af Det internationale Sovevognsselskab – CIWL – men havde også da endt i Hamburg eller Berlin. Gennemgående kurs- og sovevogne til destinationer syd derfor havde ganske vist i 1907 indgået i en ambitiøs – og urealistisk – plan om at oprette en luksustogsforbindelse mellem Danmark og Frankrig/Italien, men end ikke i mere begrænset form var det blevet til noget. Hamburg og Berlin var fortsat omstigningsstation på jernbanerejsen sydpå.

Det var derfor noget ganske nyt, da der fra 1. juli 1932 dukkede en gennemgående sovevogn København–Paris op. Det var et CIWL sovevognsløb, som var en sidegren af den navnkundige Nordekspres mellem Paris og Warszawa. Nordekspres var blevet etableret helt tilbage i 1896 som luxustog mellem Paris/Ostende og Sct. Petersborg; dog med omstigning til bredspor i Eidtkuhnen/Virbalen. Senere var der vokset en gren Berlin–Warszawa til, med forbindelse videre til Moskva. Under og efter 1. verdenskrig var toget indstillet, men i 20'erne etableredes dog sovevognsløb Paris/Ostende–Warszawa/Riga. Først i 1926 genopstod Nordekspres som et rent luxustog. Det løb nu mellem Paris/Calais/Ostende på den ene side, via Berlin og Warszawa til den polsk-sovejtiske grænse Stolpce/Niegoroje. Den tidligere Sct. Peterborggren endte nu sammen med normalsporet i Riga, og bestod kun af en enkelt sovevogn. I 1929 fik Nordekspres endnu en gren, idet en sovevogn fra Paris i Hannover indlemmedes i et ekspres-tog til Hamburg.

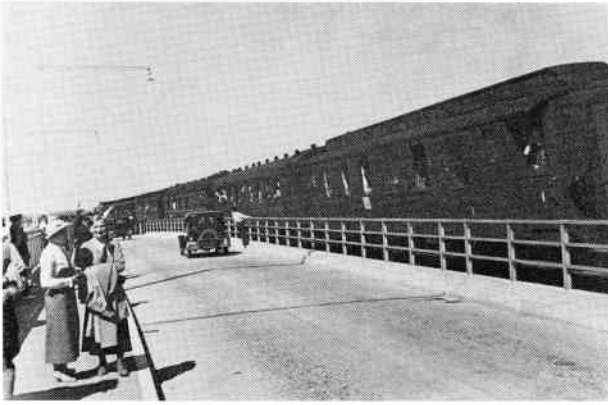
Denne Hamburg-gren, som kun bestod af en enkelt I./II.-klasses sovevogn, blev nu i 1932 videreført med daghurtigtoget Hamburg–Fredericia (–Frederikshavn) og fra Fredericia til København i dagekspresforbindelsen fra Esbjerg, med ankomst kl. 20.20. I modsat retning benyttedes de samme forbindelser, idet vognen gik fra København 8.55 i eksprestoget til Esbjerg, der i forvejen førte gennemgående CIWL-kursvogne til Esbjerg. Fra Hamburg fortsatte vognen kl. 22.00 og ankom til Paris Nord 12.15. Over den danske strækning løb vognen således ikke som sovevogn, men som kursvogn med sofaerne i dagstilling. Den kunne endda benyttes af indenlandske rejsende, der så måtte købe pladsbillet hos CIWL. Det kostede kr. 6,00 på I. klasse, hvor man fik en halvkupé for sig selv, eller kr. 2,00 på II klasse, hvor man måtte dele den med en medrejsende. Løbet var det første CIWL-løb mellem Danmark og det sydlige udland siden udbruddet af 1. verdenskrig. At det kom istand, skyldtes den tidligere omtalte konvention om, at CIWL fortsat skulle drive transitløbene gennem Tyskland. Med sovevognsløbet København–Paris kom Danmark også for første gang i direkte forbindelse med stater syd for Tyskland, og den nye forbindelse blev da også omfattet af en del interesse, ikke mindst da det var en gren af den eksklusive Nordekspres, der kom til landet.

Da den første vogn afgik fra Paris 1. juli 1932, mødte den danske gesandt op på Gare du Nord, og en række indbudte journalister samt repræsentanter for CIWL og Turistforeningen for Danmark deltog i turen. Ved ankomsten i Padborg næste dags formiddag blev de modt af DSBs trafikinspektør, og i Odense var kronprins Frederik på banegården og hilste på selskabet.

Mens det således ikke skortede på opmærksomhed omkring den nye sovevognsforbindelse ved indvielsen, kom det hurtigt til at skorte på rejsende. Om det nu var den den ret lange rejsetid på 26–27 timer – på grund af omvejen over Fredericia med de to færgeoverfarter – eller om det var den ret anseelige pris på en sovevognsbillet II klasse (ca. kr. 50,-) der var grunden, vides ikke. Benyttelsen var i al fald så ringe, at løbet ikke blev genoptaget næste sommer.



Det internationale Sovevognsselskabs type Y (1. serie). Nr. 3588-92 benyttedes til den blå vogn Paris-København. De var bygget af Société Lorraine i 1930. De havde 11. halvkupéer med 1 (1. kl.) eller 2 (2. kl.) pladser, og var udstyret med både trykluft- og vacuumbremse. Tegning: Lars Jensen.



Den blå vogn i tog 60 på vej over Lillebæltsbroen, juni 1935.

Foto: James Steffensen.

Først da Lillebæltsbroen åbnedes i maj 1935, kom den direkte sovevogn Paris-København igen. Rejsetiden var nu afkortet med to timer, således at vognen havde en times tidligere ankomst til Paris og uforandret ankomst i København. Vognen befordredes i togparret 25/60, der også førte gennemgående vogn 1./fællesklasse Fredericia-Hamburg. Ved genoptagelsen af løbet blev der gjort megen reklame for forbindelsen. DSB udsendte en reklameplakat i de franske farver, og da den første vogn ankom fra Paris i maj 1935, bragte Danmarks Radio en direkte reportage fra Københavns Hovedbanegård; noget med de daværende radiotekniske forhold ganske usædvanligt. På sine vinterrejser til Cannes benyttede kongeparret som regel den direkte vogn København-Paris, og blev i sådanne tilfælde i Danmark ledsaget af CIWLs danske direktør Rich. Svendsen. Benyttelsen af vognen synes at være blevet noget bedre, og det besluttedes at lade vognen løbe året rundt. Omvejen over Fredericia kunne man imidlertid ikke undgå, efter sigende på grund af tyskernes stadig større modvilje mod CIWLs transittrafik. Ruten blev indstillet, da anden verdenskrig var en realitet 3. september 1939, hvorved den sydgående vogn »strandede« i Padborg.

Løbet blev indtil 1937 bemandet med fransk personale over hele strækningen, men derefter var der dansk konduktør mellem Hamburg og København. Under »forspillet« i 1932

var der ikke stationeret reservevogn her i landet, men fra 1935 holdt der en vogn i reserve i København. Vognene, der benyttedes i løbet, var alle af CIWLs nye type Y, med numrene 3588-92. De havde 11 kupeer I/II klasse samt et lille tjenesterum, og de var bygget af stål og malet i den karakteristiske blå farve med gule stafferinger, som siden 1926 havde været standard på selskabets stålvoagne. Denne farve – og løbets specielle karakter – gav hurtigt forbindelsen tilnavnet »den blå vogn«; en fiks allusion til vognens eksklusive publikums formodede blodfarve – eller mentale tilstand....

I CIWLs egen køreplan »Guide bleu« var løbet optaget i afsnittet »Grands Express Internationaux« under »Nord Express«. I DSBs køreplaner optrådte navnet derimod ikke, og det ville vel også have virket lidt komisk at tildele den enlige blå vogn i et almindeligt dansk eksprestog det fine navn.

## Mit Nordexpress über Hannover.

Men efter den anden verdenskrigs afbrydelse af den internationale jernbanetrafik, blev »Nordexpress« den første – og i nogle år den vigtigste – forbindelse mellem Danmark og det sydlige udland. At toget så i starten ikke var meget større end førkrigstidens enlige »blå vogn«, og at man skulle huske rationeringsmærkerne, hvis man ville have noget at spise undervejs, er en anden historie, som man kan læse i bogen »Sove- og spisevoagne i Danmark«.

### BODEGA SPAR 2

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

Stedet hvor man mødes  
og hygger sig med vennerne

### Sidste:

Dette nummer af Jernbanen er meget stort som følge af meget aktuelt stof. Til gengæld vil Jernbanen nr. 3 og 4 blive noget mindre.



**Fredag den 21. marts 1980** påbegyndes **teoretisk fyrbøderkursus** i Tølløse. Kursusleder bliver Birger Bruun. Man mødes ved Tølløse st. kl. 19.00. Tilmelding på (03) 48 53 83 til Ole-Chr. M. Plum.

# Fra mine gemmer om Gribskovbanen



Gribskovbanens første station i Hillerød, 1880-97. Bemærk dampvognen med overbygning til venstre i billedet.

af Ole-Chr. M. Plum.

Ved udarbejdelsen af bogen om Gribskovbanen er der gennemgået mange arkivsager, og det er ganske naturligt, at mange af disse ikke kan findes værdifulde nok, når en udvælgelse af stof til en jubilæumsbog skal finde sted. Hver især har alle disse større og mindre dokumenter noget at fortælle eftertiden. I det følgende har jeg fremdraget fire af disse »småtryk«, som også er historie, der må interessere »Jernbanen«s læsere.

Da Gribskovbanen åbnede i 1880 var tiderne anderledes end i dag. Banens første køreplan var tilrettelagt således, at køretiden fra Hillerød til Græsted var 70 minutter mod de nuværende 24–26 minutter. Der var fem minutters ophold på mellemstationerne, og således god tid til at togpersonalet ved ankomsten til et holdested kunne få tid til at råbe holdstedets navn ud langs togstammen, der foruden en af dampvognene måske bestod af en af de oprindelige personvogne eller et par godsvogne.

Befolkningen var dog ikke forvænt med hurtig befording dengang, og banen kom da også til at betyde et stort fremskridt.

Gribskovbanen var på alle punkter meget forskellig fra den tids jernbaner, idet den i virkeligheden var en dampsporvej, hvis spor var udført efter Livesey's system. I stedet for sveller hvilede skinnerne på nogle gryder eller pletter af pressede stålplader, hvortil de var fastgjort med kiler. Det var dog ikke blot sporoverbygningen, der var utraditionel. Ingeniør W. R. Rowan havde udkastet tanken til en dampvogn, hvor man udnyttede vægten af de befordrede passagerer og det befordrede gods som adhæsionsvægt, idet man byggede lokomotiv og vogn sammen i et køretøj. Ideen var besnærende, men det viste sig hurtigt, at disse dampvogne ikke var særligt driftssikre, hvorfor Gribskovbanen også allerede fra starten i 1880 havde et »rigtigt« damplokomotiv.

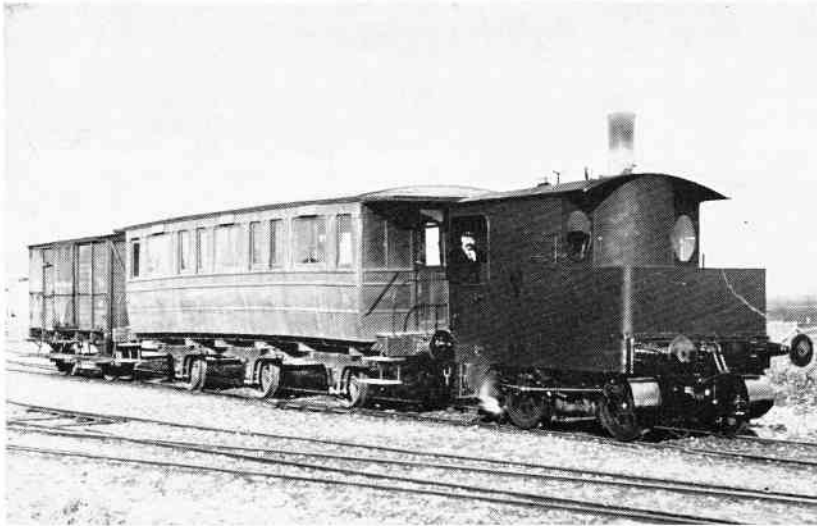
Grydesporet var heller ikke nogen god investering. Det viste sig hurtigt, at den ringe ballastmængde under gryderne ikke var tilstrækkelig til at hindre sideforskydninger i sporet. Regeringens tilsyn påtalte det således: »Sporet er jævnt ujævnt«. I årene 1887–1890 blev hele banelinien forsynet med store mængder ballast, men det var ikke tilstrækkeligt, hvorfor man tre år senere indlagde træsveller i alle skinnestødene, så de blev faste i stedet for svævende.

Græstedbanen blev forlænget til Gilleleje i 1896 og året efter åbnedes Kagerup–Helsingør banen, som blev overtaget af GDS i forpagtning. Ved åbningen af forlængelsen til Gilleleje udsendtes nye »Taxtbestemmelser for Gribskovbanen«. Når man tænker på takstsystemet inden for HT's trafikområde med inddeling i zoner, fristes man til at tro, at ideen hertil måske stammer fra bl.a. GDS' takstbestemmelser for 1896. Under punkt A: »Taxter for Personbefordring« står i § 1 følgende:

»Taxten for Enkeltbilletter beregnes saaledes: Banen er inddelt i følgende 7 Zoner:

Hillerød–Kildeporthus,  
Kildeporthus–Kagerup,  
Kagerup–Maarum,  
Maarum–Saltrup,  
Saltrup–Græsted,  
Græsted–Paarup,  
Paarup–Gilleleje.

For Befordring over 1 Zone er Taxten paa II. Klasse 30 Øre, paa III. Klasse 20 Øre. For Befordring over 2 Zoner er Taxten paa II. Klasse 60 Øre, paa III. Klasse 40 Øre. . . For Befordring over 7 Zoner er Taxten paa II. Klasse 1 Kr. 30 Øre, paa III. Klasse 1 Kr.«



Historisk materiel fra Gribskovbanens første år oprangeret i Græsted i 1923: Lokomotiv nr. 11 (ombygget fra en af de gamle dampvogne), personvogn B 12 og pakvognen KHB D 1.  
Foto: G. Thage.

Endvidere var der nævnt nogle særlige bestemmelser for befordringen mellem Hillerød og »Stoppestedet ved Gribso« samt for befordringen mellem Hillerød og »Stoppestedet ved Slotspavillonen«.

I det nævnte reglement fandtes under »Taxter for Personbefordring« også to paragraffer, som Gribskovbanen med de store rejsetal og mangel på materiel ville få svært ved at kunne opfylde i 1980:

»En hel Vogn til Rejse **med almindelige Tog** kan lejes mod Forudbetaling og, forsaavidt den er disponibel, for en Betaling af 10 Kr. pr. Zone. Naar Vognen benyttes Tur og Retur, er Betalingen 15 Kr. pr. Zone.«

»For **Extratog**, bestaaende af 1 Vogn til 60 á 100 Personer, betales 25 Kr. med et Tillæg af 4 Kr. pr. Zone for Tur, 25 Kr. med et Tillæg af 6 Kr. pr. Zone for Tur og Retur. I sidstnævnte Tilfælde betales endvidere 2 Kr. for hver paabegyndt Time af den Tid, som hengaar fra Ankomsten til Bestemmelsesstedet, og indtil Tilbagereisen tiltrædes. Naar der benyttes meer end 1 Vogn, bliver Betalingen for hver overskydende Vogn 50 pCt. mer end for den første Vogn.«

Når nu jeg er kommet til at studere takstbestemmelser for Gribskovbanen fristes jeg også til at citere et par

paragraffer fra »Reglementariske Bestemmelser og Takster for Gribskov- og Helsingebanen, approberede af Ministeriet for off. Arbejder den 24de Februar 1904«. Her er det paragrafferne om befordring af syge og døde, der har fået tankerne i sving. I § 7 står der således:

»For Befordring af **Syge**, der ikke er angrebne af Sygdomme, som ifølge Loven udelukke Jernbanebefordring, betales 10 Stkr. 3die Klasses billetter og **mindst** 5 Kr., naar Befordringen sker i lukket Godsvogn eller Statsbanernes Sygevogne. 2 Ledsagere kunne medfølge frit i Vognen.

Er Sygdommen smitsom, betales de med Vognens Desinfektion forbundne Udgifter.«

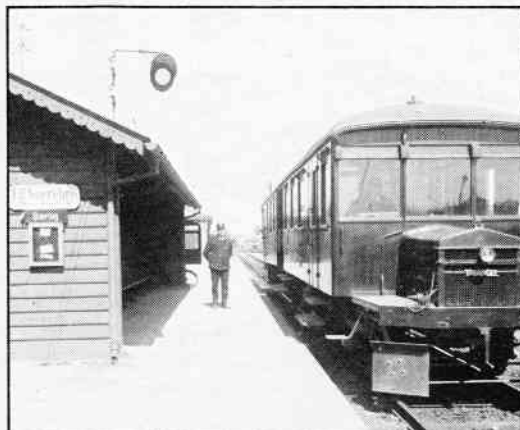
Kunne De måske tænke Dem at blive befordret i en lukket godsvogn på grund af sygdom? Nej, og her må vi da også prise os lykkelige over de tider, vi lever i. Vilkaerne er da heldigvis blevet bedre. Det samme er tilfældet med befordringen af afdøde personer. Tidligere foregik sådanne transporter almindeligvis med tog over større afstande. I dag benyttes en bil som rustvogn. For befordring af lig kunne man i § 22 i det nævnte reglement fra 1904 læse:

»For **Lig** beregnes Fragt som for 6000 Kg. efter Takst 4 og presenningeleje samt de med vognens Desinfektion forbundne Udgifter.«



Først to år efter Hornbækbanens forlængelse til Gilleleje fik man i 1918 taget den station i brug, hvorfra både GDS' og HHGB's tog blev betjent. Her ses »Centralbanegården« kort efter indvielsen med et af konkurrentens (HHGB) tog ved perron.  
Foto: Stender.





BREMSE-UDRUSTNINGER



**KNORR-BREMSE GMBH**

DIESELTOG



**WAGGONFABRIK UERDINGEN A. G.**  
Werk Uerdingen

BREMSEBELÆGNINGER



LOKOMOTIVER



**THYSSEN HENSCHEL**

PUFFERE

**KARL GEORG**

KOBLINGER



**SCHARFENBERGKUPPLUNG GMBH**

FRIKTIONSFJEDRE/TRÆKTØJ



**RINGFEDER G.M.B.H.**

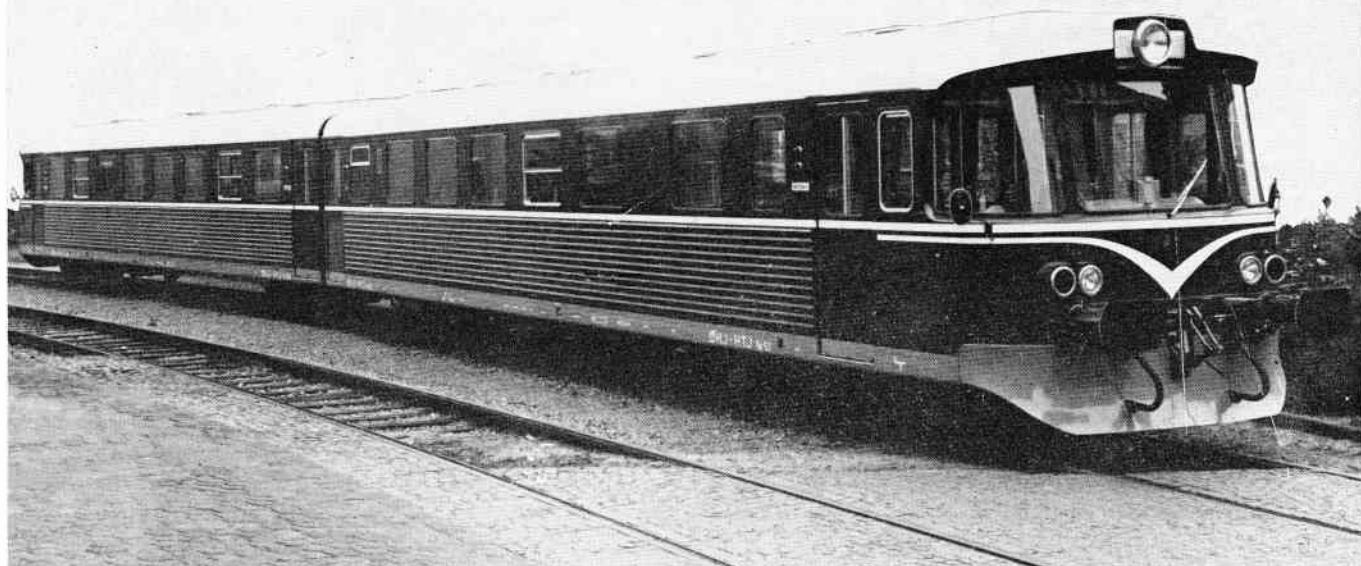
# Transporttekniske løsninger i næsten et sekel

Det begynde  
med Knorr Bremse.  
Siden har vi udbygget  
programmet til at omfatte en  
række velkendte leverandører  
til jernbanesektoren.  
Optimale transporttekniske  
løsninger i næsten et sekel.



**Harald V. Lassen I/S**  
Handels- og Ingeniørfirma  
Transportteknisk afdeling  
2500 Valby

Grundlagt 1881



Med andre ord, skulle man have befordret en afdød slægtning fra sygehuset i Hillerød til Gilleleje, måtte man i 1904 betale 14,40 kr. i fragt og 70 øre for leje af pre-senning. Samme år var taksten for en enkeltbillet fra Hillerød til Gilleleje på II. klasse 1,50 kr., på III kl. 1,00 kr.

I årene 1900–1918 hed banens driftsbestyrer Stub og i hans »regeringstid« havde Gribskovbanen fortsat meget vrøvl med sporet, og i 1908 gik man i gang med at erstatte grydesporet i selve hovedsporet med nye 22,5 kg skinner på træsveller, men denne modernisering kom til at strække sig helt frem til 1924 på grund af 1. verdenskrig.

Åbningen af banen fra Helsingør til Hornbæk i 1906 medførte muligheden for en konkurrent til Gribskovbanen, men først i 1916, da Hornbækbanen forlængedes til Gilleleje, kunne man virkelig regne med konkurrence. De to baner enedes dog – omend med mange og lange forhandlinger – og en fælles station i Gilleleje.

Fra 1918 blev cand. polyt. G. Thage driftsbestyrer for Gribskovbanen, og det blev under ham, at man i 1924 kunne åbne forlængelsen af strækningen Kagerup–Helsingør til Tisvildeleje. Dermed var den gaffelbane, som vi kender i dag, skabt, men mange forandringer er sket i de snart 56 år, som dette banesystem har eksisteret. I slutningen af tyverne og begyndelsen af trediverne anskaffedes de små benzinmotorvogne fra De forenede Automobilfabrikker (Triangel) i Odense, og denne modernisering betød besparelser for banen.

Den 2. verdenskrig og de deraf følgende mørke år kom også til at sætte sine spor ved Gribskovbanen, selv om denne ikke som andre af landets privatbaner kom til at føre en meget hektisk, ja, nærmest dramatisk tilværelse, som man nok gerne havde undværet, skønt det gav gode økonomiske resultater i de ellers så svære tider.

I 1938 rystedes verden over at Hitler indlemmede de sudertyske områder i det tyske rige efter Münchenforliget 29. september. Mærkeligt er, at netop samme dag udsendte Gribskovbanen »**Fortrolig Ordre** om »Mørklægning« af Gribskovbanen«. I denne kunne man i afsnit B læse specielt om mørklægning af togene:

»Togbelysningen reduceres til det halve, enten ved kun at tænde den ene Lampe-Gruppe i Vognene eller ved at udtage Metaltraadslamperne i det halve Antal Lofts-belysninger. Toiletrummen holdes aflaaet og Metaltraadslampen udtages. Gardinerne for Kupévinderne trækkes for, og Vinduer i Endedøre tildækkes med mørkt Papir. Desuden skal de tændte Lamper i Vognene afblændes med blaat Papir og paa Perronerne med Karduspapir.

Lokomotivernes og Motorvognenes Frontlanterer afblændes med Zinkplader med en vandret Spalte. Kendingssignaler for Særtog og Arbejdstog vises ved Dag-Signalerne samt Underretningssignaler paa Tog.

Slutsignal paa Togene kan undlades for Tog, der bestaar af Motorvogn alene eller af Vogne, der er forsynet med gennemgaaende Luftbremse. Hvis Togene medfører Vogne uden gennemgaaende Luftbremse, skal Slutsignalet anvendes, idet dog Lysstyrken nedsættes ved Anbringelse af Skiver med vandret Spalte.«

Året efter rykkede de tyske hære ind i Polen den 1. september, og den 14. oktober 1939 udsendtes på Gribskovbanen yderligere forholdsordrer i forbindelse med »Fortrolig Instruks for Stats- og Privatbanestationers Forhold ved Mobilisering samt ved en Sikringsstyrkes Formering.«

I denne skrivelse sondredes mellem to mørklægningsfaser, »Almindelig Mørklægning« og »Fuldstændig Mørklægning« for Kagerup og Gilleleje stationer, og i forbindelse med »Almindelig Mørklægning« kunne disse stationer »have tændt en Lampe paa Stationsbygningen mod Perronen; Lamperne skal være afskærmet opad med lystæt Papir – eller paa anden Maade. Endvidere kan Gilleleje St. have Signalbelysningen tændt, og Kagerup St. have Sporskifte- og Signalbelysning tændt under »Almindelig Mørklægning«.

Disse dystre papirer var varsler om »de fem år«, der fulgte fra april 1940 til maj 1945, og for banerne betød den tid ikke blot mørklægninger, men også mange andre ting, bl.a. mangel på brændstof og deraf følgende kørsel med gasgeneratorer på motorvognene.

Efter krigen stod de danske privatbaner overfor en ny modernisering, der betød anskaffelsen af det danske skinnebusmateriel. På Gribskovbanen kom disse letbyggede motortog til at klare størstedelen af persontrafikken i mere end 25 år, inden den næste modernisering gav banen de moderne Y-tog fra Uerdingen i henholdsvis 1965, 1970 og 1973. Denne materieltype har virkelig betydet meget for privatbanerne, og det kan ikke undre nogen jernbaneentusiast, at det er denne type tog, som privatbanerne fortsat ønsker anskaffet, når talen om mere materiel til at klare de stadigt stigende trafikopgaver skal blive en realitet, og det sker forhåbentlig snart.



Gribskovbanen og  
Hillerød-Frederiksværk-Hundredsted Jernbane

TANKER VED ET JUBILÆUM –

# Gribskovbanen 100 år

af Birger Wilcke

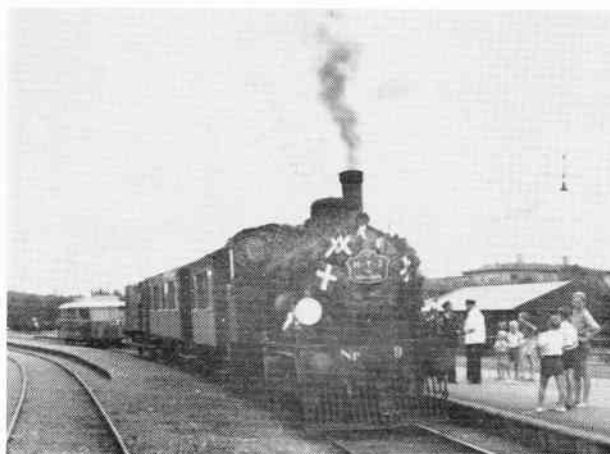
I løbet af det sidste år har tre danske privatbaner haft 100 års jubilæum, Østbanen den 1. juli 1979, Vemb-Lemvig Jernbane den 20. juli 1979 og nu sidst Gribskovbanens oprindelige strækning, Hillerød-Græsted den 20. januar 1980. Dette er en række begivenheder, der aldrig vil gentage sig, og som nok kan give anledning til nogle refleksioner. Af Danmarks ca. 60 privatbaneselskaber, der ialt drev omkring 80 strækninger, eksisterer idag kun 12, der driver 16 strækninger, hvortil kommer 4 strækninger, der er overtaget af statsbanerne, en kommunal bane og et par stumper hist og her mellem en statsbanestation og et nærliggende fabriksområde, Køge-Ringstedbanen ved Ringsted, Randers-Hadsund ved Randers m.v. Havde baneøden ikke faret så hårdt frem, som den har gjort den sidste snes år, kunne vi have glædet os over adskillige lignende begivenheder i de nærmeste år, nu har vi kun Hads Nings Herreders Jernbanes i 1984 og Skagensbanens 100 års jubilæum i 1990.



Dampvognslokomotiv med persontog i Græsted, 1923. Foto: G. Thage.

Danmarks privatbaner falder efter alder i 4 grupper, banerne fra før 1894 og de baner, der er anlagt i henhold til privatbanelovene af 1894, 1908 og 1918. Af de ældste baner eksisterer de fleste endnu, men flere er også borte: Nordfynske, Randers-Hadsund, Horsens-Juelsminde og Horsens-Tørring. Af 1894-banerne er kun et fåtal igen, bl.a. banerne i Holbæk amt og af banerne fra 1908 og 1918 kun et par stykker.

Var der da anlagt for mange? Hertil kan vel svares både ja og nej. De ældste baner og 1894 banerne var ud fra tidens forudsætninger alle vel begrundede, ingen kunne jo dengang forudse det opsving landevejstrafikken ville få med automobilerne sejrsgang. Med 1908-loven og i særdeleshed 1918-loven var forholdet anderledes. De fleste kunne



Damplokomotiv GDS nr. 9 med jubilæumstog i Helsingør i anledning af Helsingør-Tisvildeleje Banens 25 års jubilæum, 18. juli 1949. Arkiv BW.

nok allerede ved disse baners anlæg indse, at adskillige var overflødige: Maribo-Tørring, Nakslov-Rødby, for ikke at tale om Vodskov-Østerrå og Nørre Nebel-Tarm.

På nær den første og den sidste af disse baner, kom de dog alle til at yde en meget værdifuld indsats under anden verdenskrig, og befolkningen i de egne, der havde fået bane, takkede deres gud og skaber for, at de ikke i disse år var stillet som de baneløse egne.

Baneøden i halvtredserne og tresserne kom til at ramme meget hårdt og ofte for hårdt. At de små oplandsbaner til købstæderne i tilfælde, hvor der ikke var vokset industrisamfund op langs dem, ikke havde nogen fremtid, er der næppe mange, der bestrider. De fleste af banerne fra de østjyske købstæder ind i landet havde udtjent deres rolle: Kolding Sydbaner, Kolding-Egtved, Horsens



Gribskovbanens damplokomotiv nr. 5 under udkørsel fra Gilleleje, marts 1959. Arkiv BW.



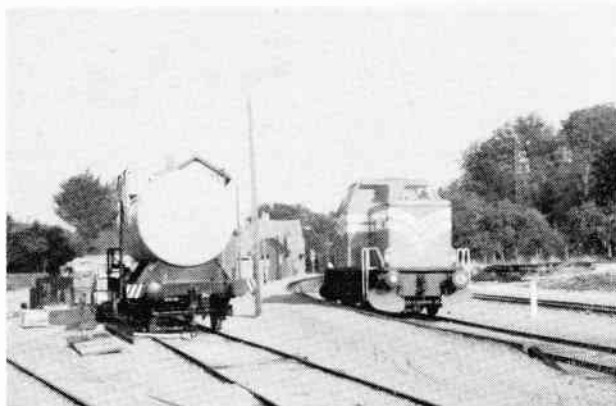
Motorvognstog fra Tisvildeleje  
samt damplokomotiv GDS nr. 9 i  
Kagerup, 1959.  
Foto: Sv. Jørgensen.

Vestbaner, men ulykkeligt var det, at også vigtige led i landets transportsystem blev skåret bort: Svendborgs forbindelsesbane med København, Svendborg-Nyborg, Randers-Hadsund, Ålborg-Fjerritslev-Thisted for at nævne nogle få.

Heldigvis blev dog enkelte igen, og de, der nu er tilbage, synes sikrede for lang tid fremover.

På det tæt bebyggede Sjælland er det heldigvis kun fire baner, der er helt lukkede, mens de øvrige har en blomstrende og stadig voksende persontrafik, og man kan vel også nære håb om, at godstrafikken gradvis vil komme tilbage, når man bliver tvunget til at indføre restriktioner for den samfundsmæssigt urimelige lastbilkørsel.

Blandt disse baner hører Gribskovbanen til de mest moderne og effektive. Fra at være en dampsporvogn, der hovedsagelig blev anlagt af hensyn til de nu helt bortfaldne brændselstransporter fra Gribskov og til skovturstjerne, har den udviklet sig til et effektivt led i det københavnsk-nordjællandske nærtrafiksystem. I dag er Y-togene en tilfredsstillende løsning, men det vil næppe vare mange år, inden vi ser S-banen til Hillerød forlænget nordpå.



Gribskovbanens diesellokomotiv L 2 i Kagerup, oktober 1979.

Foto: Birger Wilcke.

Ved de seneste tekniske anlæg har man da også taget hensyn hertil. Det nye 37 kg's spor på betonsveller er lagt på hele strækningen Kagerup-Tisvildeleje og mellem Storkevad og Gilleleje og på de første km nordud fra Hillerød, medens der netop nu er givet bevilling til strækningen fra Hillerødsholm til Kagerup, således at der kun resterer de få km mellem Kagerup og Storkevad på Gillelejebanen.

Togene er ofte overfyldte i myldretiden, og det er tvingende nødvendigt, at banen snarest får bevillinger fra staten til to ekstra Y-togsæt, som kommunerne allerede har betalt de første rater på.

I mange år måtte banen kappes med andre privatbaner om at være den smukkeste i Danmark, nogle ville nok foretrække Svendborg-Nyborg-banen mellem Skårup og Svendborg eller den nordlige strækning af Sandvigbanen, men i dag er den uden konkurrenter, bortset fra et par veteranbaner. Hvis De endnu ikke har kørt med banen, men det er der vist ikke mange af vore læsere, der ikke har, så gør det snarest, men det er ikke nok med én tur. Gribskovbanen skal ses både en frostklar vinterdag, en lys forårsdag og en regnvåd oktoberdag. Selvom turen med det moderne Y-tog ikke kan hamle op med at stå på en åben endeperron i et damptog, er det stadig den samme skov, man kommer ud i og turene til Esrum sø, Snævret skov med kanalen, Lille og Store Gribso, Valby hegn med fortidsgravene og Tisvilde hegn hører stadig til de skønneste i Danmark.

**Læs**

**»GRIBSKOVBANEN 1880-1980«**

**Fås gennem salgsafdelingen**

**- se side 35**



# DANSK JERNBANE-KLUB

## Foreningsnyt

FORENINGEN STIFTET 15. JANUAR 1961

NR. 1 . 1980

### Foreningens generelle adresse- og medlemsregister:

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

### Formand:

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

### Kasserer:

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

### Øvrige bestyrelsesmedlemmer:

Regnskabschef Mogens Bruun (næstformand)  
Lokomotivmester Preben Clausen  
Ingeniør E. Hedetoft  
Niels Christian Lind  
Bent Nathansen  
Eigil Neergaard  
Politiasistent Finn Beyer Paulsen (sekretær)  
Viceskoleinspektør Ole-Christlan M. Plum  
Georg Schmidt

### DJK's nordjyske afdeling:

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

### DJK's midtjyske afdeling:

Uffe Andersson, Skelvangsvej 85, 3., 6900 Randers

### DJK's afdeling Fyn/Syddjylland:

Niels Christian Lind, Aagade 50, 5270 Næsby

### DJK's afdeling på Lolland-Falster:

Ole Jensen, Skovvænget 14, 4900 Nakskov

### Foreningens baner, information og bestilling af særtog:

Museumsbanen Maribo-Bandholm:  
Carsten Buhl, Lyshøjgårdsvej 99, 5., 2500 Valby, tlf. (01) 46 98 02

### Mariager-Handest Veteranjernbane:

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

### Limfjordsbanen:

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«  
angivne postgironummer.

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

**lørdag den 5. april 1980.**

### ORDINÆR GENERALFORSAMLING

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

### DAGSORDEN

1. Valg af dirigent.
2. Beretning om foreningens virksomhed i det forløbne år og oplysning om planerne for det kommende år.
3. Godkendelse af det reviderede årsregnskab, der medfølger dette nummer af »Jernbanen« eller udsendes separat.
4. Fastsættelse af kontingent og optagelsesgebyr for året 1981. Bestyrelsen foreslår kontingent for året 1981 således:  
Ordinære medlemmer ..... kr. 90,00  
Junior-medlemmer (under 18 år 1.1.1981) .. kr. 65,00  
Optagelsesgebyr ..... kr. 10,00
5. Valg af medlemmer til bestyrelsen m.v.  
Følgende medlemmer af bestyrelsen m.v. er på valg/foreslås:

Birger Wilcke (formand)  
Preben Clausen  
Oscar G. E. Meyer  
Bent Nathansen

---  
Bent Jacobsen (suppleant)  
Morten H. Gad (revisor)  
Sv. Blendstrup (revisorsuppleant)

Da Finn Beyer-Paulsen og Eigil Neergaard ikke ønsker genvalg, og sidstnævnte har 1 år tilbage af sin valgperiode foreslår bestyrelsen Eigil V. Christensen valgt for en 1-årig periode som medlem af bestyrelsen.

6. Indkomne forslag.  
Bestyrelsen foreslår foreningens love ændret, således, at § 4, 4. afsnit fremover vil få flg. ordlyd: »Bestyrelsen fordeler hvervenerne indbyrdes og er berettiget til at foretage alle dispositioner, der falder indenfor foreningens formål. Foreningens formand og et bestyrelsesmedlem kan tegne foreningen.«
7. Eventuelt.

Gyldigt medlemskort skal forevises ved indgangen til generalforsamlingslokalet.

København i Februar 1980.

**Bestyrelsen.**

### Rettelse

Ved indvarslingen af generalforsamlingen i »Jernbanen« 6/79 havde der desværre indsneget sig en fejl, idet be-

styrelsessuppleanten Bent Jacobsen var »gledet ud« og revisorsuppleant J. Gorm Jensen fejlagtigt var opført i stedet for Sv. Blendstrup, der er på valg. Fejlen beklages.

fbp.

## Girokortet

Hvis De ikke har betalt Deres kontingent, bedes dette snarest gjort på det tidligere udsendte giroindbetalingskort, eller i tilfælde af bortkomst på et ordinært indbetalingskort. Husk at anføre afsender og medlemsnummer. **Bemærk:** »237«, som er anført i adressen på »Jernbanen« er ikke Deres nummer, men foreningens abonnementsnummer på Avispostkontoret.

Gyldigt medlemskort (kontingentkvittering) skal forevises ved indgangen til generalforsamlingslokalet.

fbp.

## Kommende møder og udflugter

**Onsdag den 19. marts 1980** kl. 19.30 i Englesalen, Niels Steensens Gymnasium, Jagtvej 183 B, 2100 København Ø.

Journalist Ole Hansen, Pressesektionen i DSB-Generaldirektoratet, taler om: »Mere passagertrafik kræver bl.a. mere rullende materiel«.



I anledning af Mariager-Handest Veteranbane's 10 års jubilæum arrangerer DJK en udflugt med E 991 og 4 brunmalede vogne fra Odense til Randers og fra Aarhus til Fredericia samt kørsel med HV 3 fra Randers til Mariager og tilbage i dagene 2.-3. maj 1980. MHVJ blev indviet den 2. maj 1970, og det første plantog kørte den 3. maj 1970. Vi vil således få lejlighed til at køre på strækningen nøjagtig 10 år efter det første plantog, der fremførtes af VLTJ nr. 5.

**Planen for udflugten ser således ud:**

**Fredag den 2. maj 1980 (St. Bededag)**

Odense	afg.	10.25
Fredericia	ank.	12.00

Lokomotivet vand- og kulforsynes i maskindepotet. Tildelse til at overvære dette for udflugtsdeltagerne søges fremskaffet. For de deltagere, der ikke ønsker at deltage i maskindepot-besøg, er der mulighed for at spise frokost i DSB-restauranten, som er det nærmeste spisested bortset fra pølsevogne. Der er ca. 15 min. gang fra stationen ned til byen.

Fredericia	afg.	13.50
Aarhus	ank.	16.33

Der kan ikke arrangeres stop på fri bane (p.g.a. dobbeltsporet) til fotografering, men der bliver 7 stationsophold på hver ca. 10 min. til fotografering mellem Odense og Aarhus og 2 stationsophold mellem Aarhus og Randers. Der kan bestilles hotelværelse i Aarhus (på dobbeltværelse) gennem DJK, pris 130,- pr. person incl. morgenmad søndag morgen. Indkvartering på Missionshotellet Ansgar, Banegårdspladsen 14, 8000 Århus C. Betaling sker til Udflugtsafdelingen (se nedenfor).

Fredag aften vil Midtjysk afdeling holde et medlemsmøde med film og lignende, og alle er velkomne til at tage film og dias med, men husk fremviser. Af praktiske årsager bedes de medlemmer, der tager film og dias med, kontakte Uffe Andersson, Skelvangsvej 85, 3., 8900 Randers.

Ved mødet afholdes der også en auktion over jernbaneeffekter og -bøger. Pengene vil gå til remisebyggeriet i Mariager.

**Lørdag den 3. maj 1980**

Aarhus	afg.	8.45
Randers	ank.	9.55
Randers	afg.	10.15
		(Oprangering HV 3 og DJK-vogne)
Fårup	ank.	10.40
Fårup	afg.	10.50
Mariager	ank.	11.50

Der vil i Mariager være mulighed for at se den grund, hvor den tidligere MFVJ remise lå, der fik et så sørgeligt endeligt. DJK ejer nu 2.500 m<sup>2</sup> af denne grund med drejeskivegraven. Der arrangeres desuden kørsel med motortog på en delstrækning af MHVJ.

Mariager	afg.	14.00	(damptog)
Fårup	ank.	15.45	
Fårup	afg.	15.55	
Randers	ank.	16.15	

Viderebefordring med tog 172, hvor der er reserveret plads, til Aarhus med ank. 17.07.

Aarhus	afg.	17.20
Fredericia	ank.	19.03

Derefter hjemrejse efter eget valg.

**Pris for deltagelse:** Begge dage 170,00 kr. pr. person eller 110,00 kr. for 1 dag, enten 2. eller 3. maj.

Ordinære billetter, kort og fripas er ikke gyldige til særtogene.

Tilslutningsbilletter København H.-Odense og retur Fredericia-København H.	75,00 kr.
Tilslutningsbilletter Aalborg-Odense og retur Aarhus-Aalborg	75,00 kr.
Tilslutningsbilletter Aalborg-Aarhus og retur Aarhus-Aalborg	45,00 kr.
Børn under 12 år halv pris.	

**Billetterne er gyldige således:**

Afrejse Kh 2. maj og hjemrejse senest 4. maj  
Afrejse Ab 2. maj og hjemrejse senest 4. maj  
Afrejse Ab 3. maj og hjemrejse senest 4. maj

Skulle der tilfældigvis være et par stykker, der vil køre i bil ved siden af toget og fotografere dette, synes vi i DJK, at disse fotomuligheder er mindst 50,00 kr. værd for 1 dag eller mindst 80,00 kr. for begge dage. Beløbet kan indsættes på nedenstående girokonto, for husk på, at toget er jo særdeles kostbart at leje. Husk at anføre bilnummer på girokortet.

Tilmelding sker ved snarest og senest **mandag den 14. april 1980** at indbetale ovennævnte beløb på **postgirokonto 8 11 10 06, Udflugtsafdelingen, DJK, Opnæsgård 21, 2970 Hørsholm.** Husk at anføre, hvad Deres indbetaling dækker.

Tilslutningsbilletter tilsendes hver enkelt, og **pladsreservering og betaling** for denne foretages af udflugtsdeltagerne selv.

Girotalonen bedes medbragt og vil i toget blive ombyttet med billet, og der vil blive udleveret toganmeldelse for udflugten.

## NYT FRA AFDELINGERNE

### Midtjysk afdeling

Midtjysk afdeling afholder medlemsmøder på følgende dage:

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

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

**Mandag den 14. april 1980** kl. 19.30 i Herning.

**Fredag den 18. april 1980** kl. 19.30 i Randers.

**Fredag den 2. maj 1980** kl. 19.30 i Århus.

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, tlf. (07) 11 81 66.**

Mødet i Randers afholdes i Kulturhuset, Stemannsgade 2, 8900 Randers.

Mødet i Århus den 21. marts afholdes i Aarhus Oliefabriks lokaler, H. N. Clausensgade 11, 8000 Århus C.

Mødet i Århus den 2. maj afholdes i mødelokalet på Missionshotellet Ansgar, Banegårdsplads 14, 8000 Århus C. (Se iverigt herom under »Kommende møder og udflugter«.)

Til møderne i Randers og Århus kan filmsapparater og diasfremviser stilles til rådighed ved forudgående henvendelse til: **Uffe Andersson, Skelvangsvej 85, 3., 8900 Randers.**



OLJ

### DJKs afdeling Sydjylland/Fyn

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

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

**Onsdag den 9. april 1980** kl. 19.00 i Kolding

Mødet i Kolding afholdes i Sct. Jørgens Gård, Hospitalsgade 4, 6000 Kolding, og mødet i Odense afholdes på Grand Hotel, Jernbanegade 18, 5000 Odense C.

Tag film og lysbilleder med. (Ved film bedes fremviser medbragt.)

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

### Generalforsamling i Nordjysk Afdeling

Onsdag den 16. januar afholdtes ordinær generalforsamling i lokalerne på Forchammersvej 7, Aalborg.

Ca. 30 aktive medlemmer mødte frem, og det var lige ved, at det var nødvendigt at måtte flytte til husets festsal for at alle kunne få siddeplads, men med lidt »håndkraft« blev der plads til alle.

Efter velkomst ved formanden blev Jørgen Damsgaard Mikkelsen foreslået og valgt til dirigent.

Han konstaterede generalforsamlingens lovlighed og overgav ordet til formanden for dennes beretning. I denne kom formanden ind på først afdelingens liv siden sidste generalforsamling og senere på Limfjordsbanens drift.

I afdelingsregie er et modelbaneanlæg under opbygning, og om ganske kort tid vil det være farbart for køretøjer. Der bygges hver onsdag i vinterhalvåret.

De fleste aktive havde deltaget i udflugter til Århus-Grenå-Randers og Randers-Mariager med D-maskine og HV3. Ellers er tiden gået med den fortsatte restaurering af loko FFJ nr. 34 og skinnebus SVJ M7.

Driften på banen havde været nogenlunde, selv om sæsonen var begyndt meget svagt. Særtogene havde svigtet, men det skyldtes formentlig de vigende konjunkturer.

Der var i driftsåret anskaffet en del værktøj samt radioanlæg til forbindelse med kommandoposten.

Der er kommet en del nye medlemmer, og dem ønsker vi velkommen i Dansk Jernbane-Klub. Da det væsentligst er unge medlemmer, kan vi se fremtiden i møde med fortrøstning.

Efter formandens beretning blev den stillet til debat, og en del spørgelystne medlemmer fik svar på mange forskellige spørgsmål.

Beretningen blev enstemmigt godkendt.

Efter beretningen blev der oplyst om regnskabet, som jo er et delregnskab og derfor ikke kan sættes under afstemning.

Regnskabet viste, udover, hvad der er betalt af anskaffelser, at foreningen igen i det forløbne år har modtaget en smuk kulgave fra fa. Rudolph Als ved dets direktør hr. Flemming Sund Nielsen. Uden direktør Sund Nielsens gave kunne vi ikke drive megen restaurering af køretøjer. **Vi siger tak!**

Året sluttede med et minus på 341,57 kr. og et tilgodehavende på 500,00 kr. Det sidste er sandsynligvis uerholdeligt, idet det stammer fra mærkatsalg til Hjerl Hede i august måned.

Herefter gik man over til valg.

På valg var formanden og bestyrelsesmedlemmerne Erik Jensen og Hans Meyer. Da alle var villige til genvalg, valgtes de med akklamation. Bestyrelsen består herefter af

Erling Hedetoft, formand, samt bestyrelsesmedlemmerne Erik Jensen, Hans Meyer, Preben Bech og Torben Poulsen. Suppleanter er Jørgen Damsgaard Mikkelsen og Mogens Bendtsen. Sidstnævnte er sammen med formanden, Erik Jensen og Hans Meyer repræsentant til samarbejdsudvalget.

Man var herefter nået til indkomne forslag.

Der var indkommet et forslag til ændring af tidspunktet for generalforsamlingens afholdelse fra bestyrelsen. Forslaget blev af formanden fremlagt og begrundet med, at regnskabsåret nu slutter den 30. september. Det vedtoges, at generalforsamlingen skal holdes i sidste kvartal, og at meddelelse skal gives senest 14 dage før i Jernbanen. Som overgangsbestemmelse besluttedes det, at formand og to bestyrelsesmedlemmer vælges i ulige årstal og resten af bestyrelsen og suppleanter i lige årstal.

Da ingen ønskede ordet til eventuelt, sluttede dirigenten generalforsamlingen med at takke for god ro og orden, og forsamlingen samlede sig herefter om kaffebordet for at fejre foreningens fødselsdag.

Herunder viste vort medlem Ib M. Termølle nogle interessante film fra et par Morop-kongresser. Tak, Ib!

**Hedetoft.**

## Museumsbanen

Lørdag den 12. januar 1980 afholdtes Museumsbanens personalemøde. Banens medarbejdere fik en beretning om driftsåret 1978/79, Museumsbanens 18. driftsperiode. Der havde været en mindre tilbagegang i passagertallene i både plan- og særtog. Der var blevet befordret ca. 10.000 (1978: ca. 13.100) i plantogene og ca. 3.200 (1978: ca. 6.000) i særtogene på MBJ. Der er fra Museumsbanens start i 1962 og indtil 30. september 1979 ialt befordret 212.360 rejsende mellem Maribo og Bandholm. En rundspørge til andre turistattraktioner på Lolland havde vist, at de også havde haft mindre besøg i 1979 end i 1978. 1979 beviste endnu engang den store tilstrømning til plantogene på torsdage i juli måned. Driftsudvalget har derfor besluttet at udvide kørslen på torsdage i juli 1980, således at køreplanen kommer til at omfatte fire dobbeltture. På søndage i juni, lørdage og søndage i juli samt lørdage og søndage i august vil der i 1980 blive kørt tre dobbeltture ligesom i 1979. De endelige tider er endnu ikke fastlagt, men køreplanen forventes at kunne bringes i næste nummer af »Jernbanen«. Den økonomiske side af sagen havde i 1979 været nogenlunde tilfredsstillende med et overskud på ca. 8.000 kr. mod et overskud på ca. 10.000 kr. i 1978.

Arbejdet med at istandsætte LJ 19 er for alvor begyndt ved årsskiftet 1979/80, og der er derfor blevet installeret et stationært trykluftanlæg i remisen med henblik på kedelarbejdet på LJ 19. Maskinen skal skilles næsten totalt ad, og på nuværende tidspunkt er luftpumpe, dom og kraftdamprør taget af, ligesom overheder og samtlige rør er taget ud af kedlen. Arbejdet skrider støt fremad, men hvornår maskinen atter kommer ud at køre, kan endnu ikke oplyses.

Om vognene kan blandt andet nævnes, at kalkvognen, FJ P 117, blev revideret og istandsat i 1979, samt at de 2 ØSJS-vogne, D 11 og E 26, begge fik en opfriskning med maling. LB C 21 fik skiftet pufferplanke i den ene ende og blev ligeledes malet udvendig. Pakvognen, NPMB E 41, blev fuldstændig istandsat ind- og udvendig. I 1980 skal vi kigge på NPMB C 31, der skal have en stor istandsættelse både ind- og udvendig, blandt andet skal formentlig begge pufferplanker udskiftes. OMB B 5 skal revideres, blandt andet skal fjedrene skiftes.

Museumsbanens driftsudvalg består, som bekendt, af 7 personer. De 3 udpeges af DJKs bestyrelse og de 4 vælges af personalet. Inden personalemødet havde John E. Krouel, W. E. Dancker-Jensen og Eigil Neergaard (som alle var udpeget af DJKs bestyrelse) meddelt, at de ikke ønskede at fortsætte i driftsudvalget. Det afgående driftsudvalg har derfor indstillet til DJKs bestyrelse, at følgende 3 bliver udpeget, hvilket skete den 24. januar): Carsten Buhl, Finn H. Madsen og C. F. Iversen. Personalet skulle på mødet den 12. januar 1980 vælge 4 personer til driftsudvalget og følgende 5 blev opstillet som kandidater: Stig Bohnstedt, Jens Halck, Bo Starup, Aage Lund og Jørgen S. Jensen. Ved den efterfølgende afstemning valgtes de 4 førstnævnte. Som suppleant blev Ulla Brylle og Jørgen S. Jensen foreslået. Førstnævnte blev valgt.

Efter personalemødet holdt det nystiftede driftsudvalg et kort møde, hvor de forskellige opgaver blev uddelegeret. Der var enighed om, at undertegnede skulle fortsætte med tjenestefordeling for plantogene. I den anledning opfordres foreningens medlemmer hermed til at melde sig til tjeneste i Maribo. Som ovenfor skrevet er køreplanens endelige tider endnu ikke fastlagt, men det er afgjort, at der køres på de ovenfor nævnte dage.

Tilmelding kan ske til følgende personalekategorier: Lokomotivfører, lokomotivfyrbøder, togfører, bremsere og rangerleder (= stationskarl). Til disse 5 kategorier gøres opmærksom på, at der kræves bestået sikkerhedsprøve, og for lokomotivpersonalet gælder tillige, at det skal have gennemført den af Ministeriet for Offentlige Arbejder krævede uddannelse og have bestået de krævede prøver. Desuden kan tilmelding foretages som lokomotivfyrbøderaspirant, togbetjent, stationsforvalter i Maribo og Bandholm samt postkortsælger.

Tilmelding foretages til **Stig Bohnstedt, Violhaven 14, 2760 Måløv**, inden 1. maj 1980, og denne skal indeholde angivelse af navn, adresse, evt. telefonnummer, CPR-nr., hvad man kan tænke sig at gøre tjeneste som, hvilke datoer man kan gøre tjeneste, eller hvilke man ikke kan. Nye medarbejdere bedes desuden oplyse om deres civile stilling. Tjenestelister for første halvdel af sæsonen vil blive udsendt i midten af maj måned.

Oplysninger om billig rejsemulighed, overnatning, fællespisning m.v. kan gives af undertegnede på ovennævnte adresse eller på tlf. (02) 65 83 23.

**Stig Bohnstedt.**



# Da Gribskovbanen blev 100 år

af Ole-Chr. M. Plum.

Den 20 januar 1880 åbnedes Gribskovbanen for offentlig drift uden særlige festligheder, og 100 år senere fejredes banens jubilæum under beskedne former. Lørdag den 19. januar festede banens personale i anledning af jubilæet, og ved denne lejlighed blev der sunget flere sange om banen. En af disse, hvis forfatter er ukendt, gengives nedenfor, da den fortjener at blive kendt af en større kreds af jernbaneinteresserede.

## Hvad et gammelt træ i Gribskov har set!

Melodi: Flickorna i Småland.

Hvor banen slår et sving, der står jeg meget gamle træ,  
som mer end hundred år har givet skovens fugle læ.  
Jeg mindes kan min ungdom. Da var alting ro og fred,  
men på een gang var det, som alt i skoven kom i skred.  
Stærke »baneborster« ind med save, økse, hakker kom,  
det var værre end et stormvejr, store træer blev væltet  
om.

Hårde arbejdsnæver vej igennem skovens vildnis brød,  
og snart der andre lyde mellem træerne lod.

Jeg glemmer aldrig synet af det første køretøj,  
en dampsporvogn, der næsten som på grydesporet fløj.  
Det var den vilde luksus, men den fo' r i røg og damp.  
Den pusted' som en gris, når den med bakken var i kamp.  
Dengang toget kom til Saltrup, der en bondekone stod.  
Da hun så det stolte tog, det bruste stærkt i hendes blod.  
I et sådan tog man kan da ikke ind med træsko gå.  
Morlille sine træsko på perronen lod stå.

I starten var det Græsted, som var banens endested,  
men banen blev til fire. Dog i skøn samdrægtighed.  
Jeg gamle træ kan huske, jeg det første loko så,  
dengang de syntes store, men i grunden var de små.  
Men hvor kunne de dog trække! Og jeg også huske kan,  
at de måtte sætte toget for at køre efter vand.  
Udfør Gribsø stod en vandkran, og maskinen kom jo først,  
når under køreturen der var opstået tørst.

Et år, da skoven skulle til at blive forårsskøn,  
der sås en farve, der var meget trist og grumsegrøn.  
På banen kom transporter for et fremmed militær,  
der mangel blev på alt, og det gav banen stort besvær.  
Kun en trækulsgenerator motortoget fremad drev,  
og det tør vist siges, ingen der af farten svimmel blev.  
For i anemonetiden klared' togbetjenten let  
at løbe langs med toget for at få en buket.

Der kom igen en dejlig vår, og alting lived' op.  
Det røg igen fra kul, og det var slut med søndagsstop.  
En dag imellem træerne jeg så et sælsomt syn:  
De første skinnebusser, Gribskovbanens røde lyn.  
Siden kom et dieselloko, det var eet med kræfter i,  
mine rødder bange rysted', hver gang toget røg forbi.  
Sidenhen kom Bismarcksklumpen, sådan straks L 2 blev  
kaldt.

Den var et dejligt bolche, for den klarede alt.



Hvis det ikke var fordi Tobiesens eg allerede for en del år siden var gået ud og fældet, kunne det være træet, der var omtalt i sangen. Tobiesens eg stod nord for Storkevad, og det smukke træ blev ved banens bygning skånet takket være kammerherre Tobiesen, der havde adskilligt med baneanlægget at gøre. Foto: G. Thage, 1930.

Selv er jeg blevet ældet, mine grene langsomt dør,  
men banen gennem skoven er så frisk som aldrig før.  
De flotte Y-tog farer på de nye, gode spor,  
af rejsende en million der nået blev i fjor.  
Banens tog er blevet store, men til tider dog for små,  
derfor jubilæumsønsket er lidt flere tog at få.  
Banen er i vældig fremgang. Skovens gamle træer forgår,  
men Gribskovbanen kører bedre år efter år.



På selve jubilæumsdagen afholdtes en reception på banens hovedkontor, og ved denne lejlighed mødte mange af banens forretningsforbindelser, repræsentanter fra de offentlige myndigheder og nogle af banens venner op. I forbindelse med receptionen præsenteredes jubilæumsplatten med damplokomotivet GDS 11 som motiv samt den i anledning af jubilæet udkomne bog om Gribskovbanens historie, som er omtalt andetsteds i dette nummer af tidsskriftet. Endelig præsenterede forfatteren P. Thomassen sin nye bog: »Gribskovbanen på postkort«, som også er omtalt i dette nummer af tidsskriftet.

Om eftermiddagen samledes banens ledelse sammen med mange mennesker på stationen i Græsted, hvor personalet overrakte deres gave til banen: Et stationsur, der var opsat på stationsbygningen dér. Formanden for Gribskovbanens bestyrelse, amtmand J. Elkjær-Larsen, takkede for gaven, og derefter havde Græsted by sat alle sejl til for at markere jubilæet. I byen sås hestesporvogn, andre hestetrukne vogne, gamle biler samt veteranmotorcykler,



Den lokale presse var ved receptionen godt repræsenteret gennem Sune Wessel, 4. kl. på Hillerød Lilleskole. Han skulle lave reportage til skolebladet. Foto: Ole-Chr. M. Plum.

og mange folk var klædt ud i dragter fra »dengang«. Festlighederne sluttede på kroen, hvor der trakteredes med kaffe, smørrebrød og andet godt.

Mandag startede den »grå hverdag« igen, og Gribskovbanen fortsatte med at betjene den egn, som gennem 100 år har kunnet glæde sig over banen som en vigtig del i det kollektive trafiknet.

## Bogtips

Peter Andersen: **Smalsporede industrimotorlok, 4. del: Entreprenørlok**. 49 s. 10 fot. A5. Kr. 28,-.

Mallory Hope Ferrell: **West Side. Narrow Gauge in the Sierra**. Fuldstændig behandling af loggingbanens 60-årige drift, materielfortegnelse incl. vogne. 319 s. 17 farveill. 427 fot. 17 ill. & tegn. 4 kort. 28x22 cm ib. Kr. 242,50.

**Livet langs banen**. Erindringer om Frederikssundsbanen fortalt af en kreds fra oplandet. 104 s. gennemill. med morsomme ill. Kr. 68,05.

**Materiale Motore F. S. Italia 1979-01-01**. 190 s. Plastikbind. Kr. 45,40.

J. A. Pinkepank & L. A. Marre: **Diesel Spotter's Guide UPDATE**. Udviklingen 1965 til dato, omfatter også ellok og motorvogne. 161 s. Ca. 220 fot. Kr. 70,25.

Frank Staff: **Picture Postcards and Travel**. En vejledning for samlere til postkort med trafik og rejsemotiver fra århundredskiftet til i dag. 96 s. 290 ill. i farver. 25x18 cm ib. Kr. 125,50.

**Svenska Lok och Motorvagnar 1979-01-01**. 5. udgave af lommebogen om svensk trækraft. 320 s. Ill. Plastikbind. Kr. 94,25.

NEDSÆTTELSE: Lars Viinholt-Nielsen: **Odense-Svendborg Banen 1876-1979**. 278 s. A5 tværfORMAT. Før: kr. 67,35, nu kr. 36,10.

Sidste: I april kommer bogen om de danske jernbanemænds oplevelser under den anden verdenskrig med luftangreb og sabotage. Bestil den NU!

# HÅSE

*P. Haase & Søn  
Boghandel as*

Løvstræde 8 - 1152 København K - Tlf. (01) 11 59 99

## Jernbanenyt - kort fortalt

# DSB

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

Damplokomotiv E 994 er udrangeret.

Fra »Scandia Randers A/S« er leveret 6 stk. personvogne (2. klasse), litra Bn 20-84 882 - 20-84 887 og 2 stk. personvogne (2. klasse/styrevogn), litra Bns 29-84 545 og 20-84 546 (samtlige med 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, 035, 036, 041, 050, 053, 055, 057, 059, 060, 080, 084, 086, 092, 101, 102, 109, 115, 126, 149 til »20-83« - Bg 29-63 085, 086, 088-090, 092-095,

098, 154, 156, 158, 159 til »29-44« - Bgc 59-64, 000-003, 008, 009, 012 til »59-44« - Bk 85-84, 014, 015, 018, 020, 022, 026, 032 til »85-83« - Pmh 90-68, 710, 713 til »90-44«.

I »Centralværkstedet Århus« er Bgh 29-64 211 »normaliseret« (børnekupeen fjernet) - 5.-8. ciffer er som følge heraf ændret til »29-63«.

ABg-vognene 38-61, 321-325 er »deklasseret« til ren 2. klasse - som følge heraf er litra ændret til Bv 28-61 (samme numre) (58 pladser).

Postpakvogn Pk 5913 er udrangeret.

Oversigten »DSB person-, post- og bagagevogne 1979« (»Jernbanen«, nr. 5/79 - side 119) kan a jourføres efter ovenstående.

**Pr. 31. december 1979 – ved finansårets afslutning – rådede DSB over følgende (antal) trækraftenheder (og påhængsmateriel):**

**Damplokomotiver:**

Toglokomotiver .....	5
Rangerlokomotiv .....	1

**Motormateriel:**

Toglokomotiver .....	165
Rangerlokomotiver .....	136
Traktorer .....	93
Lyntogsmotorvogne .....	11
Lyntogsbivogne .....	32
Motorvogne .....	122

**Elektrisk materiel:**

Motorvogne .....	278
Bivogne .....	276

I afsnit »damplokomotiver« omfatter »toglokomotiver«: C: 1 stk., E: 1 stk., P: 1 stk., R: 1 stk., S: 1 stk. – »rangerlokomotiv«; F: 1 stk.

I afsnit »motormateriel« omfatter »toglokomotiver«: MV: 5 stk., MX: 4 stk., MY: 54 stk., MZ: 61 stk. – rangerlokomotiver«: MH: 119 stk., MT: 17 stk. – »traktorer«: M.A.N.-Ardelt og Frichs-Ardelt: 46 stk., Frichs (Köf-type): 40 stk. samt 5 stk. diesel- og 2 stk. benzin-mekaniske »småtraktorer« – »lyntogsmotorvogne«: MA: 11 stk. – »lyntogsbivogne«: AM: 10 stk., BM: 6 stk., BMk: 6 stk., BS: 10 stk. – »motorvogne«: MO: 60 stk., MR: 62 stk.

En del af de ovennævnte MH-lokomotiver, Ardelt-traktorer og »småtraktorer« er hensatte ureparerede (benyttes som reservedelslagre) og må betragtes som »papir-lokomotiver«, da de næppe kommer i drift igen.

I afsnit »elektrisk materiel« omfatter »motorvogne«: MM: 213 stk., MU: 65 stk. – »bivogne«: FS: 211 stk., FU: 65 stk.

De fire stk. elektriske 4-vognstog, litra MC/FC var leveret – men ikke officielt overtaget af DSB pr. 31. december 1979.



**Pr. 31. december 1979 bestod vognparken af:**

**866 stk. personvogne** (styre- og bivogne for lyn- og S-tog ikke medregnet) (samt 2 stk. personvogne (sovevogne) lejet hos CIWLT). I oktober kvartal er der tilgået driften 8 vogne.

**103 stk. post- og bagagevogne.** I oktober kvartal er der udrangeret 1 vogn.

**5178 stk. lukkede godsvogne.** I oktober kvartal er sket en afgang på 42 vogne.

**2782 stk. åbne godsvogne.** I oktober kvartal er sket en afgang på 2 vogne.

**564 stk. tjenestevogne.** I oktober kvartal er sket en tilgang på 4 vogne: Nr. 1224, 1401, 1402 »Skinnetransport-



DSB Mx 1008 i ekstratog med bl.a. damplokomotiverne DSB E 994 og S 740 på vej fra Roskilde til Korsør ved Ringsted, 28. oktober 1979. DSB E 994 er endt i Bramming, mens DSB S 740 via Esbjerg er sendt til England (Nene Valley Railway). Foto: Erik Buus.

vogne« (Bafd.) og nr. 3002 »Snefræser« (norsk-fabrikeret dobbelt sneslynge trukket af 350 HK motor – monteret på tidl. Gklms-vogn – Bafd.) – og en afgang på 12 vogne: Hjælpevogn nr. 104 (Apafd.), nr. 281 (Bafd.), nr. 296 (Bafd.), nr. 771 (Apafd.), nr. 861–867, 869 (samtlige Mafd.).

**602 stk. privatejede godsvogne** (samt 16 stk. godsvogne lejet hos DSB). I oktober kvartal er sket en tilgang på 3 vogne: 078 9, 601, 603, 605 (»DSB – Maskintjenesten« – tidligere tjenestegodsvogne 945 0 (med samme endecifre) beholdervogne for sandtransport; vognene er optaget i privatvognsparken af hensyn til RIV-mærkningen, vognene benyttes til afhentning af bremsesand i Tyskland) – og en afgang på 1 vogn: 070 0 818 (»Dansk Shell A/S«).



**Pr. 1. januar 1980 var følgende rullende materiel i ordre:**

- 16 stk. diesel-elektriske motorlokomotiver, litra ME 1501–1516,
- 8 stk. elektriske motorvogne (uden førerrum) (2. klasse), litra MC 6501–6508,
- 8 stk. styrevogne (for elektriske motorvogne) (2. klasse), litra FC 6001–6008,
- 15 stk. personvogne (2. klasse), litra Bn 20–84 888 – 20–84 902,
- 5 stk. personvogne (2. klasse/styrevogn), litra Bns 29–84 547 – 29–84 551,
- 4 stk. personvogne (kupétype – for lyntogssæt), litra Af 10–74 000 – 10–74 003.
- 4 stk. personvogne (storumstype/styrevogn – for lyntogssæt), litra Bfs 29–74 100 – 29–74 103,
- 2 stk. personvogne (catering/specialkupétype – for lyntogssæt), litra Cf 84–74 000, 84–74 001,
- 50 stk. container-bærevogne, litra Lgjs 440 0 000 – 440 0 049.



I oktober 1979 bestiltes endnu et lokomotiv af litra ME (nr. 1516) hos »Thyssen Industrie AG Henschel«. Levering vil finde sted i umiddelbar fortsættelse af de først bestilte, d.v.s. uge 42/1981. Baggrunden for denne supplerende bestilling er beslutningen om fortsat dieseldrift på strækningen Ballerup-Frederikssund og ønsket om en drifts-udvidelse på strækningen. ME-lokomotivet frigør et MX-lokomotiv til dette formål.



Maskinafdelingen har i løbet af sommeren og efteråret 1979 foretaget en gennemgribende undersøgelse af den eksisterende park af snerydningsmateriel for at få klarhed over materiellets tilstand. 16 stk. tendersnepløve er på denne baggrund nødtørftigt istandsat, således at de i en overgangsperiode kan anvendes, indtil nyt materiel er anskaffet. De 2 stk. klimasnepløve er istandsat, og 6 stk. Scandia-snepløve er forsynet med storpløvsvær.

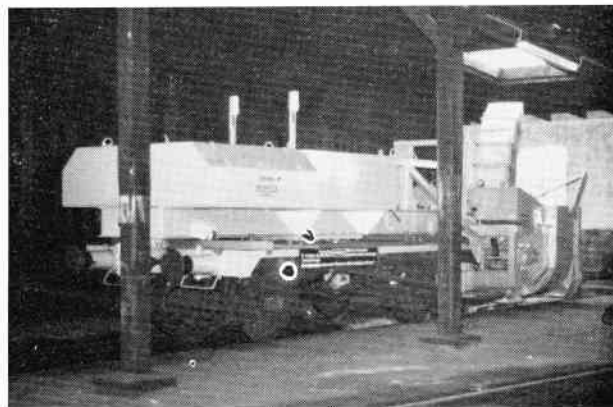
Overvejelser om anskaffelse af nyt snerydningsmateriel har resulteret i beslutning om, at samtlige strækingslokomotiver samt Bns-styrevognene forsynet med underhængte frontsnepløve, som omtalt i »Jernbanen«, nr. 5/79 – side 120. NSB har gode erfaringer med denne pløvetype og er bl.a. gået bort fra »storpløven« til fordel for den underhængte snepløv. Det er opfattelsen, at denne pløvetype er velegnet til danske vinterforhold og i vid udstrækning vil kunne klare problemerne med at holde strækningerne åbne.



DSB's lokomotiver af litra MY og MX får nu monteret underhængte snepløve i begge ender af lokomotivet. Her ses DSB MX 1005 med underhængt pløv i Korsør, 24. november 1979. Foto: Jan Lundstrøm.

Monteringsarbejdet blev påbegyndt i november. Det forventes, at samtlige litra MY/MX vil være forsynet med underhængte snepløve i februar 1980. Under konstruktionsarbejdet konstateredes, at snepløvsarrangementet ville indvirke på placeringen af trin og håndbøjler og give anledning til sikkerhedsmæssige problemer ved rangering, hvilket medførte en forsinkelse i den oprindelige leveringsplan og dermed forsinkelse af monteringsarbejdet. For at kunne overholde sluttermen for MY/MX-lokomotiver har det været nødvendigt at etablere to-holdsdrift både ved »Centralværkstedet Århus« og »Værkstedet Nyborg«. (Montagen af pløve på øst-områdets maskiner foregår sidstnævnte sted).

På grund af den belastede materielsituation har det ikke været muligt at frigøre MZ-lokomotiver specielt til mon-



DSB har anskaffet to snefræsere, tjenestevogn 3001 og 3002. Tjenestevogn 3001 er stationeret i Næstved, hvor den har plads i remisen, 18. januar 1980. Foto: Jan Lundstrøm.

tering af snepløve. For dog at få påmonteret snepløvene så hurtigt som muligt, er det planlagt, at monteringsarbejdet skal finde sted, når lokomotiverne er i værksted i forbindelse med hovedeftersyn og større ændringsopgaver (el-varme, strækingsradio, ITC og ATC). På denne baggrund forventes det, at alle litra MZ I vil være forsynet med snepløve i 1981/82, MZ II vil være forsynet i 1980/81, MZ III vil være forsynet i 1980 og endelig vil MZ IV være forsynet i 1981/82.

De nye lokomotiver litra ME og styrevogne litra Bfs til nye lyntog leveres med underhængte snepløve.

Med henblik på anskaffelse af pløvbørster til bl.a. sporskifterensning er der i vinter foretaget forsøg med en OTSO pløvbørste monteret på MH-lokomotiv. (Fire stk. litra MH indrettes for montage af såvel OTSO pløv som pløvbørste).

Såvel i ovenstående som i følgende afsnit betyder MZ I, II, III og IV. Lokomotiver af hhv. 1. serie (1401-1410), 2. serie (1411-1426), 3. serie (1427-1446) og 4. serie (1447-1461).



I efteråret 1978 (»Jernbanen« nr. 5/78) blev der foretaget forsøgskørsler med MZ-lokomotiv på Fyn for at få klarlagt:

1. om litra MZ for så vidt angår løbeegenskaber og sporskifterensning kan fremføre tog med hastigheder op til 160 km/h,
2. hvorfor visse »General Motors«-lokomotiver selv ved 100-120 km/h har dårlige løbeegenskaber,
3. hvordan løbeegenskaberne på GM-lokomotiver kan forbedres.

Resultatet af forsøgskørslerne foreligger nu i form af en rapport, hvoraf det bl.a. fremgår, at der sikkerhedsmæssigt intet er til hinder for en strækingshastighed på 160 km/h for litra MZ, under forudsætning af at der gennemføres visse foranstaltninger til forbedring af løbeegenskaberne. Rapporten inderholder ligeledes oplæg til, hvorledes man generelt kan forbedre løbeegenskaberne på GM-lokomotiver.

Det er besluttet at gennemføre de nødvendige ændringer, således at der på litra MX, MY/MV og MZ I, der skal fremføre tog med 120 km/h, foretages følgende ændringer:

- Spillerummene i alle akselportene reduceres ved indbygning af lejerne.
- Det indvendige spillerum i akselkasselejerne på alle bogiernes yderhjul reduceres til 0 mm.
- Gummielementerne i lejerne på bogiernes yderaksler gives en forspænding på 3 t.

På litra MZ II, MZ III og MZ IV, der forudsættes at skulle fremføre tog med 160 km/h, foretages følgende ændringer:

- Reduktion af akselportspillerum i alle akselporte.
- Reduktion af lejespillerum i alle lejer på bogiernes yderaksler.
- Etablering af 3 t forspænding i gummielementerne på alle yderakslernes lejer.
- Indbygning af lateral dæmpere (kun på litra MZ II).
- Indbygning af rotationsdæmpere.
- Omgearing af banemotorerne til omsætningsforholdet: 55/22 (kun på litra MZ II og III).

★

De nye regional S-tog er nu alle afleveret fra »Scandia-Randers A/S«: GEC-sættet FC/MC 6003/6503-6504/6004 overleveredes den 2. oktober 1979 – og ASEA-sættet FC/MC 6007/6507-6508/6008 overleveredes den 10. og 24. november 1979.

Der er udført en lang række prøvekørsler for at klarlægge:

1. den af chopperudrustningen generede elektriske støjs udbredelse til sikrings-, tele- og strømforsyningsanlæg,
2. accelerations- og køretidsforhold,
3. energiforhold, herunder undersøgelse af den regenerative bremseeffekt.

Til punkt 1, som i korthed benævnes el-støjmålinger, er der indledt et samarbejde med Elektronikcentralen, som deltager i planlægning, udførelse og rapportering af målingerne. Målekørslerne er foretaget i togfri intervaller på strækningerne Hundige-Solrød, Tåstrup-Valby, Holte-Allerød og Vesterport-Svanemøllen. Under målekørslerne har endvidere KTAS og NESA henholdsvis SEAS foretaget målinger på egne anlæg.

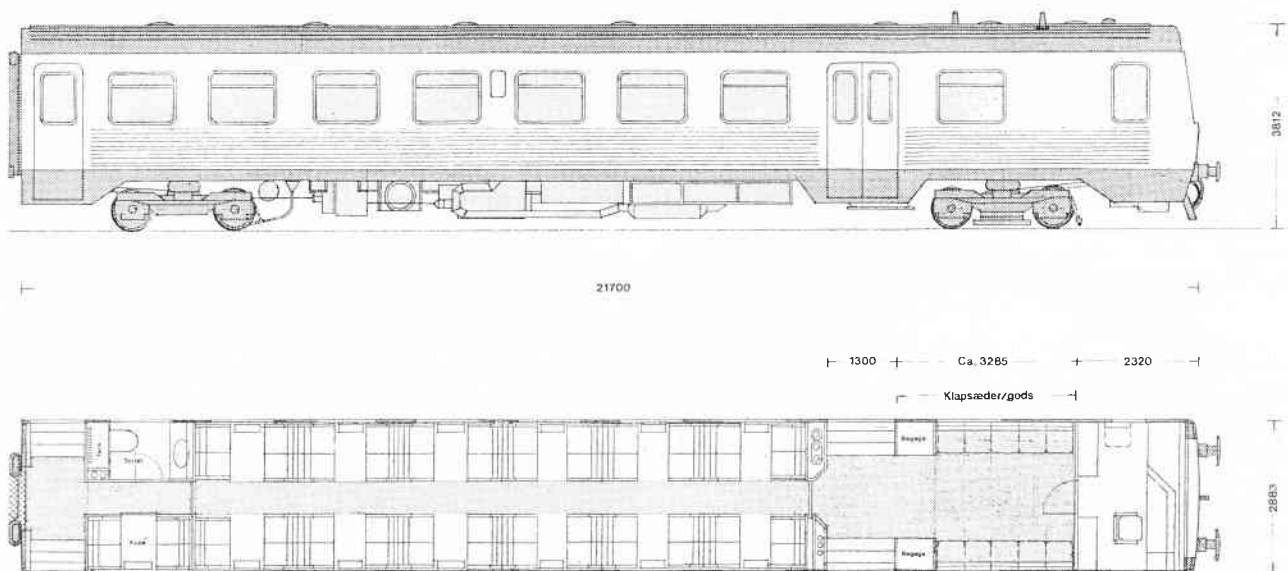
Punkt 2 er udført på første togsæt af ASEA-type. Undersøgelserne omfatter accelerationsforsøg 0 til 250 m og 0 til 2900 m med samtidig optagelse af relevante parametre. Endvidere udføres køretidsmålinger med sædvanligt standsningsmønster på strækningerne København-Hillerød og København-Holte. Samtlige kørsler udføres med tre forskellige belastninger svarende til tomt, normalt og lastet tog. Under kørslerne med fuldt lastet tog udføres samtidig temperturmålinger på banemotorer, bremsemodstande m.v.

Punkt 3 er planlagt udført i forbindelse med indsættelse af togsættene i drift i 1. kvartal 1980.

★

Tilgangen af passagerer til DSBs tog er som bekendt netop nu større end nogensinde tidligere i moderne tid. Udviklingen er imidlertid ikke problemfri, da der efterhånden er så mange mennesker i togene, at servicen er på vej ned under det niveau, DSB finder rimeligt. Skal serviceniveauet holdes, må der bevilges flere penge af regeringen til lokomotiver, vogne og drift. DSB har derfor bl.a. indmeldt en række ønsker i »beskæftigelsesplan II« (1980) og »beskæftigelsesplan III« (1981-1983).

I henhold til »beskæftigelsesplan II« vil der kunne afgives ordre på 10 vogne (litra Bn) til »regionaltrafik øst« og 2 MR-togsæt til »regionaltrafik vest«. Det samlede materielbehov derudover er opgjort til 13 lokomotiver, 60 vogne



Facade- og planskitse af ny type motorvogn, der antagelig gives litra MS; ved den planlagte sammenkobling med allerede anskaffede MR-motorvogne opnås en mere flexibel anvendelsesmulighed på såvel de primære regionalinier som sidebaner. Tønging: DSB (Maif.).

{fjerntrafik}, 34 vogne («regionaltrafik øst») og 16 MR-togsæt (regionaltrafik vest»). Endvidere står DSB over for at skulle afgive ordre på 11 motorvognssæt til levering i 1982. Dette materiel skal anvendes til delvis erstatning for udrangeringsmodne MO-vogne på det sekundære net i Jylland. I DSBs femårsplan er der afsat yderligere midler til 11 tilsvarende motorvognssæt til levering i 1984. Hertil kommer 17 stk. nærtrafikvogne af ny type, som er planlagt leveret fra slutningen af 1982 og i begyndelsen af 1983.

De ovenfor nævnte 2 stk. MR-togsæt og i alt 22 stk. »sidebanetogsæt» konverteres antagelig til 48 stk. **MS-enheder** (jvf. vedstående skitse) til sammenkobling med tilsvarende MR-enheder, hvorefter der vil kunne disponeres over 48 MR/MS-togsæt og 7 MR/MR-togsæt. Der er ikke taget stilling til, om de nævnte 16 togsæt, der eventuelt kan bestilles for midler fra »beskæftigelsesplan III«, skal udføres som mellemvogne til MR/MS-motorvognene, men det er ingen hemmelighed, at DSB foretrækker sammenkoblede togsæt (4-vognstog) af hensyn til køretider og fremfor at skulle ændre på allerede etablerede værkstedsfaciliteter af hensyn til ny vogntype.

★

De to MZ-lokomotiver (1445 og 1455), der ved et uheld havnede på bunden af færgeleje 3 i Korsør den 21. november, blev i slutningen af januar sendt til »Bofors-NOHAB« i Trollhättan, da en reparation i København og Århus ville gå ud over en række planlagte ændrings- og forbedringsarbejder på andre lokomotiver.

I forbindelse med ændringen af den havarerede MM-vogn 7699 (se »Jernbanen«, nr. 3/79 – side 76) er denne omletteret og omnummereret til FS 7293; af hensyn til fremtidig sammenkobling er FS 7199 omnummereret til 7205 – begge pr. 15. januar 1980.

I tidsrummet 1980–1986 ændres såvel den internationale bogstavlittrering som nummering på flere godsvognstyper. En af de væsentligste ændringer gør sig gældende for private vogne, der fremtidig ikke kendetegnes med »O« som første ciffer i det egentlige vognnummer, men alene ved regimenummer. I et kommende nummer af »Jernbanen« vil der blive redegjort nærmere for ændringerne.

★

Rutebilttjenesten rådede pr. 31. december 1979 over 518 rutebiler (111 stationeret øst for Storebælt – 407 stationeret vest for Storebælt – med i alt 26.867 siddepladser. I finansåret 1979 er der tilgået driften 57 vogne (nr. 629–637, 648, 651–697) – er der afmeldt 28 vogne. Pr. 1. januar 1980 var der 115 rutebiler i ordre til levering i 1980 og 1981.

★

Baneafdelingen har ligesom Maskinafdelingen anskaffet nyt snerydningsmateriel. Der er indkøbt 14 stk. **trøjeplove**, som er spidspløve, der kan anbringes på Banetjenestens store motortroljer nr. 208–219 og 221–231, der har specielt beslag hertil. Pløvene egner sig bedst til rydning af stationsområder. I Næstved og Fredericia er stationeret en **snefræser** (tjenestevogn nr. 3001 og 3002). Vognen er forsynet med én på en 180° drejelig svingbjælke anbragt dobbelt sneslynge, direkte trukket af en 350 HK dieselmotor. Sneslynge-aggregatet kan hæves og sænkes

hydraulisk ca. 100 cm, hvorved det kan rydde sne i godt 3 meters højde, endvidere kan det sideforskydes ca. 80 cm, hvorved der kan ryddes et areal på ca. 450 cm i bredden. Snefræservingene skal fremføres af Banetjenestens store motortroljer nr. 201–205, som er forsynet med specielt gear. Der er endelig anskaffet »gummihjul«-traktorer (fabrikat »ROWI«), der kan påmonteres dobbelt sneslynge, forsynet med læssetragt. Disse traktorer er velegnede til rydning på læsseveje og til at læsse bortryddet sne fra sporene.

★

Arbejderne med etablering af de brede lejer m.v. i Korsør og Nyborg er nu inde i de afsluttende faser. For de sidste vandbygningsentrepriser – 3. etape i Korsør og 4. etape i Nyborg – har der været afholdt licitation i september 1979, og disse entrepriser skal efter programmet være afsluttet i april 1980. Entrepriserne omfatter bl.a. støbning af kajmure samt udførelse og montering af ledeværker i de brede lejer.

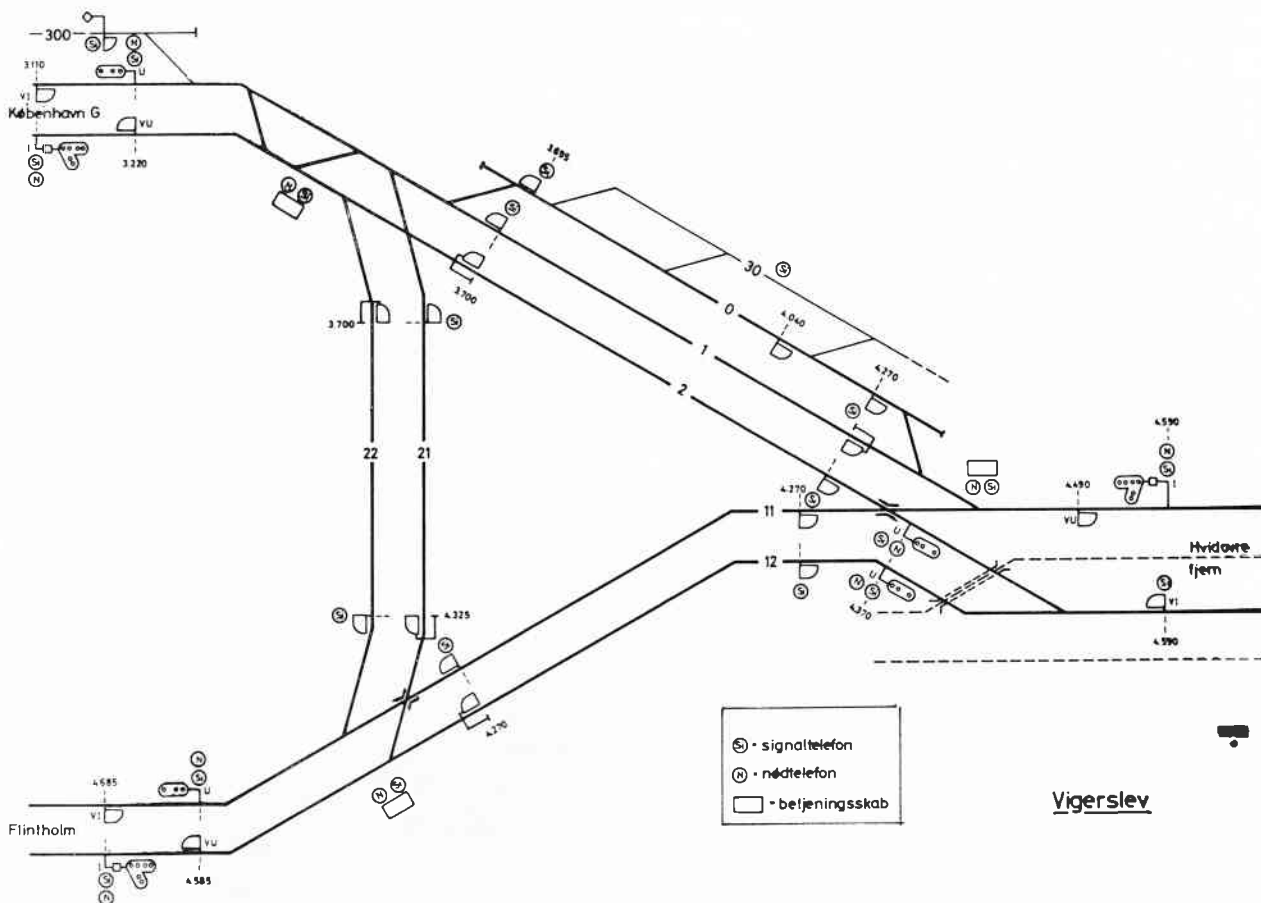
I Korsør mangler de nye dækkende værker endnu at blive fuldført så vidt, at den eksisterende nordre mole kan fjernes, hvilket er en forudsætning for besejlingen af 4. leje. Efter fjernelsen af molen kan det afsluttende uddybningsarbejde udføres på stedet. Dette arbejde blev igangsat omkring nytår og vil – såfremt vejrforholdene ikke stiller sig hindrende i vejen – være fuldført i begyndelsen af april 1980. Også i Nyborg er der udført omfattende uddybningsarbejder. Overalt i de brede færgers sejlområde vil der ved ibrugtagningen være uddybet til 8 m.



Bogieudskiftning på MZ 1455, da lokomotivet den 25. november 1979 atter vendte tilbage til landjorden efter et par dages ophold i Korsør havn. Foto: Erik Buus.

De brede, 2-sporede færgekapper (længde 52 m) er under bygning på fabrik i Rudkøbing. Montagen i Korsør påbegyndtes i december 1979. På grund af fejl i en stålleverance er klappen til Nyborg-siden blevet forsinket således, at montage først vil kunne være afsluttet i begyndelsen af maj 1980. Efter klappernes montering forestår en omfattende afprøvning af de meget komplicerede hydrauliske styresystemer. Man håber ved afprøvningsproceduren på Korsør-siden at indvinde så mange erfaringer, at afprøvningen i Nyborg – der var berammet til ca. 1 måned – vil kunne nedsættes til 14 dage, hvorved klap anlægget skulle kunne være klar til besejling i midten af maj måned 1980.

De omfattende spor- og sikringsarbejder forløber planmæssigt. I Korsør omfatter arbejderne ca. 40 sporskifter, 6–7 »englændere«, godt 5 km spor, 500 m ny »perron 55« samt



Skematisk spor- og signalplan over Vigerslev station - se endvidere planerne i »Jernbanen«, nr. 3-79 - side 78-79. Bemærk, at spornummereringen er ændret, samt at der findes to U-signaler for køreretningen København G. - Flintholm - Hvidovre fjern. U-signalet til højre for spor 2 gælder for tog ad spor 2 og 11, det andet U-signal gælder for tog ad spor 12.  
Tegning: DSB - Elektrotjenesten.

ombygning af ca. 300 m »perron 72«. De nye perroner er under udførelse. I Nyborg omfatter sporanlæg m.v. ca. 45 sporskifter, 6 »englændere«, godt 5 km spor og ca. 1,2 km ny »perron 55«. Endvidere udføres ca. 1 km vej og knap 1500 m<sup>2</sup> rutebilholdeplads med tilhørende afvandingsarbejder. Den nye perron 5 i Nyborg er ibrugtaget.

Elektrotjenesten skal - udover at udføre sikringsarbejderne i forbindelse med sporanlæggene - tillige forestå opsætning af togviserskilte og etablering af internt TV ved trapper og escalatorer samt ved vejoverkørsler.

De nye landgangsbroer udføres for stålskelettets vedkommende på fabrik og vil blive monteret i 12-15 m lange sektioner, der sejles frem til byggepladsen. De første blev monteret i Korsør og Nyborg i december. Efterfølgende sektioner monteres i januar og februar tillige med trappehusene. Escalatorer - tre i Korsør og to i Nyborg - er monteret dels i december, dels i januar.

Samtidig med anlægsarbejderne opføres der et stort antal bygninger af varierende størrelse, bl.a. en ekspeditions- og personalebygning på perron 6 i Korsør, huse for betjening af klappersnes hydrauliske styresystemer samt i Nyborg en ekspeditionsbygning ved rutebilholdepladsen. På Brandholmen nord for det brede leje i Korsør vil der blive opført en stor lagerbygning til brug for »DSB-catering« samt en venterumsbygning for personale. De forskellige bygningers opførelse er ikke nøjagtigt tidssat i program-

met, men udførelse vil ske, efterhånden som anlægsarbejderne tillader det under hensyn til de næsten overalt trang pladsforhold.

De samlede anlæg påregnes efter planerne at kunne ibrugtages ved køreplansskiftet 1. juni 1980, idet den første brede færge afleveres fra værft i slutningen af april 1980. Meget vil naturligvis afhænge af vejrforholdene, idet der ikke i de enkelte entrepriser er meget »slæk« til imødegåelse af en streng vinter. Et specielt problem ligger i, at der til indovning på Nyborg-siden af færge- og landpersonale, som det vil fremgå af det foregående, kun vil være ca. 14 dage.



Stedbetegnelserne (»signalstationerne«) **Damhus** og **Gron-dal** på Godsforbindelsesbanen bortfaldt den 19. november 1979. Signaler og sporskifter i hele området på såvel Godsforbindelsesbanen som Ydre bybane indgår herefter i **Flintholm** station. Samtidig erstattedes stationens armsignaler i sydenden af daglyssignaler, eksempelvis er I-signalet i km 6.075 (ved kørsel fra Vigerslev) nu forsynet med forgrengsangivelse og hastighedsviser - det frem-skudte signal (F-signal) er til gengæld bortfaldet.

På **Vigerslev** station blev et nyt relæsikringsanlæg (type DSB 1972) - med tilhørende nye signaler, jvf. vedstående skematisk spor- og signalplan - taget i brug den 24. no-

vember 1979. Centralapparatet er anbragt på – og stationsbestyreren er flyttet til – Hvidovre S-station.

På **Tåstrup (nær)** station blev det nye (perron) spor 4 og et nyt relæsikringsanlæg (type DSB 1969) taget i brug den 9. december. Kørsel på HKT-informationer mellem Tåstrup og Valby indledtes den 9. februar.

1. etape af ombygningen af **Hellerup** station (se »Jernbanen«, nr. 4/77 – side 95) afsluttedes den 16. december i forbindelse med at trafikken fra Lersøen flyttedes til nyt spor (beliggende til venstre for det hidtidige) på den ny overføring for Tuborgvej. Endvidere blev det hidtidige spor 6 afbrudt (fjernes senere), og spor 7 **ændredes til spor 6**; dette spor benyttes fremtidigt fortrinsvis af godstog fra såvel Kyst- og Nordbanen til Lersøen som omvendt. En omlagt transversal fra 3. hovedspor (fra Svanemøllen) til spor 5 blev taget i brug den 17. december; dette spor benyttes bl.a. af Bb-tog, der »vender« på Hellerup station.

Med henblik på at få afprøvet udstyr til de kommende ATC-anlæg (**A**utomatic **T**rain **C**ontrol, d.v.s. automatiske anlæg til togstop- og hastighedsovervågning) indledtes der den 10. januar 1980 en række prøvekursler og teknisk afprøvning af **faste anlæg** på strækningen Næstved-Vordingborg, hvor hovedsignaler og standsignaler er forbundet med ATC-udstyret: Kodere og baliser. Baliserne, der afgiver informationer om signalernes udvisende til lokomotivets udstyr, er påsat svellerne midt på sporet. Trækraftenheder og styrevogne udstyres med **mobilt anlæg**, hvortil hører antenne, dataudrustning, betjeningspult m.v. Prøvekørslerne foregår med særlige ekstratog fremført af MX 1016, der er den første trækraftenhed, der er ud-

styret med fuldt funktionsdueligt mobilt ATC-anlæg. Nærmere detaljer om ATC-anlæg følger i et kommende nummer af »Jernbanen«.



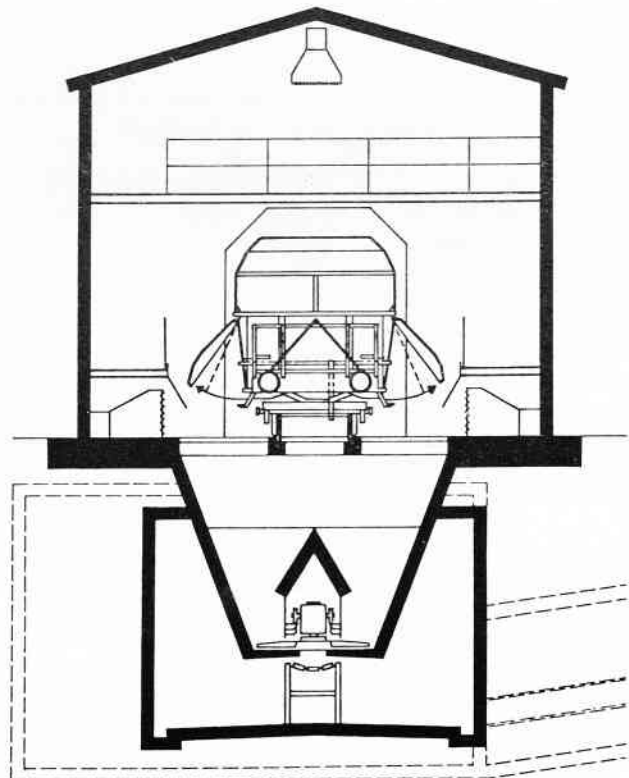
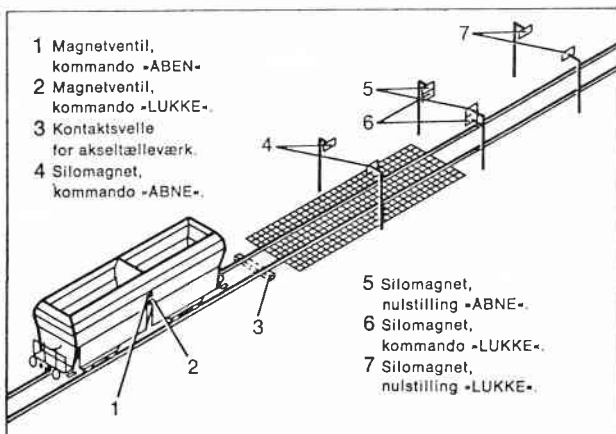
DSBs statistik over kørte kilometre og togenes belastning er ændret med virkning fra den 14. januar 1980, således at den udarbejdes på basis af antal vogne i stedet for som tidligere antal aksler. Fra samme dato angives toglængden for alle ikke-personførende tog – i rapporter m.v. – i antal meter. Med sidstnævnte bestemmelse imødekommes ønsker om at kunne bestemme toglængden helt præcist, hvilket indebærer flere driftsmæssige fordele såvel på udgangsstationer som omrangeringsstationer, endestationer og stationer, hvor togene skal krydse eller overhales.

MY-lokomotiver må nu atter planmæssigt fremføre op til otte vogne i regionaltog på Kystbanen og op til seks vogne i regionaltog på Nordvestbanen. De udvidede togstørrelser er nødvendiggjort af kapacitetsproblemerne. Lokomotivpersonalet er opfordret til – på de nævnte strækninger: 1) at gøre accelerationen »blidere« for at skåne dieselmotorerne, 2) at tilpasse friløbsfasen således, at der bremses fra 80 km/h, og 3) at udføre bremsningen som en normal driftsbræmsning. Samtidig er maksimalhastigheden for MY-regionaltog på strækningen Roskilde-Holbæk og v.v. atter sat op fra 100 km/h til 120 km/h.

Af driftsmæssige årsager er befordringen af vognladningsvise forsendelser til og fra stationerne Jebjerg, Roslev, Durup og Glyngøre på godsbanen Skive-Glyngøre indstillet fr.o.m. 7. januar 1980 og indtil videre.



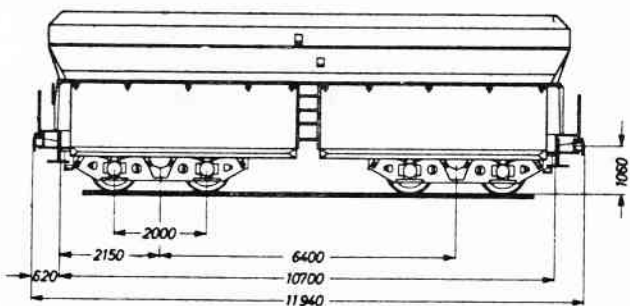
Principskitse (t.v.) viser automatisk tømning af godsvogn, litra Fads - tværsnit (t.h.) af kullossestation. Tegning: DSB.





Som følge af energikrisen i 1973/74 har anvendelse af kul som energikilde fået en renaissance. Dette har bl.a. medført, at der ultimo 1982 igangsættes et nyt kombineret el- og varmekværk ved Herning, hvor driften næsten udelukkende baseres på kul.

Med henblik på at sikre tilførsel af den dertil nødvendige kulmængde – 200.000 tons pr. år – fremsatte DSB forslag til et transportsystem. I et samarbejde mellem ELSAM og DSB (en fælles arbejdsgruppe) blev gennemført en analyse af transportopgaven, hvor der især blev lagt vægt på faktorerne rentabilitet, miljø og forsyningssikkerhed, og på baggrund af arbejdsgruppens slutrapport er der indgået aftale mellem I/S Vestkraft, som skal drive Herningværket, og DSB, at transporterne skal gennemføres på jernbane.



Skitse af litra Fads.

Tegning: Tyske Forbundsbaner.

Transporterne skal foregå i bogie specialvogne, litra Fads i hele tog a ca. 900–1000 tons (18 vogne) fra Esbjerg. Ved Herningværket, som i øvrigt både kan kul- og oliefyres, etableres ingen kulplads. Det fornødne kullager er silokapacitet til ca. 80 timers forbrug. Der stilles hermed store krav til forsyningssikkerhed i transportsystemet, idet der i spidsbelastningsperioder vil være et kulbehov på ca. 1800 tons pr. døgn – blandt andet for lageropbygning. Togene kører efter faste planer med mulighed for tilpasning for transportbehovet. I spidsbelastningsperioder køres for eksempel to læssede tog pr. døgn. Systemet giver også mulighed for løbende tilførsel af den supplerende nødvendige brændselsolie.

Interessant er det at bemærke, at historien gentager sig: For få år siden transporterede DSB store mængder af brunkul i samme relationer. De læssede vogne kørte blot i modsat retning – nemlig fra brunkulslejerne ved Herning til I/S Vestkraft i Esbjerg. Da disse transporter ophørte, var der næppe nogen, som ventede, at der nogensinde mere ville blive behov for genoptagelse af transport af fast brændsel i denne størrelsesorden i Danmark.

De ovenfor nævnte bogie specialvogne, litra Fads, anskaffes af I/S Vestkraft og optages i DSBs vognpark som privatvogne. I/S Vestkraft sikres på denne måde fuld rådighed over den fornødne kapacitet. Fads-vognene er bundtømmende gennem fire sidelemme og har en lastevne på 50–55 tons. Sidelemmene kan ved hydraulik og magnetventiler åbnes og lukkes i et fuldautomatisk losseanlæg. Åbne- og lukkefunktionen kan også betjenes manuelt.

Ved I/S Vestkrafts kulplads i Esbjerg anlægges firmaspor. Over sporet etableres en kulsilo med kapacitet ca. 1.000 tons, hvoraf godsvognene ved automatik læsses med en afpasset kulmængde, medens vognene køres under siloen. Anlægget er dimensioneret således, at hele toget kan læsses på én gang og trækkes gennem anlægget af den togmaskine, som skal udføre kørslen til Herning.

Ved Herningværket anlægges ligeledes firmaspor. Sporet føres gennem en lossestation, hvor vognene ved magnetventilstyring kan åbnes og tømmes i en underliggende bunker. Magnetventilstyringen betyder, at hele lossefunktionen kan gennemføres, uden at vognene behøver at holde stille, medens losningen finder sted. Kapaciteten er alene begrænset af det transportbånd, som skal føre kullene fra bunkeranlægget til kulsiloen i kedelbygningen. Ved gennemførelse af transporterne kan såvel læsse- som lossefunktionen overvåges af DSB-rangerlederen, som ved radiokontakt med lokomotivføreren dirigerer toget gennem anlæggene.



»DSB« redigeres af Erik B. Jonsen.

»Jernbanenyt – kort fortalt« fortsættes på side 30.

## BOGANMELDELSE

LARS RASMUSSEN:

»VANDELGRISEN,  
VEJLE–VANDEL–GRINDSTED JERNBANE«

Blandt den talrige litteratur om danske jernbaner, der er udkommet i de sidste år, er også en bog om den meget interessante Vandelbane, om hvilken der ikke tidligere er udgivet nogen litteratur af betydning. Forfatteren er lærer Lars Rasmussen, der har skrevet den som speciale i sit liniefag, historie. Bogen indeholder derfor ikke væsentlige oplysninger om banens materiel eller tekniske udstyr, hvorimod den i ret vidt omfang behandler banens betydning for bebyggelsens struktur og egnens erhvervsliv.

Jernbanens konfliktfyldte forhistorie er kun ganske kortfattet behandlet, hvorimod der er en fyldestgørende skildring af banens befordringsopgaver. Bogen er forsynet med en række grafiske opstillinger over befolkningsudvikling, der dog ikke er nærmere analyseret, og de mange kort over bebyggelsens udvikling synes temmelig vilkårligt udvalgt. Billedstoffet er temmelig magert, idet der savnes billeder såvel af hovedparten af materiellet som af stationerne.

Tryk og udstyr er nydelig og prisen særdeles rimelig. Alt i alt er det en bog, der nok er værd at anskaffe, idet man får en hel del oplysninger om en lidet kendt og tidligt nedlagt privatbane, men den endelige bog om Vandelbanen, det er det ikke. Og et lille hjertesuk: hvor er det dog en tåbelig titel til en strengt saglig bog.

Birger Wilcke.



## Privatbanerne

### Moderniseringstilskud til 8 privatbaner i 1980

Privatbaneudvalget har foretaget fordeling af de statslige moderniseringstilskud for 1980. I alt får 8 af landets privatbaner 48 mill. kr., heraf 36 mill. kr. fra staten og resten fra amter og kommuner. De 36 mill. kr. fra staten fordeles således:

**Helsingør–Hornbæk–Gilleleje Banen** får 7,4 mill. kr. til fortsættelse af den sporfornyelse, som blev påbegyndt for et par år siden. Pengene skulle dække udgifterne til fornyelse af ca. 8 km spor fra Hornbæk Sø til Søborg trinbræt. Dermed vil hele strækningen fra Grønnehavn station til Søborg trinbræt være moderniseret med nye 37 kg skinner lagt på bogesveller i skinnebalast

**Gribskovbanen** får 4,6 mill. kr. til sporfornyelse mellem Hillerødsholm og Kagerup.

**Hillerød–Frederiksværk–Hundested Jernbane** får 3,3 mill. kr. til sporfornyelse.

**Høng–Tølløse Jernbane** får 0,5 mill. kr. til indkøb af spormaterialer fra Nora Bergslags Järnväg i Sverige. Skinner m.v. er beregnet til en planlagt spormodernisering fra det tidligere Hestehavn trinbræt mellem Skellebjerg og Ruds-Vedby til Høng.

**Vemb–Lemvig–Thyborøn Jernbane** får 7,9 mill. kr. til fortsættelse af den spormodernisering, der påbegyndtes i 1978 med udskiftning af fire kilometer spor på Thyborønstrækningen. I 1979 blev yderligere ca. 8 km spor fornyet og i 1980 vil yderligere 8 km blive udskiftet fra 24 kg skinner til 37 kg skinner på bogesveller i skærveballast.

**Østbanen** får 5,2 mill. kr. dels til fortsat spormodernisering og dels til bygning af et nyt værksted i Hårlev.

**Hjørring Privatbaner** får 5,5 mill. kr. til udbygning og modernisering af banens værksteder.

**Odsherreds Jernbane** får 1,5 mill. kr. til reparation af banens to motorvogne, Mo 25 og 26. De to vogne skal udstyres med nye gearkasser.

Som det kan ses af ovenstående går størstedelen af moderniseringsstøtten til privatbanerne i 1980 til en nødvendig fornyelse af de bestående spor. Der er ikke sat penge af til materielfornyelser.



Antallet af rejsende stiger på såvel stats- som privatbanerne, og det er efterhånden et stort problem at skaffe det nødvendige rullende materiel for at kunne klare disse store transportopgaver. Privatbanerne synes at være ramt meget hårdt i denne udvikling af den kollektive trafik. To af landets tolv privatbaner fik i tresserne og halvfjerdserne ikke noget nyt materiel til fremførelse af persontog, men måtte gennem en midlertidig modernisering ved køb

af brugt svensk skinnebusmateriel. De øvrige baner fik i årene 1965–1975 alle nyt persontogsmateriel i form af Y-tog, men anskaffelserne til de enkelte baner blev baseret på de rejsetal, som man kendte for banerne netop i de år, hvor togene blev anskaffet, og ingen tog højde for den kraftige stigning i rejsetallene, som de seneste år har vist, da man ikke kunne forudsige denne ændring i samfundssystemet.

Af rationaliseringshensyn er alt overflødig og forældet materiel ved privatbanerne tilmed udrangeret og ophugget, så privatbanerne står i den situation, at de faktisk ikke har nogen form for reserver. Disse problemer er store for de enkelte privatbaner, hvor værkstedsophold m.v. har måttet afkortes til det mindst mulige. Det er klart, at DSB også har fået problemer med mangel på materiel i den givne situation, men alligevel har man ved DSB kunnet stoppe udrangeringen af ældre vogntyper m.v., og på denne måde har DSB kunnet klare det første pres. En ting er dog givet, at såvel DSB som privatbanerne har – selvom det offentlige skal spare – virkelig hårdt brug for tilskud til anskaffelse af nyt materiel. Selv i sparetider vil disse penge være godt anvendte og kan sikkert samfundsmæssigt også forrente sig.



En del af HHJ's remiseanlæg i Odder med den interessante drejeskive, der har to spor, sommeren 1977. Foto: Johannes D. Hansen.

### Hads–Ning Herreders Jernbane

I 1978 befordredes 1.647.924 rejsende med HHJ's tog og busser mod 1.436.044 i 1977. Der er i samme driftsår transporteret ca. 20.000 t gods mindre end i 1977, hvilket vil sige 73.469 t.

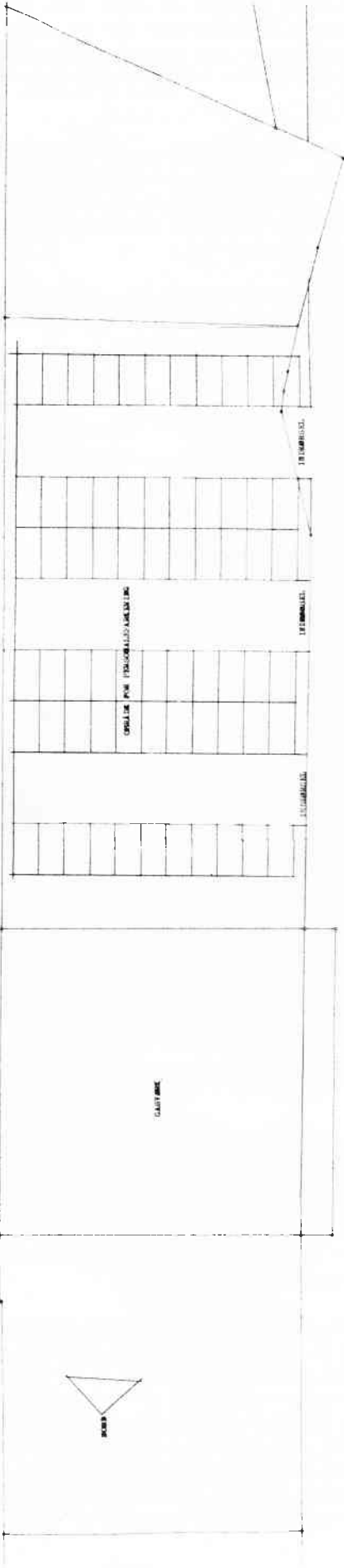
I driftsberetningen fra året 1978 fremgår det, at banen fra Leyland–DAB, Silkeborg, havde fået leveret to nye 57 personers rutebiler. Til banetjenesten var der anskaffet en varevogn med dobbeltkabine.

Til Østbanen solgte HHJ i 1978 de to svenske skinnebusser, HTJ S 27 og OHJ S 42, der ved HHJ – omend kun på papiret – fik litreringen YBM 26 og 27.



Tegningen på side 31 viser HHJ's kommende remise- og værkstedsbygning i grundplan. Målestoksforholdet passer ikke, da tegningen er opfotograferet fra forlæg, vi havde.

ASTIGLAK



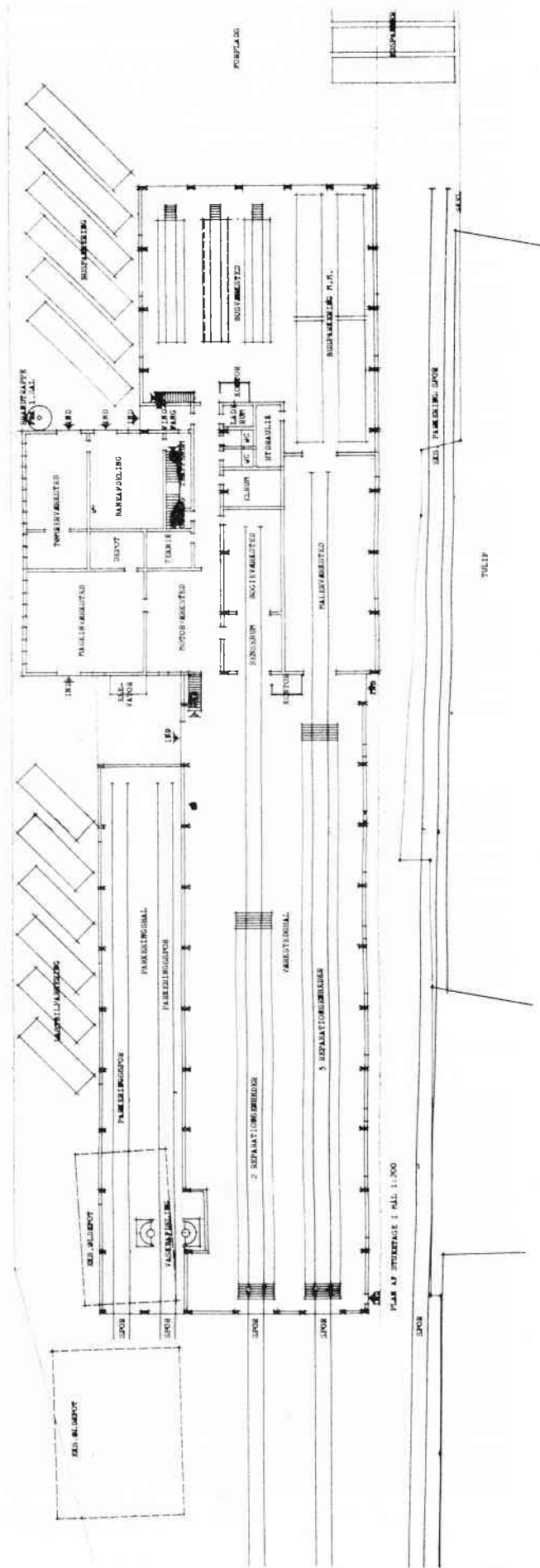
GAZINAK

TERMINAL

TERMINAL

TERMINAL

ORULUK PUN TERMINAL KALAMATI



ZED BUNGALOW

SPOR

SPOR

SPOR

SPOR

SPOR

PLAN OF STRUCTURE 1 (SHEET 1) 1:200

TULIP

RED PARKING SPOR

RESTAURANT R.P.R.

POSTAL

POSTAL

Til opførelse af et nyt værkstedsanlæg fik HHJ i 1979 bevilget ca. 10,3 mill. kr. i moderniseringsstøtte.

Der er imidlertid afsat godt 12 mill. kr. til byggeriet, idet banen har fået lov til at anvende ca. 2 mill. kr. af afskrivningsfonden. Den nye remise- og værkstedsbygning placeres på det gamle baneareal for Houbanen syd for Odder station, og når dette byggeri er afsluttet, vil Odder kommune overtage det areal, hvor de nuværende værkstedsbygninger er beliggende.

I maj 1979 vedtog bestyrelsen for HHJ at lade værkstedsbygningen opføre som fagenterprise efter offentlig licitation. Arkitektfirmaet H. P. Holm Nielsen samt det rådgivende ingeniørfirma I. Lykke Kristensen blev antaget til i samarbejde med arkitekt Mogens Steen, DSB, at forestå byggeriet – i øvrigt i samråd med et nedsat byggeudvalg. Arkitekt Mogens Steen udarbejdede tidligere det skitseprojekt, der blev brugt ved fremsendelsen af moderniseringsandragendet.

På byrådsmødet i Odder den 8. oktober 1979 blev lokalplanen, hvori HHJs nye værkstedsområde ved Lundevej er beliggende, godkendt trods protest.

Det nye remise- og værkstedsanlæg kommer til at omfatte en bygning, hvis grundplan bliver på 3000 m<sup>2</sup>. I denne indrettes der remise og værksted. Der bliver en 800 m<sup>2</sup> stor kælder, og på 1. sal indrettes der 448 m<sup>2</sup> til personalefaciliteter samt kontor. Byggeriet forventes påbegyndt i april 1980.



Spormoderniseringen på HHJ kunne afsluttes i 1979. I oktober–november måneder lagdes der således nyt spor dels mellem Assedrup og Mejerivej i Odder, dels mellem Gunnestrup og Beder. Arbejdet blev udført af DSBs bane-tjeneste, og pr. arbejdsnat blev der udlagt op til 725 m spor. Det gamle spor blev skåret op i rammer på 15 m, og disse sporrammer læssedes med kran på Elo-vogne. Kranen udlagde dernæst betonsvellerne, hvorefter de nye skinner i længder af 150 m kunne køres på plads. Disse skinnelængder kom til HHJ direkte fra svejseanstalten i



Udflugten den 10. juni 1979 med diesellokomotivet HP 15 på HTJ blev en af de sidste ture for lokomotivet ved Holbæk privatbaner. Her er udflugtstoget »fanget« mellem Nyrup og Stenlille.

Foto: Peter Slooths.

Fredericia læssede på vogne med 16 skinner pr. gang svarende til 1200 m spor. Det nye spor er ballasteret med granitskærver, der transporteredes fra Århus havn til arbejdspladserne i selvtømmende ballastvogne.



I slutningen af august måned blev Mårslet station tilsluttet fjernstyringspulten i Odder, og sidst i november kom også Beder med. Fjernstyringen på HHJ omfatter ved udgangen af 1979 altså Assedrup, Malling, Beder, Mårslet og Tranbjerg.

Til brug for baneafdelingens maskiner er et stykke af det tidligere private sidespor til Slet Teglværk mellem Viby og Tranbjerg retableret i 1979.

## Høng–Tølløse Jernbane

I driftsåret 1978 fortsatte stigningen i rejsetallet med 6,0 pct. i forhold til 1977 til 349.700, hvilket er det største siden banens åbning. Det skal dog bemærkes, at tallet vedrører strækningen Slagelse–Høng–Tølløse, medens det hidtil største antal rejsende, 331.161 i 1948/49 blev opnået alene på strækningen Høng–Tølløse. Antallet af rejsende med banens rutebiler viser derimod en nedgang på 4 pct. til 46.650.



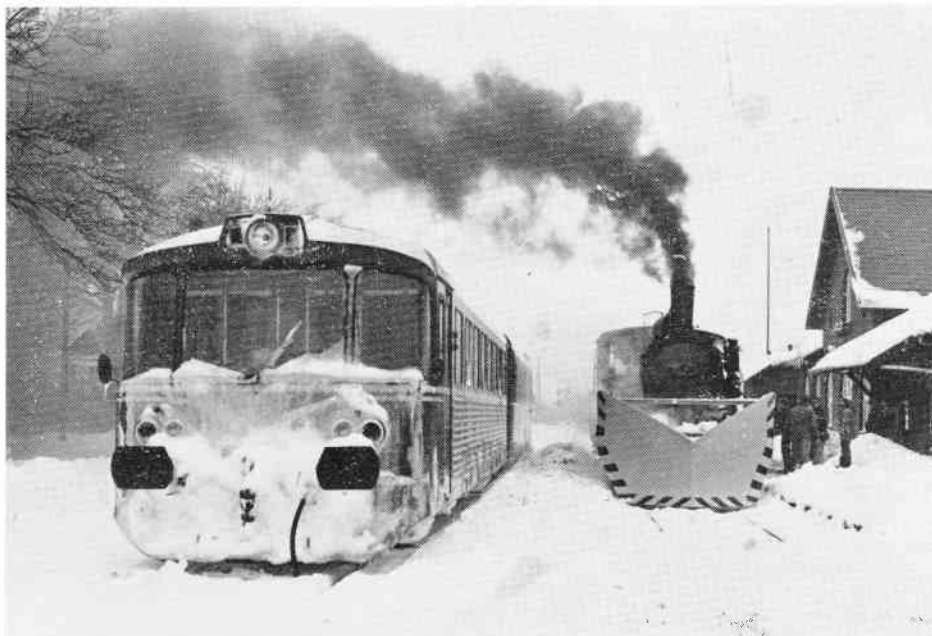
De to svenske skinnebusser, SJ Y7 1252 (til VLTJ) og V6 1037 (nu HTJ S 47) foran remiserne i Holbæk, 9. januar 1980. Foto: Erik Buus.

Selv om banens godstransporter ikke er særlig store, var stigningen i 1978 hele 7,2 pct. til 6.830 t. Stigningen faldt alene på stykgodset, idet vognladningsgodset til trods for særlige befordringer for vejdirektoratet i forbindelse med den påbegyndte sikring af banens overkørsler viser tilbagegang.

Det i 1977 etablerede strækningsskabel mellem Ruds-Vedby og St. Merløse blev i 1978 forlænget til Tølløse. Den i 1977 påbegyndte forbedring af overkørslernes sikkerhedsmæssige udstyr og af sporet i området ved overkørslerne og tændstederne for blinklys eller bomme er fortsat i både 1978 og 1979. I forbindelse med de i 1978 ombyggede overkørsler er kortere sporstykker af en sammenlagt længde af 475 m blevet forstærket på samme måde som er omtalt i Jernbanen nr. 4/78, side 102.

Damplokomotivet OHJ nr. 38 ankommer til Høng, hvor et Y-tog havde holdt siden lørdag morgen, søndag den 10. februar 1980.

Foto: Ole-Chr. M. Plum.



Forberedelserne til fjernstyring af sporskifter og signaler på nogle stationer blev fortsat i 1978. I forbindelse hermed blev der i efteråret 1978 foretaget en ombygning af sporanlægget på Skellebjerg station. Sporskifterne blev udflyttet og skinnerne i det hidtidige læssespor, som nu er krydsningsspor, blev udskiftet med ældre brugelige 27,55 kg skinner. Samtidig blev sporafstanden forøget, og en ny perron 2 er anlagt. Den 27. marts 1979 blev Skellebjerg station sat i drift som fjernstyret krydsningsstation. Først på sommeren fulgte Kr. Eskildstrup station, der blev ombygget i foråret 1979. Her er perron 2 kun midlertidigt anlagt. Banens tredje fjernstyrede krydsningsstation blev Stenlille, der kunne tages i brug i det tidlige efterår. Spornettet i Stenlille er ombygget og forenklet, idet det hidtidige læssespor nord for banens er blevet krydsningsspor. Læssesporret mod syd (på stationssiden) har nu kun forbindelse til hovedsporet fra Tollose, idet forbindelsen mellem læssesporret og hovedsporet umiddelbart før stationsbygningen er fjernet. Læssesporret er nu et blindspor med enderampe.

Som forberedelse til en senere sporforstærkning af sporet på strækningen Hestehave-Høng, hvor sporet består af 24,38 kg skinner, er med moderniseringsstøtte indkøbt ældre brugelige 32,75 kg skinner i en længde svarende til ca. 8 km spor fra Nora Bergslags Järnväg i Sverige.

Til indsættelse i det diesellokomotivtrukne togpar 4854-4861 mandage-fredag blev i 1978 indkøbt en personvogn, litra CII, fra DSB. Der er installeret oliefyr i vognen, og det elektriske anlægs kapacitet er forøget af hensyn til oliefyrenes drift. CII 29 26 643-9 er sat i drift som CI 238 uden ejendomsmærke.

I dagene 28.-31. december 1978 var ialt 27 tog helt aflyst på grund af sne. Herudover var 7 tog aflyst over en del af strækningen. Den 31. december 1978 var driften helt indstillet.

★

I 1979 har HTJ og OHJ købt fire ældre personvogne fra DSB. Den ene, CII 29 26 483-1, er sat i drift som HTJ CI 42 i efteråret.

I begyndelsen af november måned blev skinnebusen HTJ S 30 stærkt beskadiget ved påkørsel af en traktor mellem Asnæs og Grevinge på OHJ. S 30 er hensat, og fra Sverige er indkøbt endnu en skinnebus, SJ Y6 1036. Sammen med en anden svensk skinnebus, Y7 1252, der er solgt fra SJ til Vemb-Lemvig-Thyborøn Jernbane, ankom de til Holbæk den 3. januar 1980. Begge skinnebusser var beskadigede, og kun Y6 1036 kunne køre. Tirsdag den 15. januar bragte Y6 1036 skinnebusen til VLTJ til Korsør via HTJ. I Nyborg afhentede VLTJ selv skinnebusen. Y6 1036 er i slutningen af februar sat i drift som HTJ S 47 uden at være ommalet.

★

Heldigvis har sneen ikke voldt HTJ lige så mange kvaler som i vinteren 1978/79. Den 15. december 1979 var det nødvendigt at supplere den ordinære toggang med kørsel med diesellokomotiverne OHJ 24 og 39. Et Y-tog kørte fast ved Kulby, men kom fri på en utraditionel måde. I toget befandt sig 19 medlemmer af Svenska Järnvägsklubbens Skåneafdeling. Efter at have gravet den ene bogie fri for sne, kunne de 19 mennesker skubbe toget baglæns ud af driven, når motorerne hjalp til.



OHJ nr. 24 ankommet til Tollose den 9. februar 1980. Herefter var normal drift indstillet til søndag formiddag. Foto: Ole-Chr. M. Plum.

OHJ nr. 38 blev køreklar kort før jul, og den nye snenæse, oprindeligt blev bygget til et af de svenske diesellokomotiver på OHJ, blev påmonteret damplokomotivet.

En prøvekørsel fredag den 21. december til Gislinge viste, at alt fungerede tilfredsstillende. Tirsdag den 5. februar 1980 blev OHJ nr. 38 sendt ud på HTJ for at rydde sne væk fra spormidten, idet denne sne generede Y-togene. Endvidere blev forskellige tekniske ting i forbindelse med sneplovskørsel afprøvet i nogenlunde stille vejr.

Hjemturen fra Slagelse var den værste, da det tog til med snefygning ud på eftermiddagen. Natten mellem fredag den 8. og lørdag den 9. februar kørte tog 4894 fast i sne ved Løve. OHJ 24 blev sendt til undsætning, og tidligt lørdag morgen fik man Y-toget bragt ind til Høng. Diesellokomotivet søgte at bane vej mellem Høng og Ruds-vedby for senere at afhente Y-toget, men man nåede ikke tilbage til Høng. Ved ottetiden lørdag nåede OHJ 24 til Tølløse, og resten af dagen var driften indstillet, og toggangen erstattedes af rutebiler.

Søndag den 10. februar ryddede OHJ nr. 38 strækningen, idet man startede fra Tølløse ca. kl. 7 og ankom til Slagelse ca. kl. 13.00. Senere blev trækningen »efterrenset« ved hjælp af en gummiged. Denne rensning har betydet meget for kørslen med Y-togene, da man så undgår den megen sne mellem skinnerne ind under vognene.

## Skagensbanen



Skagensbanens indvielsestog til den ny Frederikshavn station, 28. september 1979. Foto: Axel Pedersen.

For Skagensbanen – såvel som for DCB og mange flere – gik en gammel drøm i opfyldelse den 28. september 1979. Flytningen og dermed en stærkt tiltrængt fornyelse af banegårdsforholdene i Frederikshavn var endelig en realitet.

En beskrivelse af de nye forhold for jernbanetrafikken i Frederikshavn er givet i »Jernbanen« nr. 5/1979, så der skal her ikke fordybes nærmere i dette.



DSB's indvielsestog til den ny Frederikshavn station, 28. september 1979. Foto: Axel Pedersen.

I relation til SB skal blot nævnes, at Skagenstogene fortrinsvis benytter spor 1 og 2 og dermed har fået en betydelig mere central placering dels i forhold til banegårdsbygningen med dennes publikumsfaciliteter og dels i forhold til adgangen til Frederikshavn by. Også omstigningsforholdene for de rejsende DSB/SB og vice versa er i de fleste tilfælde forbedret kendeligt, idet SB-togene som regel holder i spor 2 lige overfor DSB-togene i spor 3.

Se iøvrigt skitsen i nævnte nr. af »Jernbanen«.

Af samme skitse fremgår en ret væsentlig forskel fra indretningen af sporforholdene på den gamle banegård. Man vil bemærke, at hvor SB før kunne frekventere Frederikshavn uden at berøre DSB-togvejene til/fra Hjørring og – i relation til vinterforhold – uden at skifte ét eneste sporskifte, skal SB-togene nu krydse DSBs togveje for at komme ind på selve banegården. Foruden problemer i hvert enkelt tilfælde ved togforsinkelser har forholdet kontant givet sig udslag i rykning af flere af SBs afgangstider, der tidligere faldt sammen med DSBs.

Forberedelserne til det nye banegårdsanlæg har været anseelige. Som nævnt i et tidligere nr. af »Jernbanen« har DSB i længere tid benyttet SBs strækningsspor som forbindelse til den nye banegård under anlæg.

For at kunne omlægge både DSBs og SBs trafik på samme tid den 28. september var der blevet opbygget vel nok Danmarks om ikke Verdens laveste jernbanebro (fri højde 1 meter!) hvorpå SBs tog i ca. 1 måned passerede henover det nye og endnu ikke ibrugtagne DSB-strækningsspor. Denne bro ilagdes den 18.–19. august, hvor SBs tog erstattedes af rutebiler mellem Strandby og Frederikshavn.

Efter afvikling den 28. september af såvel DSBs indvielsestog på SBs ditto via en i dagens anledning til formålet oprettet midlertidig SB-station (sporskiftet i SBs strækningsspor) normeret med SB-stationsbestyrer med radioforbindelse til FC-Skagen, optoges den midlertidige bro over DSBs nye strækningsspor, og normal toggang kunne tage sin begyndelse.

I forbindelse med opbygningen af den nye banegård i Frederikshavn er rutebilstationen, som ligger umiddelbart op ad banegården langs perronen ved spor 1, blevet ombygget.

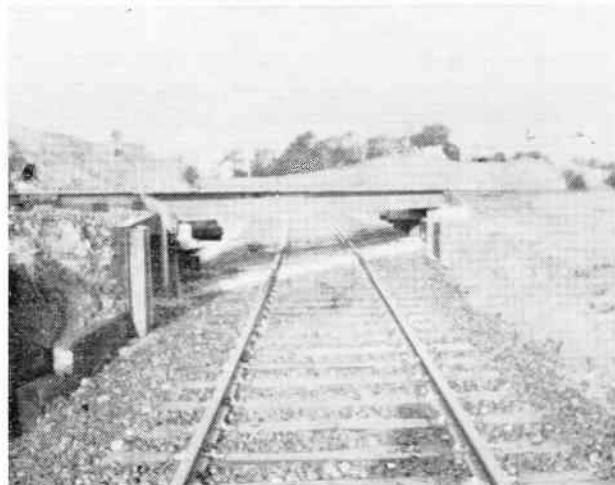
En lille finesse er der her blevet plads til, idet SBs rutebiler kører til og fra en særskilt buslomme indbygget i perronen ved spor 1 i modsætning til de øvrige rutebiler, der benytter en kamperron på selve rutebilstationen.



Vinteren 1978/79 var ikke uden problemer for SB som for de øvrige danske baner.

M 4 fik beskadiget en banemotor, der i sommerens løb er blevet renoveret.

Diesellokomotivernes snenæser kunne ikke holde til de store belastninger og blev for norges vedkommende »foldet sammen«. I sommerens løb er der på en lokal maskinfabrik blevet fremstillet meget kraftige snenæser til M 5, således at man skulle være bedre rustet til kommende sneperioder. Da der ikke findes gennemskæringer eller lignende ubehageligheder i snemæssig forstand på SB, er det sædvanligvis tilstrækkeligt med snenæser på lokomotiverne.



Midlertidig bro for Skagensbanen over nyt DSB-strækningsspor til den ny Frederikshavn st., september 1979. Foto: Axel Pedersen.

Som ved de fleste andre jernbaner – stats- såvel som privatejede – er der ved SB sket visse forskydninger i transportmønstret i de senere år. En vigtig godstrafik er i nogen grad blevet opvejet af en stigning i persontransporten.

For godstrafikkens vedkommende er det, som om banens traditionelle store transportartikler – fisk – har fundet andre transportformer.

Til gengæld er det lykkedes banen at erhverve en del transporter af fiskemel til bl.a. det sydlige udland. Disse transporter afvikles dels i sække i lukkede godsvogne med skydevægge litra Hbis og dels i løs vægt i silovogne af litra Tdgs.

Senest omkring årsskiftet 1979/80 er en større ordre på fiskemel blevet afsendt. Denne forsendelse, der fordrede en del ekstrakørsel, faldt uheldigvis sammen med et mindre motorhavari på banens »marcipanbrød« – M 5 – således at banens gamle diesellokomotiv fra 1935 – M 4 – måtte træde til og afvikle samtlige transporter. For at fuldende historien tabte M 4 pusten juleaftensdag, hvorfor »reservernes reserve« – M 6 – der yderst sjældent viser sig ude, fik lov at strække ud »på de lange skinner«.

Persontrafikken på SB er i stadig stigning. Specielt er transporten af elever til uddannelsesstederne i Frederikshavn i stærk stigning, hvorfor materielmangelen bliver mere og mere mærkbar.

Den i skoleåret 1978/79 praktiserede ordning med den ene af banens store bogiepersonvogne fra 1937 koblet bag på lynetterne har vist sig ikke at være tilfredsstillende, idet benyttelsen af vognen har været for ringe. De rejsende foretrækker ståpladser i lynetterne fremfor komfort a la 1930'erne.

Også benyttelsen af banens rutebiler er steget, og i en i anledning af den forestående etablering af et nordjysk trafikelskab foretaget trafiktælling i samtlige nordjyske rutebilselskaber har vist, at SBs rute Skagen-Frederikshavn ligger på 1. pladsen i antal passagerer i Nordjylland.

I 1980 passerer Skagensbanen en milepæl, idet banen runder de 90 år den 25. juli. Den runde fødselsdag passerer med forventning om, at stigningen i rejsendeantallet vil stige støt i de kommende år, ikke mindst, da dannelsen af et nordjysk trafikelskab synes at stå umiddelbart foran sin realisation. Også på godsområdet synes der at være basis for en vis optimisme begrundet i de erhvervede fiskemelstransporter.

»Privatbanerne redigeres af Ole-Chr. M. Plum. Visse informationer skyldes Poul Andersen og Ole Linå Jørgensen. Afsnittet om Skagensbanen er skrevet af Bent Ravnild.

---

## SALGSAFDELINGEN

### Nyheder

**DJK 43: Gribskovbanen 1880–1980.** Det næste bind i Dansk Jernbane-Klub's bogserie om danske privatbaner er udkommet den 20. januar, da Gribskovbanen fyldte 100 år. Foreningens formand, Birger Wilcke, har skrevet den 238 sider store bog, der indeholder ca. 200 illustrationer fra Gribskovbanens 100-årige historie. Den nye bog om Gribskovbanen omhandler hele GDS' historie, og hele teksten er nyskrevet, således at der for læsere, der allerede måtte have bøgerne »Gribskovbanen 1880–1924« og »Tisvildebanelen 1924–1974« også er spændende læsning ikke blot fra 1924 til 1980. Prisen for bogen er kr. 145,- (inkl. forsendelse) for foreningens medlemmer, mens der til andre interesserede tillægges et ekspeditionsgebyr på kr. 5,-.

**Sove- og spisevogne i Danmark.** I anledning af, at Det internationale Sovevognsselskab, CIWL, i 1979 havde haft vognløb i Danmark i 75 år, har Dansk Jernbane-Klub i samarbejde med Kurlands Forlag taget initiativet til ud-

givelsen af denne 112 sider store bog i format A4 (tværformat). Det er John Poulsen, der er kendt fra bogen »Motormateriel, bind 1, Triangelvogne«, som har skrevet teksten og samlet det meget omfattende billedmateriale om dette specielle og spændende emne indenfor danske jernbaners historie. Bogen indeholder ca. 130 illustrationer, hvoraf 25 er skalategninger af de sove- og spisevogne, som CIWL har haft stationeret i Danmark. Da det i 1979 også var 75 år siden, at sove- og spisevognsløb blev indført ved DSB, er der i bogen også medtaget de sove- og spisevogne, som har tilhørt DSB.

Forudbestillingsprisen for DJK-medlemmer på denne bog er kr. 125,- (inkl. forsendelse), og denne pris vil være gældende til den 15. april 1980, idet bogen påregnes udgivet omkring påske.

**Gribskovbanen på postkort.** Forfatteren P. Thomassen har på eget forlag udgivet denne 30 sider store bog i anledning af Gribskovbanens 100 års jubilæum. Fra sine gemmer har P. Thomassen udvalgt 25 postkort og billeder med relation til GDS. Gennem korte tekstafsnit har forfatteren knyttet en lille, til tider meget kort historie til hvert enkelt billede. Pris kr. 25,- (inkl. forsendelse).

**Tillæg 1977.** Dansk Jernbanearkiv har udgivet dette hefte på 20 sider (A4-tværformat) om nyleveringer, ombygninger, omlitringer m.v. for såvel DSB som privatbanerne. Det er Per Topp Nielsen, der har redigeret dette materiale, som både repeterer og supplerer rubrikken »Jernbanenyt – kort fortalt« i foreningens tidsskrift »Jernbanen«. Pris kr. 25,- (inkl. forsendelse).

**Studierapport 1** over lokalvogne i Næstved ved Maglemølle og De forenede papirfabrikker. Dette lille hefte på 16 sider i format A5 indeholder tegninger, fotos og tabeller over det materiel, der tidligere anvendtes ved de to fabrikker. Dansk Jernbanearkiv har stået for udgivelsen, og prisen gennem DJK's Salgsafdeling er kr. 17,- (inkl. forsendelse).

**Studierapport 2** over det rullende materiel ved Trolldhede-Kolding-Vejen Jernbane. Dette 48 siders hefte i format

A5 fra Dansk Jernbanarkiv gennemgår TKVJ's materiels historie. Der er tegninger (i 1:160) af det meste af materiellet, tabeller m.m. Pris gennem DJK's Salgsafdeling: Kr. 25,- (inkl. porto).

**Livet langs banen. Med Frederikssundsbanen gennem 100 år.** Forlaget Thorsgaard i Frederikssund udgav i december 1979 denne bog, der er på 104 sider, 21 kapitler og illustreret med 109 tegninger og fotos m.m. »Livet langs banen« er forfattet af mennesker med forskellig baggrund, men alle med det fælles, at de har relationer til Frederikssundsbanen. Bogens tilblivelse skyldes de historiske foreninger langs banen, og denne noget utraditionelle bog kan købes gennem DJK's Salgsafdeling for kr. 65,00 (inkl. forsendelse).

De ovennævnte 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.

**OCMP.**

### Ny bog om Mariager-Handest Veteranjernbane

I forbindelse med MHVJ's 10 års jubilæum vil foreningen udgive en billedbog, der skal skildre livet ved MHVJ. Der er nedsat en arbejdsgruppe, der skal udarbejde bogen. Medlemmerne opfordres til at sende sort/hvide billeder vedr. Mariager-Handest Veteranjernbane, der kunne tænkes anvendt i bogen til: **Ole Ottosen, Cedervej 11, Stjær, 8464 Galten – inden 23. marts 1980.**

Billeder, der ikke anvendes, samt de, der måtte blive anvendt, vil bagefter indgå i foreningens arkiv, såfremt der ikke udtrykkelig bedes om returnering.

Enkelte farvedias til enten den nye bog eller til postkortmotiver modtages også gerne. Farvedias vil under alle omstændigheder blive returneret (husk at pakke farvedias gods ind).

Alle billeder må være forsynet med »tekniske data«.

**OCMP.**

## Nyt fra D-maskine gruppen

af Preben Clausen



D 826 med udflygtstog på Grenåbanen, 25. marts 1979.

Foto: Poul Skov Hansen.

D-maskine gruppen hører nok til de mindre kendte aktiviteter inden for Dansk Jernbane-Klub, men gruppen er også kun tre år gammel.

Oprindeligt hørte damplokomotivet D 826 og dets kørsler ind under Museumsbanen, men på grund af arbejdspresset for det daværende driftsudvalg for Museumsbanen, blev lokomotivet og de deraf følgende aktiviteter udskilt fra Museumsbanen, og der blev oprettet en arbejdsgruppe med navnet »Roskildegruppen«. Der var dog flere, der mente, at D-maskine gruppen var et mere passende navn for disse aktiviteter inden for DJK, da D-maskinen og den tilhørende vognstamme efterhånden førte en nomadetilværelse både øst og vest for Storebælt.

D-maskine gruppens køreklare materiel består af damplokomotivet D 826, der udløber af revision i februar 1983,



D 826 på vej mod Århus ved Hovedgård, 24. marts 1979.  
Foto: Jens Larsen.



personvognene DSB Cp 3232, Cp 2872, Cxm 4528, Cu 4011, der alle er rødmalede i den »gamle« DSB-farve. Endvidere rådes over personvognene OKMJ Be 12 og LJ Ca 16. De to sidstnævnte har dog desværre været udsat for uheld med hver sit hjulleje, hvorfor begge vogne midlertidigt er ude af drift.

For at kunne imødekomme behovet for en værksteds- og lagervogn samt for at skabe mulighed for overnatning for især lokomotivpersonalet, når udflugtsstammen er på langfart, er en gruppe medlemmer under ledelse af Bent Nathansen gået i gang med at restaurere pakvognen DSB Eh 6762. Arbejdet startede i sommeren 1979, og man regner med, at vognen vil være færdig til indsættelse i sommertrafikken 1980.

I den tid, DJK har haft damplokomotivet D 826, har der ikke været de større reparationer at foretage; men der er da blevet udskiftet tre kedelrør, og indgangsrørene er blevet svejst, da de var blevet noget tynde. Endvidere er overhederen blevet efterset, og den har drilllet os en del. Når vi har haft alle overhederelementer ude, svejst dem og trykprøvet dem til 25 kg/cm<sup>2</sup>, har der ikke gået lang tid efter isætningen, førend den så velkendte susende lyd af utætte elementer atter var at høre! Så kunne hele reparationen starte forfra. I 1979 blev samtlige elementer udtaget, og 75 pct. af elementerne blev udvekslet med andre, som DJK-medlemmer havde været så heldige at redde fra ophuggerens skæreblander.

En enkelt gang har vi måttet reparere gangtøj på D 826, da det viste sig, at der var for meget slør i begge krydshoveder; men vi skønnede, at det venstre krydshoved var det værste, og denne reparation blev så udført. I begyndelsen af november kørte vi to dobbeltture mellem Odense og Esbjerg, og her blev vi belært om, at det højre krydshoved faktisk var lige så slemt som det venstre havde været, så det blev besluttet at reparere det højre krydshoved på maskindepotet i Fredericia på vej til Esbjerg den første gang. Med en forsinkelse på 114 minutter blev kørslen fortsat, og reparationen har virket perfekt.

Året 1979 har været et godt år for D-maskine gruppen med mange kørsler og mange rejsende. Sæsonen startede med tomkørsel af materiel mellem Odense og Århus den 24. marts for at køre klubudflugt mellem Århus–Grenå–



Meditation i Mariager, 20. maj 1979.

Foto: Poul Skov Hansen.

Randers den 25. marts. Her henstod materiellet til den 20. maj, hvor der var forspandskørsel Randers–Mariager–True med D 826 og HV 3 på en klubflugt. D 826 returnerede med udflugtstammen til Randers. Cu- og Cxm-vognene blev sendt til Køge og indgik i den togstamme, der blev fremført af OHJ nr. 5 på Østbanen i anledning af banens 100 års jubilæum den 1. juli. Den 17. juli blev D 826 sendt til Vemb i godstog for at køre for Vemb–Lemvig–Thyborøn Jernbane i anledning af denne banes 100 års jubilæum. LJ Ca 16 og Cu- og Cxm-vognene kom fra Køge, og den 20. juli kørtes mellem Vemb–Lemvig–Thyborøn–Lemvig. I dagene 28., 29. juli, 4. og 5. august kørtes der også på Lemvigbanen: Lemvig–Harboøre og retur om formiddagen og Lemvig–Thyborøn og retur om eftermiddagen. Der blev i togene på disse dage transporteret 2884 rejsende. Vognene blev derefter sendt til Odense den 23. august, og den 1. september fulgte D 826 efter – atter i afkoblet tilstand.

En forespørgsel på kørsel den 3. august mellem Thorsøvej (Århus nærbane) og Gunnar Clausens Vej (HHJ) og den 4. august mellem Hornslet og Ryomgård måtte D-maskine gruppen desværre sige nej til på grund af arrangementet på VLTJ, men gennem et udmærket samarbejde kunne Mariager–Håndest Veteranjernbane overtage tilbudet om kørslen i stedet for D-maskine gruppen.



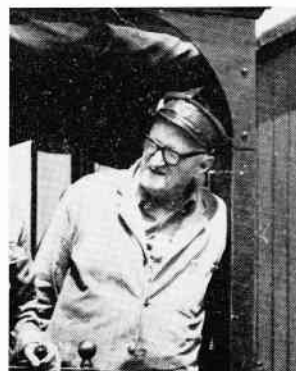
D 826 trak mange rejsende mellem Odense og Fruens Bøge i efteråret 1979. Her ses toget under krydsning med et MR-tog i Fruens Bøge.  
Foto: Poul Skov Hansen.

Den 16. september startede kørslen for Jernbanemuseet i Odense mellem Odense og Fruens Bøge. Der blev kørt tre dobbeltture hver søndag til og med den 28. oktober, og ialt befordredes der på disse syv køredage 5874 rejsende.

Efter kørslen for Jernbanemuseet i Odense troede vi, at sæson 1979 var slut, men med få dages varsel blev D-maskine gruppen chartret af DSB til at køre ca. 150 jernbaneentusiaster fra Nene Valley Railway fra Esbjerg til Odense og tilbage igen, så den 2. november kørte vi tomt materiel Odense–Esbjerg, 3. november kørtes 93 rejsende fra Esbjerg til Odense, og de blev kørt tilbage til Esbjerg den 4. november og endelig returnerede toget til Odense den 5. november.

Endnu et arrangement blev arrangeret i årets sidste måned. Odsherredsbanen havde fået bestilling på et damptog for Nykøbing Handelsstandsforening mellem Holbæk og Nykøbing Sj. den 23. december. Da reparationen af OHJ nr. 38 var trukket ud, og da lokomotivet skulle gøres »vinterklart«, d.v.s. skulle have monteret sneplov, blev D 826

lejet til at fremføre dette tog på OHJ. Søndag den 23. december transporteredes ca. 1000 rejsende i et togpar fremført af D 826 og i øvrigt oprangeret af seks OHJ-vogne. Derefter kunne sæson 1979 afsluttes med tomkørsel til Roskilde, hvor D 826 nu venter på nye og spændende opgaver i 1980.



### Lokomotivfører Bertram Jensen, Rødby, død

Den 5. februar modtog vi det triste budskab, at lokomotivfører Bertram Jensen var afgået ved døden.

Mange ved Museumsbanen har arbejdet sammen med Bertram, og endnu flere kendte denne ranke, rolige og gemytlige mand. Trods en betydelig aldersforskel arbejdede og hyggede Bertram sig på bedste vis med det øvrige Museumsbanepersonale.

Bertram Jensen var født i København, og her blev han uddannet som maskinarbejder. I 1919 fik Bertram Jensen ansættelse som lokomotivfyrbøder ved Lollandsbanen. Han overgik til Nakskov–Rødby banen i 1926, hvor han blev motorvognsfører. Ved banens lukning i 1953 blev Bertram Jensen pensionist kun 57 år gammel. Bertram fandt et andet job indenfor »branchen«, idet han i nogle år derefter kørte som lokofører på sukkerfabrikken i Nykøbing F. Senere fik Museumsbanen glæde af Bertrams kunnen og viden, for han var næsten fast lokofører på alle hverdags-særtog i de sidste år i 60-erne og de første år i 70-erne. Flere tusinde glade rejsende har han roligt og sikkert befordret mellem Maribo og Bandholm. Beredvilligt har Bertram besvaret alle de spørgsmål, passagererne stillede ham, og mange børn har af ham fået en letfattelig forklaring på et damplokomotivs virkemåde.

Da Bertram ikke mere følte sig helt tryk ved at stå på førerpladsen, holdt han op med at køre tog. Vi så dog jævnligt Bertram og Esther Jensen ved lokalafdelingens møder, hvor vi havde det rart sammen. I det sidste halve års tid var Bertrams helbred ikke helt godt, og han fik ikke lov til at opleve foråret endnu en gang.

Vi, der har tilbragt utallige timer sammen med Bertram, vil savne hans nærværelse og gode humør. Vi har mistet en god ven, men vi har minderne om mange, dejlige ture ad Bandholmbanen sammen med ham. Vi husker også det specielle »bertramske« flojt, som kun han kunne få »Kjøge« eller »Faxe« til at udstøde!

Æret være Bertram Jensens minde.

Ole J.

## KOFODS KØD OG VIKTUALIE

Knudshovedvej 51  
Nyborg  
Tlf. (09) 31 46 51

Alt i 1. kl. kød, flæsk  
og hjemmelavet pålæg

Platter og smørrebrød leveres på bestilling

## BJARNES FRIKØB MARKED

v/ BJARNE HANSEN  
Havepladsvej 136 – Fredericia  
Tlf. (05) 92 06 74

Alt i kolonial – konserves – dybfrost  
Vine – Spirituosa – Tobaksvarer

## MF – HOBBY

v/ Arne Jensen

Middelfartvej 132 – Odense  
Tlf. (09) 16 60 30

Stort udvalg i hobbyartikler

Fleischmann og andre gængse mærker i  
modeltog



## *Vemb - Lemoig - Thyborøn jernbane*

Hjemmelavet medister – Leverpostej – Spegepølse

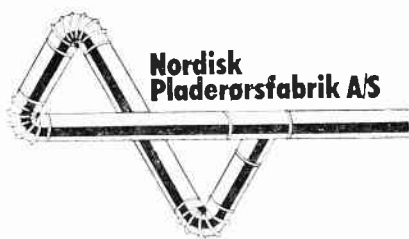
Pålæg – 1. kl.s varer fra FAGMANDEN ...



## Bandholm Slagterforretning

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





Industrigade – Assens  
9550 Mariager

Tlf. (08) 58 34 22

---

### »Gardenia«

v/ Finn Andersen

Bredgade 41 – Langå

Tlf. (06) 46 11 65

Alt i årstidens friske frugt, grønt og  
blomster

Moderne binderi

---

## ØKONOMI



LANGÅ – TELEFON (06) 46 13 22

STEVNSTRUP – TELEFON (06) 46 71 77

## BANEGÅRDSRESTAURATIONEN

v/ Sonja Overgaard

Ribe – Tlf. (05) 42 03 16

Et godt sted at mødes med vennerne

---

## GRAND HOTEL

Østergade 24 – Struer

Tlf. (07) 85 04 00

### BYENS SPISESTED

Moderniserede værelser med bad og toilet

Tlf. på alle værelser

Fjernsynstue med Farve-TV

---

Når De besøger Vrads Sande Jernbane,  
så husk

### Veteranbanens Restauration

Vrads Station – Tlf. (05) 75 62 20

Det gode spisested med de fornuftige priser

Selskaber modtages indtil 100 kuverter

Velkommen hos Conny og Finn Knudsen