



# jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

1

21. ÅRGANG

FEBRUAR/MARTS 1981

KR. 15.00



826

# Dampsafari 1981

I 1981 kan vi tilbyde jernbaneinteresserede et omfattende program:

## Ungarn

I samarbejde med Dansk Jernbane-Klub har HANSA arrangeret en 8 dages tur til Ungarn i dagene 29. august til 6. september. Læs om det omfattende program i dette nummer af Jernbanen – bl.a. kører vi med dampstøt og hestebane i pustaen. Pris inkl. helpension i Ungarn kr. 3250,-.

## Stort damplok-træf i DDR

Forårets damp-begivenhed! I Rostock-området arrangeres damp-støtøtkørsel fra flere forskellige stationer, og alle maskinerne mødes på en mindre station. Der er mulighed for fotografering af BR 01, 03 og 50.

Afrejse fredag 8.5. om morgenen, hjemkomst søndag 10.5. hen på aftenen. Pris inkl. halvpension, hotel (1. kl.) dampstøt og fototilladelser, rejseleder m.v.: kr. 495,-.

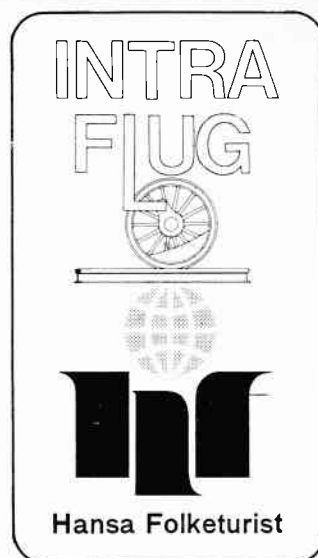
**OBS:** Mulighed for indkøb af modelbane-artikler i Rostock og toldfri varer!

Tilmelding inden 1. april.

I DDR gennemføres 6-dages specialprogrammer til jernbanerne i den sydlige del af landet. Med tysk/engelsk-talende rejseledere fra Berlin til Dresden. Pris med 5 overnatninger i dobbeltværelser, fuld-pension m.v. fra Berlin til Dresden: kr. 1500,- + til/hjemrejse (samt evt. sovevogn). Afrejsedatoer: (fra Kbh. aftenen før) 27.4., 25.5., 22.6., 20.7., 24.8. og 21.9.1981.

## Intraflug

Ligesom i 1981 kan man hos HANSA få de kendte INTRA-FLUG specialrejser for jernbaneinteresserede. – Programmet omfatter en lang række rejser til interessante jernbaner, såvel kortere, bl.a. til Saalfeld/DDR, som længere rejser, bl.a. i Skandinavien. Samt et særligt luksustogprogram, bl.a. med nostalgisk Orientekspressen.



**PS:** Forresten har HANSA lige lavet et spændende ferieprogram med prisrigtig ferie i Østeuropa og Balkan. Det kan også bestilles på (01) 39 62 24.

## Hansa Folketurist

Åboulevard 80  
2200 København N  
(01) 39 62 24

(01) 39 62 24

# Sommerrejser til Østrig og Italien

Nu er det tid til at planlægge sommerferien! Dolomiterne, Salzburg, Arzl, Innsbruck, Zillertal og Merano er blot nogle af de mange rejsemål, vi kan tilbyde i vort nye program.

Rejsen foregår med DSB Ferieekspress hver fredag direkte til rejsemål i Østrig.

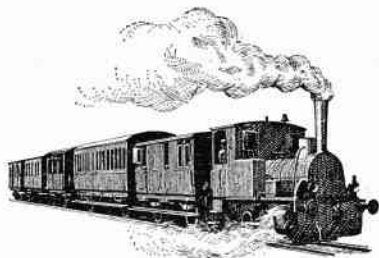
Få programmet og tilrettelæg den helt rigtige ferie for familien.

## DSB rejsebureau

<b>Hovedbaneg.</b>	<b>Terminus</b>	<b>City</b>	<b>Nørre</b>
(01) 12 41 22	(01) 14 11 26	(01) 13 19 83	(01) 13 34 42

<b>Amager</b>	<b>Lyngby</b>	<b>Helsingør</b>	- eller øvrige
(01) 55 66 11	(02) 88 08 22	(02) 21 25 10	DSB rejsebureauer





# 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 10. i forudgående måned.

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

JERNBANEN tilsendes medlemmer af Dansk Jernbane-Klub – vedr. medlemskab, se 3. omslagsside.

**Tryk:** Herfølge Bogtrykkeri, Herfølge.

## Forsidebilledet:

På sin 75 års dag, den 15. december 1980, kørte D 826 fra Odense til Roskilde. Her »hviler« lokomotivet sig på færgen »Asa-Thor« på vej fra Nyborg til Korsør, og lokomotivføreren får sig en håndemad.

Foto: Thue Simon Boertmann.

21. årgang

Februar/marts 1981

Nr. 1

## I EN KRISETID

Da denne forening blev stiftet for 20 år siden, var de kollektive trafikmidler inde i den alvorligste krise, de har været i, så længe, de har eksisteret. Privatbilismen havde sin bedste tid med urimeligt lave oliepriser og jernbaner, sporgvognslinier, buslinier og ruteskibe forsvandt på striben. I dag er forholdene helt anderledes. Med olielandenes krav på en rimelig pris for deres produkter, så det er dem selv og ikke industrilændene, der får gevinsten ved at olie er blevet en mangelvare, er industrilændene kommet ind i en krise, hvor et af de alvorligste problemer er løsningen af energispørgsmålene.

Blandt de problemer, der opstår i forbindelse hermed, er en absolut nødvendig indskrænkning i bilkørslen både for så vidt angår personbefordringen og godsbefordringen. For den førstes vedkommende er der sket en betydelig indskrænkning, alene af den grund, at mange private bilister ikke længere har råd til at anvende bil til daglig ved befordringen til deres arbejde, medens der for så vidt angår godsbefordringen i realiteten intet er sket. Personbefordringen er i stort omfang ført tilbage til de kollektive trafikmidler, uden at dette skyldes nogen indsats fra vore politikeres side, eller snarere trods, at disse intet har gjort. På helt urimelig måde har man fastholdt nu overflødige prestigeprojekter som Farølinien og motorvejen til Kastrup i stedet for at bevilge penge til forbedring af statsbanernes materiel og fremskyndelse af anlæg af nærtrafikbaner. I stedet for en motorvej til Kastrup, kunne det være rimeligt på en gang at finde en løsning på trafikproblemerne i forbindelse med lufthavnen ved anlæg af en S-bane og skaffe Amager bedre offentlige trafikmidler, medens bl.a. Farø-pengene passende kunne gå til nye personvogne.

Værre er det dog, at man intet har foretaget sig for at skaffe jernbaner og skibe godstrafikken tilbage. Ved en restriktiv politik overfor lastbilerne med højere afgifter for deres uforholdsmæssige store slid på vejene og begrænsninger i trafikken over længere afstande, kunne man fremskaffe en bedre udnyttelse af banernes godskapacitet, og et spørgsmål er det vel også, om man i så fald ikke kunne få natforbindelserne til Århus, Randers og Ålborg med skib tilbage til fordel for såvel rejsende som forsendere af gods. Man har på beskæftigelsens og økonomiens område indtryk af, at vore repræsentanter på tinge har meget svært ved at tænke i nye baner, et forhold, der åbenbart også gør sig gældende i trafikpolitikken, hvor det kun synes at være partierne yderst til venstre, der har en lille smule øje for problemerne.

Birger Wilcke.

## Nu ligger årets Mors Dag platte fra Bing & Grøndahl klar til Dem



Det var Bing & Grøndahl, som i 1969 kom med verdens første Mors Dag platte – og dermed skabte tradition for mange familiers gave.

Mors Dag platten er udført i Bing & Grøndahls berømte blå underglasur-teknik, og motivet er i år »Hare med killinger«.

Mors Dag platten bliver som sædvanlig kun fremstillet i et meget begrænset antal og koster ca. kr. 89,00.

Vent derfor ikke for længe, hvis De virkelig ønsker at glæde én, der står Dem nær.



KUNGLIGT HOFLEVERANDÖR

### BING & GRÖNDAHL

## SPENO INTERNATIONAL SA, GENEVE

SKINNESLIBNING



SPENO slibetog TRR 985

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



## SOPHUS BERENDSEN A·S

INGENIØRAFTDELINGEN

TOLDBODGADE 33 . 1253 KØBENHAVN K . TLF. (01) 14 85 00 . STORE TORV 10 . 8000 ÅRHUS C . TLF. (06) 12 04 22

# Remise i Mariager

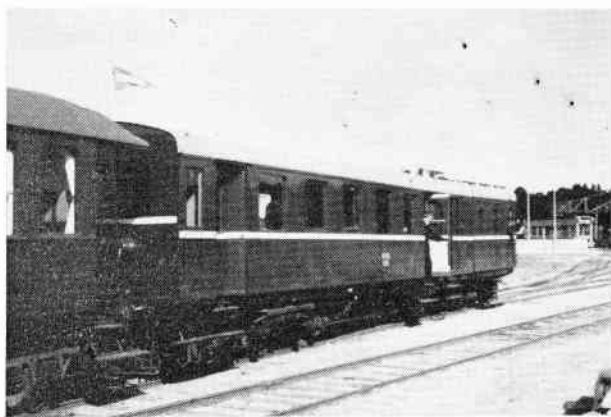
af Flemming Høj Petersen

Overvejelserne omkring opførelse af en remise tog konkret form i forbindelse med DJKs erhvervelse af 2500 kvadratmeter af det tidligere remiseareal i Mariager i september måned 1979. MFVJs remisekompleks, der ved nedlæggelsen i 1966 blev solgt til industrielt formål, og som senest fungerede som oparbejdningsvirksomhed for genbrugsplastik, nedbrændte i marts måned 1979. Ejeren af virksomheden mageskiftede arealet med Mariager Kommune, og straks herefter indledte DJK forhandlinger med kommunen om et eventuelt køb af en del af dette areal. Under forhandlingerne aftaltes det med entreprenøren, der skulle fjerne den nedbrændte ruinhob, at gulve og fundamenter skulle bevares intakte ligesom drejeskivegruben og den åbne fyrgrav skulle undgå opbrydning.

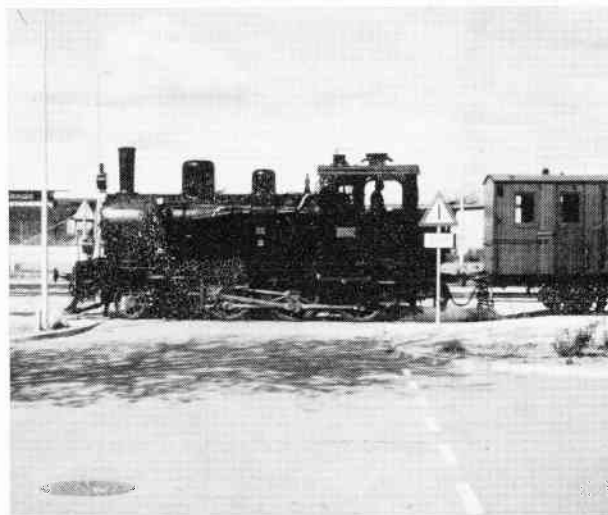
Umiddelbart efter arealovertagelsen påbegyndtes udarbejdelsen af en dispositionsplan for området, dels til eget brug og dels til anvendelse i en senere kommunalt udarbejdet lokalplan for området. Denne lokalplan er senere blevet vedtaget inklusive de af MHVJ indleverede tegninger og bemærkninger, således at arealanvendelsen ad denne vej er lovgivningsmæssigt sikret.

I november 1979 indledtes kloakeringsarbejderne. I den forbindelse nedgravedes endvidere drænledninger samt etableredes drikkevandstilslutning, og dette betød en væsentlig forbedring af forholdene, da de aktive medlemmer gennem de seneste år har været henvist til en slags »pionertilværelse«, hvor man blandt andet har hentet vand i spande og dunke hos »naboerne«.

Sideløbende med kloakeringen arbejdedes der »bag skrivebordet« med at undersøge mulighederne for at skaffe en drejeskive, der kunne passe i den eksisterende drejeskivegrube, idet den oprindelige charnier-drejeskive fjernedes ved MFVJs nedlæggelse. Opmærksomheden var i særdeleshed rettet mod Skagensbanens drejeskive på »den gamle« Frederikshavn station, idet denne stort set var identisk med den oprindelige MFVJ-drejeskive. Gennem 6. Anlægskontor, DSB, i Århus sendtes ansøgning til General-



HHJ M 2 under rangering i Mariager, 1980. Foto: Flemming Petersen.



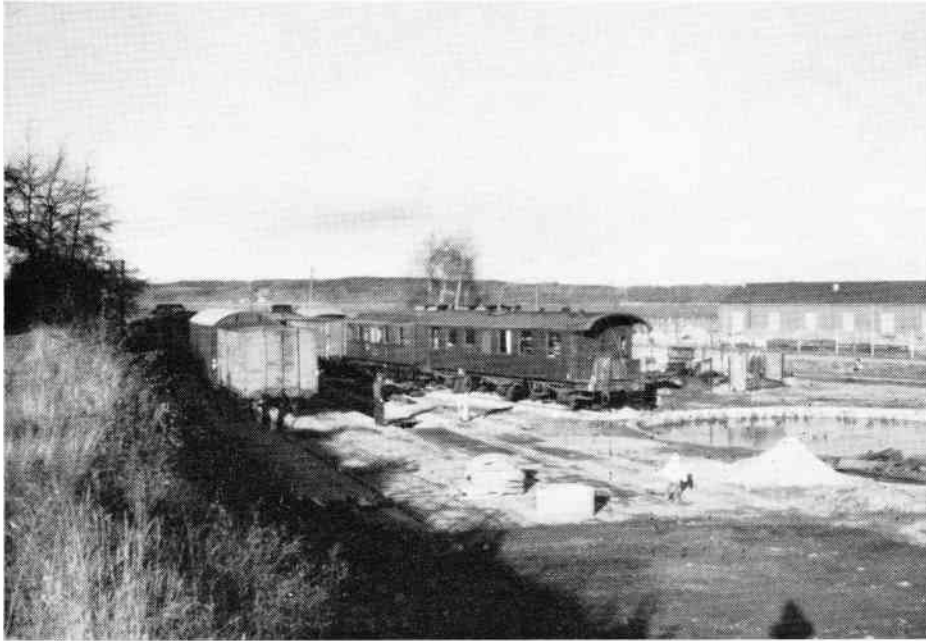
Damplokomotivet HV 3 med tog 14 ved perron i Mariager, 10. august 1980. Foto: Flemming Petersen.

direktoratet for Statsbanerne, som senere svarede, at drejeskiven vederlagsfrit kunne overdrages MHVJ. Endvidere meddelte Maskinområde Århus i samme forbindelse, at man også ville overdrage den elektriske kulkran i Frederikshavn til MHVJ. Derefter sendtes tre »KS'ere« samt fem arbejdshold til Frederikshavn med henblik på demontering og fjernelse af effekterne samt andet løsøre. Løfteopgaverne blev klaret med en mobilkran, der blev sponsoreret af firmaet Bruhn og Sørensen, Århus, og vi er dette firma samt 6. Anlægskontor, DSB, megen tak skyldig for stor velvilje i forbindelse med arbejdet.

Hjemtransporten fandt sted i januar måned 1980 og for øvrigt som »Usædvanlig Transport« på grund af en mindre profiloverskridelse. Drejeskiven og kulkranen er senere anbragt på remisearealet og vil blive sat i drift i den takt, som de arbejdsmæssige og økonomiske ressourcer betinger det, idet de primære arbejdsopgaver er helliget det kommende remisebyggeri.

I foråret 1980 udarbejdedes en el-kabel plan, hvorefter kablerne blev nedgravet på arealet af baneafdelingen, idet dette arbejde skulle udføres inden sporlægningen kunne påbegyndes.

Efter en mindre forsinkelse af svejleleverancen indledtes sporarbejdet i juni måned, og der herskede meget spændte forventninger til dette arbejde, idet medlemmerne parallelt hermed skulle varetage den ordinære jernbanedrift. Imidlertid gik sporarbejdet hurtigt og effektivt, og ved sommersæsonens afslutning var sporearealet i Mariager forøget med omkring 300 meter spor. Sporplanen er der- ved, bortset fra en enkelt modifikation, bragt i overensstemmelse med MFVJ's sporplan ved nedlæggelsen i 1966.



Her ses grunden, som det er meningen at opføre den nye remise på. I midten af billedet ses fundamentet af den gamle langremise med de to spor, og til højre ses drejeskivegraven.

Foto: Flemming Petersen.

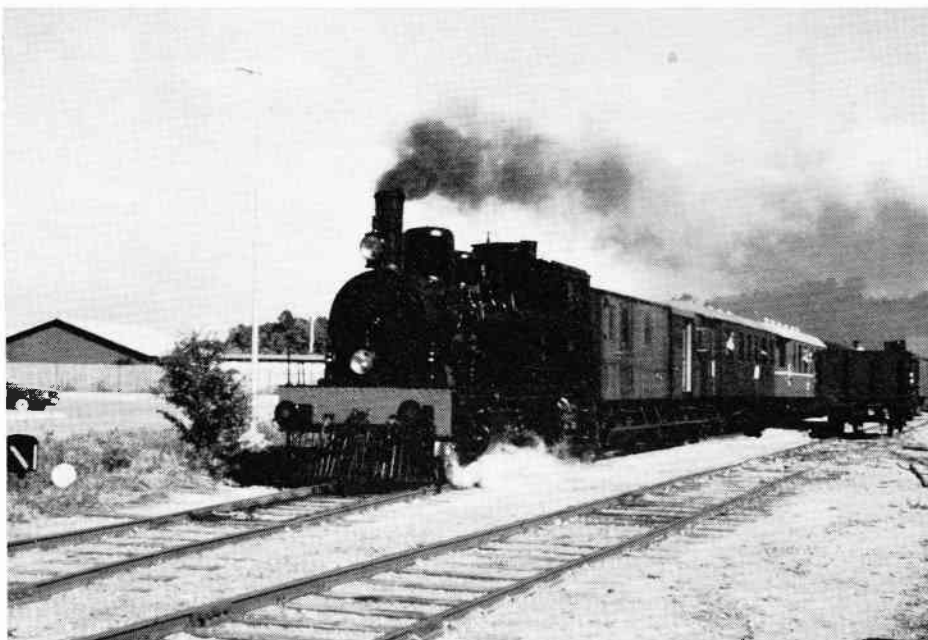
Parallelt med udførelsen af de praktiske forberedende arbejdsopgaver på remisearealet har DJKs bestyrelse og MHVJs driftsudvalg arbejdet på at afklare, hvilke fysiske og økonomiske rammer, der skal være retningsgivende for det kommende byggeri.

De fysiske rammer er til en vis grad gjort betingede af det eksisterende fundaments længde og bredde, idet dette umiddelbart kan anvendes til at genopføre en bygning på, hvilket kan reducere de samlede byggeomkostninger væsentligt.

Af den grund indledtes en undersøgelse af MHVJs byggebehov med henblik på en rationel udnyttelse af såvel grund som fundament. Derefter blev der udarbejdet en

bygningsbeskrivelse med henblik på at indhente overslag fra interesserede byggefirmaer.

De indleverede overslag svingede fra 460.000 kroner til 725.000 kroner uden moms. Da det var indlysende, at et byggeri af den størrelsesorden var urealistisk udarbejdedes i samarbejde med de billigste byggefirmaer et nyt projekt, der indeholdt en råhal opført på det eksisterende fundament og med et maskinværksted, omklædningsrum, toilet og lager placeret i den østlige ende af bygningen. Ved en beregning af de samlede byggeomkostninger viste det sig nødvendigt med yderligere besparelser, og da medlemmerne har bevist, at de kan magte store anlægsopgaver, udarbejdedes i oktober 1980 det endelige projekt, hvor en meget stor del af byggeriet er baseret udelukkende på medlemmernes arbejdskraft.



Damplokomotivet HV 3 for fuld damp under udkørsel fra Mariager, 10. august 1980.

Foto: Flemming Petersen.

### Projektet består af følgende:

En råhal på 42,5 meters længde og 9,80 meters bredde. Sidehøjde 4,40 meter.

2 spor á 33 meter. Der indrettes åbent maskinværksted i den østlige ende af hallen.

Den bærende konstruktion udføres af stålrammer med en rammeafstand på 4,20 meter.

Taget består af grå eternitplader samt to rækker klare plader af hensyn til ovenlys i hallen.

Porten udføres som dobbelt skydeport af hensyn til prisbilligheden, og der isættes fire vinduer og en dør i sidebeklædningen.

Til ydervægsbeklædningen anvendes liggende letbetonelementer med en elementlængde på 4,20 meter.

Der anvendes kun betalt arbejdskraft til opsætning af spær, oplægning af åse samt isætning af port, vinduer og dør. De øvrige bygningsarbejder udføres af MHVJs medlemmer.

De samlede byggeomkostninger inklusive punktfunderinger andrager 199.790,86 kroner **inclusive moms**.

Dette beløb må siges at være yderst fordelagtigt for en hal af denne karakter og størrelse, og derved føres problematikken direkte over i den økonomiske ramme, hvor det står klart, at DJKs likviditet ikke umiddelbart kan financiere et byggeri af den størrelsesorden. Man har blandt



Der graves ud til sveller på det nye remiseareal. Til højre ses K. Nielsen og til venstre Flemming Petersen.

andet derfor oprettet en støtteforening med navnet Mariager Remisekomité, hvis eneste formål er at forbedre det økonomiske grundlag for remisebyggeriet. Der indsamledes i 1980 omkring 27.000 kroner fra forskellige bidragydere, men dette beløb er ikke tilstrækkeligt til at financiere byggeriet alene.

DJKs støttemuligheder er begrænset af kontingentindbetalingerne, idet disse stort set dækker udgifterne til fremstillingen af bladet »Jernbanen«. **For at skaffe DJK den nødvendige kapital til at iværksætte remisebyggeriet i Mariager er det derfor nødvendigt at opfordre alle medlemmer af DJK til at yde foreningen det offer at indbetale et års ekstra kontingent. Se i øvrigt side 22.** Derved kan byggeriet blive en realitet, og man kan være med til at konsolidere foreningen, idet DJK derved vil stå som ejer af såvel grund som remisebygning i Mariager.

## Nyt fra D-maskine gruppen

### Af Preben Clausen

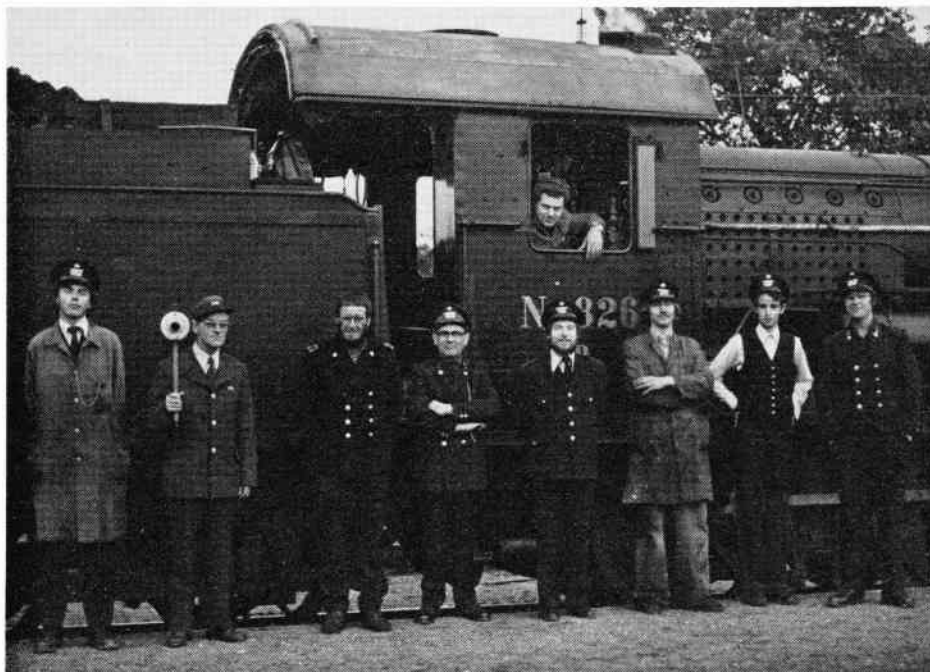
Her er en kort oversigt over D-maskinens kørsler i 1980. Den 17. juni startede vi med at køre fra Roskilde til København H for at medvirke i en filmoptagelse til en spillefilm med arbejdstitlen: »Alderdomshjemmet«, men som ved premieren hed: »Paradiset«. Afgang Roskilde 00.50 og afgang København H 06.15 for at holde et lille hvil og for kultagning. Kl. 09.50 samme dag afgik vi så til Odense til sommerens mange kørsler. Vel ankommet til Korsør fik vi at vide, at de timelønnede matroser strejkede og de tjenestemandsansatte matroser derfor sejlede med passagerer. Hvornår »Asa Thor«, som D-maskinen skulle over med, ville sejle næste gang, var der ingen, der kunne sige. Færgeren lå i Korsør og var lastet, så den skulle først til Nyborg og tilbage, før vi kunne gøre os håb om at komme ombord. Kl. ca. 18.50 afgik vi dog til Nyborg med hele stammen ombord på »Asa Thor«.

Den 28. juni kørte vi fra Odense kl. 8.30 mod Assens for at starte kørslerne mellem Assens og Glamsbjerg, som var arrangeret i samarbejde med Assens Turistkontor. Vi kørte på denne strækning i 5 weekend'er i juli, og det var en succes. I den anledning vil jeg gerne takke Børge Pe-

dersen, Assens, Togudvalget samt brandchefen i Assens. Uden deres ideer og hjælp havde vi ikke fået så godt et arrangement. Der var mange rejsende og af og til var belægningen over 200% !!!



D 826 med juletog i Ringe, 6. december 1980. Foto: Preben Clausen.



Personalet i Gråsten, 16. juli 1980. Fra venstre ses: Jakob Stilling, den fungerende i Gråsten, Preben Clausen, Bent Nathansen, Jan Tradsborg, Asger Varnild, Poul Skov Hansen, Simon Boertmann og i vinduet Erik Helleesen.

Foto: »Dupont og Dupond«.

Imellem kørslerne Assens–Glamsbjerg kørte vi med spejdere mellem Kliplev og Bylderup Bov, så tirsdag den 15. juli var D 826 fyret op igen, og oprangeringen fra Assens var: My – D 826 – Pf 160 – Cxm 4528 – Cp 2872 – Ca 16 – Cu 4011 – Hd 241 – 4 godsvogne og 1 Bdh, idet vores materiel var med i det ordinære rangertræk fra Assens til Tommerup. Herfra kørte vi videre under egen damp og nåede Padborg kl. 17.20, hvor vi skulle overnatte. Næste morgen kl. 7.10 var der afgang mod Tinglev, og vi fortsatte med at køre 2 gange til Kliplev og 1 gang til Bylderup Bov 16., 17. og 18. juli. Derudover var vi den 17. juli en tur i Gråsten med spejder-forældre og personale fra Stevninghuslejren. Efter sidste togs ankomst til Tinglev den 18. juli kørte vi kl. 15.21 i øsende regnvejr, til Fredericia, hvor vi skulle overnatte. Lørdag den 19. juli kørte vi til Tommerup kl. 6.40, hvor vi stillede materiellet, mens maskinen kørte til Odense for at blive vendt og få vand. Kl. 9.16 kørte vi igen fra Odense til Tommerup for at hente materiellet og videre til Assens, hvorfra vi atter kørte ordinært kl. 12.30.



Rangertræk i Assens klar til afgang mod Tommerup med DSB My 1108 og D 826 i forspand, 15. juli 1980. Foto: Preben Clausen.

Søndag den 28. juli kørte D 826 og materiellet til Odense efter sidste togs ankomst i Assens. I Odense blev personvognene hensat, mens D 826 fortsatte med Pf 160 til Nyborg, hvor maskinens drivstænger blev afkoblet, hvorefter lokomotivet transporteredes ubetjent til Roskilde. Maskinen skulle bruges til særtog for Frank Stenvall den 1. august mellem København og Helsingør. Kl. 4.55 afgik vi fra Roskilde mod Godsbanegården, hvor vi drak morgenkaffe og maskinen blev drejet. Herfra kørte vi til Hovedbanegården, men da der var afsporet en Mh, og hele banegården lignede ragnarok, blev vi en time forsinket, inden vi kunne afgå over maskinbakken mod Helsingør via Godsbanegården og Hillerød. Ved ankomsten til Helsingør var vi stadig så meget forsinket, at udflugtsdeltagerne mistede en færgeforbindelse på deres videre vej mod Oslo. Efter vandtægning og drejning returnerede vi til Godsbanegården og derfra videre til Roskilde, hvor vi ankom kl. 18.12.

Onsdag den 3. september gik turen så igen til Odense for at påbegynde kørslen for DSB Jernbanemuseum. Med i toget ved afgang fra Roskilde kl. 11.23 var OKMJ Be 12, der havde fået ordnet et hjulleje, men lidt før Borup opdagede personalet, at det igen var galt med lejet, og vognen måtte sættes af i Borup. Senere kom Be 12 tilbage til Roskilde, hvor den igen blev repareret. Resten af turen til Odense gik planmæssigt, og den 4. september kørtes særtog for pressen og andre særligt indbudte i anledning af den forestående kørsel for Jernbanemuseet. Turen med de indbudte gæster gik til Fruens Bøge, hvorefter toget kørte tomt tilbage til Odense, mens gæsterne indtog en pragtfuld frokost på restaurant »Skoven«.

Den 21. september afgik det første tog for Jernbanemuseet til Fruens Bøge og de 3 dobbeltture kørtes hver søndag til og med 26. oktober. Passagertallet var lidt lavere end i 1979, bl.a. på grund af en køredag mindre, men nedgangen skyldes nok også den almindelige afmatning i det danske samfund.



I efterårsferien skulle Ikast indvie en gågade, og D-maskinen skulle selvfølgelig medvirke. Bestyrelsen besluttede sammen med D-maskine-gruppen at gøre materiel-kørslen til en medlemsudflugt Odense-Herning, selv om det foregik på en hverdag. Den 22. oktober kl. 10.02 kørte D 826 og stammen således til Herning, med forventet ankomst kl. 15.57. Men på grund af klargøring af signalanlægget til el-drift mellem Fredericia og Børkop (immunisering af sporet), var den automatiske signalgivning aflyst på dette stykke, således at der kørtes med stationsafstand, hvilket bevirkede nogle forsinkelser for toget. I Vejle optog vi 27 ordinære Mr-rejsende, som til deres store forbavselse skulle køre med damp tog; men de blev endnu mere forbavsede, nogle endda sure, da vi mellem Vejle og Grejsdal lavede fotostop flere gange. I Brande indhentede det næste Mr-tog os, og vi faldt tilbage til den almindelige status som udflugtstog. Herefter fortsatte vi turen mod Herning og videre til Ikast.

Den 23. oktober skulle vi starte kl. 9.29 mod Herning, men på grund af en forsinket Mh, der absolut skulle rangere i Ikast, inden vi kunne komme afsted, blev vi 30 min. forsinket. Denne forsinkelse blev dog indhentet inden afgang fra Herning. På en dag kørte vi 2 ture til Herning og 3 ture til Engesvang. Om aftenen sprang tenderen læk, så der løb ca. 1 m<sup>3</sup> vand ud i timen. Vi forsøgte selv at tætte lækken, men ved 2-tiden opgav vi. Straks den 24. oktober om morgenen kontaktede vi et lokalt smedefirma, som reparerede tenderen. Falck var os behjælpelige med vand, og kl. 10.15 kunne vi afgå mod Herning. Vel ankommet hertil lavede vi hurtigt omløb og returnerede, hvorefter vi kunne afgå rettidigt igen kl. 11.00.

Efter sidste togs ankomst til Ikast rangerede vi resten af toget op og kørte mod Odense. I Brande havde vi den tvivlsomme fornøjelse, at sikringerne til drejeskiven sprang, da der manglede en kvart omgang af drejningen.

Der var ingen reserve-sikringer i Maskindepotet, så elektromotoren blev koblet fra og ved hjælp af 2 stk. 18" skiftenøgler, og en del mindre pæne ord, blev maskinen drejet på plads. På grund af forsinkelser på den enkeltsporede bane til Vejle, og problemer i Fredericia, var vi først i Odense kl. ca. 1.00.

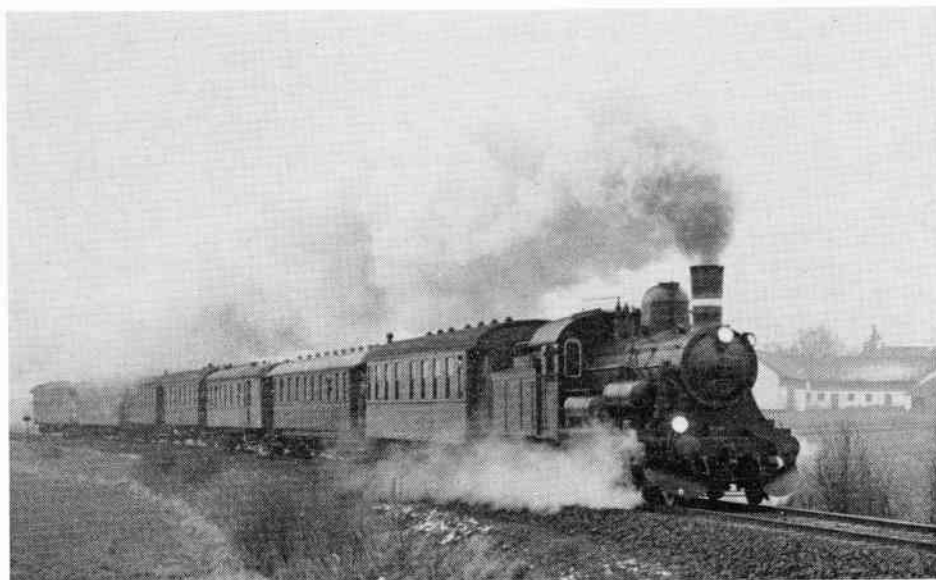
Den 8. november skulle materiellet have været kørt til Roskilde, men få dage før blev der truffet aftale om at køre tyske turister fra Ringe til Fåborg den 6. og 14. december, så turen til Roskilde blev udsat til den 15. december. Vi kørte således fra Odense den 6. december kl. 8.53 mod Fåborg og var tilbage i Odense kl. 17.20, hvilket gentog sig den 14. december.

På D 826s 75 års fødselsdag blev materiellet kørt fra Odense, afgang kl. 13.19, til Roskilde, hvor vi ankom planmæssigt kl. 18.44. I maskindepotet var der en lille sammenkomst for at fejre fødselsdagen og »Dagmar« så ud til at hygge sig vældigt derved.

I weekenden før jul var der kørsel omkring Tølløse og til Nykøbing Sjælland med afgang Roskilde den 20. december kl. 9.00 og ankomst igen kl. 17.36; den 21. december afgik vi fra Roskilde kl. 10.48 og var tilbage kl. 20.33. Begge dage forløb planmæssigt.

I skrivende stund holder materiellet i Roskilde og venter på den nye sæson. Der er ikke meget at fortælle endnu, men vi regner med at skulle køre i Assens igen i 1981.

På dette sted vil jeg gerne takke alle dem, der på den ene eller anden måde har medvirket til vore kørsler i 1980; men en særlig tak skal lyde til DSBs driftsområder og DSBs Togledelse, uden hvis uvurderlige hjælp vi ikke havde kunnet køre vore mange tog.



Julesærtog på Odsherredsbanen  
søndag den 21. december 1980  
bestående af D 826 - Cp - LJ Ca  
16 - OKMJ Be 12 - Cu - Cxm -  
Cl - Cl. Foto: Asger Bergh.

**Dansk Jernbane-Klub er blevet 20 år. Derfor holder**  
**SALGSADFDELINGEN JUBILÆUMSUDSALG**

I perioden fra udsendelsen af Jernbanen nr. 1/81 og til og med fredag den 10. april 1981 kan nedenstående DJK-publikationer erhverves af **DJK-medlemmer** til de med »fedt« trykte priser. Normalpris er også angivet.

DJK 31: Horsens-Tørring Banen .....	kr. 36,00	<b>kr. 30,00</b>
DJK 37: Næstved-Præsto-Mern Banen (2. udg.) .....	kr. 65,00	<b>kr. 52,00</b>
DJK 38: Nærumbanen 1900-1975 .....	kr. 78,00	<b>kr. 60,00</b>
DJK 39: Hornbækbanen 1906-1916-1976 .....	kr. 70,00	<b>kr. 56,00</b>
DJK 40: Høng-Tølløse Jernbane 1901-1976 .....	kr. 80,00	<b>kr. 64,00</b>
DJK 41: Vestbanen 1903-1978 .....	kr. 86,00	<b>kr. 70,00</b>
DJK 42: Østbanen 1879-1979 .....	kr. 150,00	<b>kr. 130,00</b>
DJK 43: Gribskovbanen 1880-1980 .....	kr. 148,00	<b>kr. 130,00</b>
Motormateriel, bind 1, Triangelvognene .....	kr. 110,00	<b>kr. 85,00</b>

Ved bestilling af ovennævnte bøger til de nedsatte priser, er det en betingelse, at man opgiver medlemsnummer i DJK.

Bøgerne kan erhverves ved at indsætte ovennævnte beløb på **postgirokonto 3 17 91 76, Dansk Jernbane-Klub, Salgsafdelingen, Holmevej 8, 4340 Tølløse**, sammen med porto, der for en enkelt publikation er kr. 4,00 (dog kr. 5,00 for nr. 36, 38 og 40-43. Ved samtidig bestilling af flere publikationer er portoen højest kr. 12,00.

**JUBILÆUMSTILBUD TIL ALLE  
 JERNBANEINTERESSEREDE**

Køb 50 forskellige jernbanepostkort – de fleste i farver – for kun **kr. 60,00** (inkl. forsendelse). – Tilbuddet gælder til 10. april 1981.

**NYHEDER**

Serien »Hvad man ser fra Toget«, genoptryk fra 1906-07, er nu komplet:

1. København-Gjedser ..... kr. 19,00
  2. Kalundborg-Slagelse & Skjelskør-Næstved ..... kr. 19,00
  3. Frederikssundsbanen ..... kr. 19,00
  4. København-Kalundborg ..... kr. 19,00
  5. København-Helsingør ..... kr. 19,00
  6. København-Kørsør & Sorø-Vedde .. kr. 19,00
  7. Vamdrup-Aarhus ..... kr. 19,00
  8. Aarhus-Frederikshavn ..... kr. 19,00
  9. Fredericia-Kørsør & Tommerup-Assens ..... kr. 19,00
  10. Lunderskov-Esbjerg, Esbjerg-Holstebro, Holstebro-Langaa, Hobro-Løgstør og Bramminge-Vedsted ..... kr. 19,00
  11. Struer-Thisted ..... kr. 19,00
  12. Skanderborg-Skjern ..... kr. 19,00
  13. Holstebro-Herning-Viborg-Aalestrup kr. 19,00
  14. Aarhus-Ryomgaard-Grenaa, Ryomgaard-Randers ..... kr. 19,00
- Alle 14 hefter (SÆRTILBUD) ..... kr. 250,00  
 Hefterne 7-14 (udkommet i slutn. af 1980) (SÆRTILBUD) ..... kr. 152,00

**ENDELIG KOM DEN**

På DJKs 20 års jubilæumsdag, den 15. januar 1981, udkom endelig – efter mange besværligheder – **John Poulsens bog: Sove- & Spisevogne i Danmark**. Den 112 sider store bog – i format A4 – er fyldt med utallige illustrationer om dette spændende emne i dansk jernbanehistorie. For den DSB-interesserede jernbaneentusiast er der endelig kommet en god bog om et lille emne vedrørende statsbanerne. **Pris (inkl. moms og forsendelse) kr. 188,-.**

**UDSALG AF ARKIVALIER VEDRØRENDE  
 DANSKE JERNBANER**

Fra DJKs arkiv har vi atter fået frasorteret en del materiale, som herved tilbydes DJKs medlemmer. Bestil en tilbudsliste ved at indsende kr. 3,- i frimærker til **Dansk Jernbane-Klub, Salgsafdelingen, Holmevej 8, 4340 Tølløse**. De vil da få tilsendt en liste over de varer, der udbydes til salg. En mindstepris vil være angivet ud for varen, og De kan da afgive Deres bud på det, De måtte ønske og indsende disse til os inden **den 10. april 1981**. Den/de højest bydende vil da få fremsendt varen/varerne herefter pr. postopkrævning. (Der er altså ingen forudbetaling.)



Ovennævnte publikationer kan bestilles ved indsættelse af ovennævnte beløb på **postgirokonto 3 17 91 76, Dansk Jernbane-Klub, Salgsafdelingen, Holmevej 8, 4340 Tølløse**. Husk at anføre bestillingen på talon til modtageren.  
**OBS: Leveringstiden er normalt ca. 14 dage.**

**DANSK JERNBANE-KLUB, SALGSADFDELINGEN**

Holmevej 8, 4340 Tølløse – Postgiro 3 17 91 76



# TEN-WHEELER

## 1. del

### Af Povl Wind Skadhauge

#### Indledning

Da firmaet A. Borsig 14. september 1912 fejrede sit 75 års jubilæum, afleverede de ansatte arbejdere en kunstnerisk udsmykket festadresse. I tidens dekorative stil var teksten knyttet sammen med afbildningen af et damplokomotiv, der på vej ud af et parklignende ideal-landskab kørte mellem stammerne i det første bogstav, som var et U. Det var et smukt trekoblet lokomotiv med en bogie fortil, hertil en 4-akslet tender, og så man nærmere til, afsløredes en dansk R-maskine. Om grundene til dette valg er det ikke svært at gætte. Man har med rette været stolt af denne konstruktion til de danske statsbaner, som fabrikkens tegnestue og værksteder netop omkring jubilæet beskæftigede sig med; 2 eksemplarer afleveredes samme år, og 10 fulgte efter i 1913.

Men også for en mere universel betragtning var valget af R-maskinen godt, for den repræsenterede et af de mest udbredte og mest anvendelige hjularrangementer til damplokomotiver, der har været at finde: ten-wheeleren. Denne grundtype er det næsten altid en udpræget fornøjelse at beskæftige sig med. Blandt årsagerne hertil kan anføres, at den gjorde så stor en del af damplokomotivets historie med; der blev bygget ten-wheelere gennem mere end hundrede år. Dertil kommer, at flertallet af lokomotivklasser med ten-wheeler-hjularrangementet så godt ud. Med den preussiske P 8 som en af de drøjeste undtagelser virkede de som hovedregel afbalancerede og harmoniske i det ydre, selv om ikke alle kunne stå mål med DSB litra R i så henseende.

#### Udtrykket ten-wheeler

En ten-wheeler har, som navnet siger, ti hjul og er altså 5-akslet. I enkelte sammenhænge bruges udtrykket om hvilke som helst af de hermed mulige hjularrangementer, men i almindelighed menes der kun det ældste af dem: en toakslet bogie fulgt af en treakslet gruppe af koblede hjul. Udtrykkets oprindelse er ligesom selve typen amerikansk. Men i modsætning til visse andre amerikanske typebetegnelser, ikke mindst Atlantic og Pacific, er det kun sjældent brugt uden for Amerika, og man har i andre dele af verden som regel holdt sig til kodebetegnelserne: 4-6-0, 2C, 230 o.s.v. Måske skyldes det den flertydighed, som udtrykket ten-wheeler har for den uindviede, at det ikke fulgte med typen. En anden forklaring kan være, at da hjularrangementet blev taget op i Europa, var det tilsyneladende ikke med den amerikanske ten-wheeler som direkte forbillede. Typen blev på en måde opfundet en

gang til. Der ligger altså lidt af en tilsnigelse i at bruge udtrykket ten-wheeler som i denne artikel – det skal indrømmes.

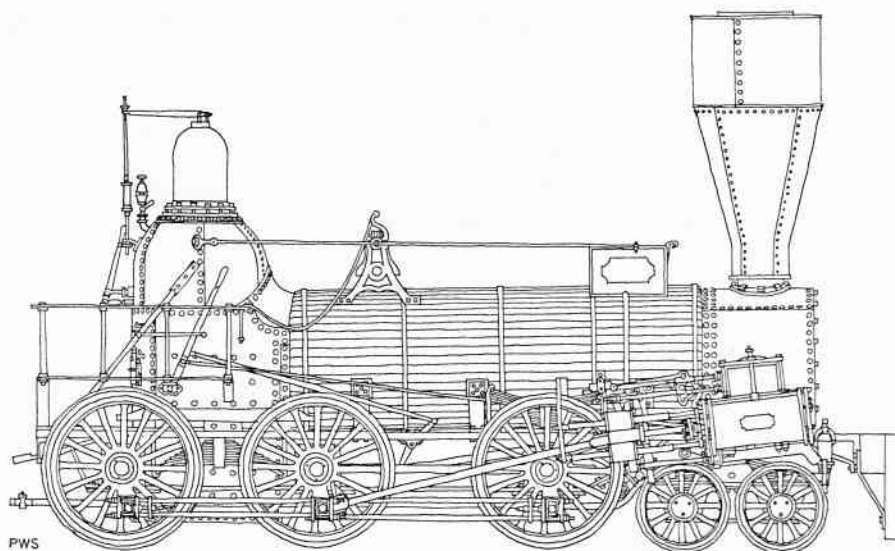
Den almindeligste skrivemåde er ten-wheeler og 10-wheeler. Man støder dog også på formerne ten wheeler og ten-wheeled engine eller ten-wheeled locomotive. Karakteren af specialbetegnelse kan være fremhævet med stort begyndelsesbogstav eller med anførselstegn. Da ten-wheeler-typen – igen i modsætning til Atlantic- og Pacific-typerne – har været udført med både små hjul til brug som godstogs-trækkraft og med store til anvendelse foran ekspres-tog og andre passagertog, er den fuldstændige betegnelse tit enten ten-wheeled freight locomotive eller ten-wheeled passenger locomotive.

Vel især på grund af den amerikanske oprindelse menes der normalt ikke tankmaskiner (på tysk og dansk: tender-maskiner) med udtrykket ten-wheeler, og sådanne lokomotiver omfattes ikke af denne artikel. Det kan en passant nævnes, at de var ret sjældne; Gribskovbanens nr. 11 ex HHB nr. 4 fra 1907 var virkelig en enlig svale, og den preussiske klasse T 10 fra 1909 bestod kun af 12 maskiner, hvis førerhuse skal have været meget ubehagelige opholdssteder under baglæns kørsel).

Desuden må det blive en smagssag, hvorvidt man vil anerkende begrebet »omvendt ten-wheeler«, hvorved forstås, at lokomotivets over- og underpart er drejet 180° i forhold til hinanden som på de italienske klasser 670 og 671 (»Mucca«). Man kunne måske bedre tale om baglænskørende C2-maskiner. Også sådanne fandtes som tanklokomotiver; tænk bare på Horsens-Tørring Banens nr. 1 til 4. Men de ligger altså uden for, hvad der normalt hører til begrebet ten-wheeler.

#### Den første ten-wheeler

Navnet Norris er et af dem, der præger lokomotivhistorien i forrige århundredes midterste trediedel. Nogle af Norrisfamiliens medlemmer forsøgte energisk at skaffe sig et marked i Europa. De første maskiner fra en del af de centraleuropæiske lokomotivfabrikker, f.eks. Sigl, Borsig, Henschel og Esslingen, var alle på en eller anden måde inspireret heraf. Men også hjemme i Amerika spillede Norris'erne en væsentlig rolle. Målt med en senere tids målestok var den samlede produktion på ca. 1500 enheder i den omhandlede periode vel ikke stor, men i slutningen af 1850'erne var Norris-fabrikken i Philadelphia den betydeligste lokomotivfabrik i USA. Kun et tiår senere var det forbi, skønt man netop i 1867 havde bygget verdens første lokomotiver med hjularrangementet 2-10-0 = 1E og i det hele taget år for år gjort mange landvindinger på lokomotivteknikkens område.



Norris-lokomotivet »Chesapeake«, der anses for verdens første ten-wheeler, ser i flere henseender ud som det, den var: en prototype. Tingene er ikke rigtig faldet på plads. Bogien har minimal akselafstand, og den giver ikke som på senere ten-wheelere mulighed for en vandret cylinderplacering i normalt niveau. Fyrkassen er af den stående type, som var ret almindelig på begge sider af Atlanterhavet gennem adskillige år af lokomotivets barndom, og om hvilken den tyske betegnelse for lokomotivfyrkasse, »Stehessel«, er en mindelse. Bemærk støtter mellem kedel og ramme - og at både drivhjulene og forreste kobbelhjul er flangeløse!

Det, der særligt interesserer her, er imidlertid den første ten-wheeler, hvis oprindelse lå en snes år forud. Septimus Norris havde tegnet den allerede i september 1846, og Philadelphia & Reading Railroad bestilte en maskine af den nye type i oktober. Den fik navnet »Chesapeake« og blev afleveret det følgende år. Ligeledes i 1847 (i det år blev Danmarks første jernbane åbnet!) udstedtes patent på en akselkasse, der tillod sideforskydning (system Tull & Norris). Til illustration var benyttet en ten-wheeler, der meget lignede det til P & R leverede lokomotiv. Septimus Norris forsøgte også i de kommende år at patentere selve hjularrangementet, dog uden synderligt held. Ganske vist blev der givet et Ten-Wheel Patent i flere omgange (1854, 58 og 59), men det var for vagt formuleret til at have praktisk betydning. I hvert fald var der tilsyneladende ingen, der tog hensyn til Septimus Norris' rettigheder. Allerede i 1847 havde Hinkley i Boston for øvrigt til Boston & Maine Railroad bygget to ten-wheelere, der blev færdige næsten samtidig med »Chesapeake«. Der var efter alt at dømme tale om, hvad man med et nutidigt udtryk ville kalde industri-spionage.

### En ægte amerikaner

Ten-wheeleren blev til, før American-typen (4-4-0 = 2B) var fuldt afklaret, og den videre udvikling forløb parallelt for de to typer. På en måde var ten-wheeleren jo også blot en forstørret American. I begge tilfælde beroede succes'en i høj grad på det trepunkt-system, der udgjordes af bogie-centret og af fjedre + balancer i den koblede hjulgruppes højre, henholdsvis venstre side. Ligesom en trebenet stol eller taburet kan stå fast på et hvilket som helst underlag, kunne disse lokomotiver uden større vanskeligheder tilpasse sig et inden for vide grænser ujævnt spor, og bogien ledte dem roligt ind i kurverne og ud igen. I en tidlig maskine som »Chesapeake« drog man dog ikke fuld nytte af princippet med fjederbalancerne.

American-maskiner blev i USA bygget kontinuerligt frem til ca. 1905, ten-wheelere derimod til omkring 1920. Den mindre af de to typer var i mange år talmæssigt stærkt overlegen, men alligevel havde forholdene udviklet sig således, at ten-wheeleren var det trediehyppigste hjularrangement på USAs hovedlinier ved udgangen af 1904

(midt i en periode med rivende fremgang for nationens jernbaner) uden at stå ret meget tilbage for nummer 1 og 2, men langt foran nr. 4 og 5 såvel som alle de øvrige:

2-8-0	1D	Consolidation	11.399 lokomotiver
4-4-0	2B	American	11.323 lokomotiver
4-6-0	2C	Ten-wheeler	9.232 lokomotiver
2-6-0	1C	Mogul	5.465 lokomotiver
0-6-0	C	Six-wheel switcher	4.764 lokomotiver
Øvrige hjularrangementer i alt			3.963 lokomotiver

Samlet bestand 31. december 1904 46.146 lokomotiver

Man anslår, at der alt ialt blev bygget mere end 17.000 ten-wheelere i USA; det er næsten 10% af samtlige i USA producerede damplokomotiver.

De 1.830 standardlokomotiver, som den amerikanske regerings jernbaneadministration satte i ordre 1919-20, inden jernbaneselskaberne efter nødstilstanden var blevet selvstændige igen, omfattede dog ikke en eneste ten-wheeler. Men efter 1920 blev der stadig af og til bygget



Til trods for sine åbenlyse mangler i gengivelsen af gangtojet samt andre pudsigheder støtter denne afbildning af en amerikansk ten-wheeler på udmærket måde forestillingen om ten-wheeleren som en forlænget American. Den viste maskine har ensartede akselafstande i den koblede hjulgruppe, men på mange amerikanske - og europæiske - ten-wheelere var der af hensyn til fyrkassen (eller rettere askekassen) en væsentlig større afstand mellem de to bageste aksler, sådan som det kendes fra vore hjemlige R-maskiner. Frimærke i forstørret gengivelse.



## Ordinær generalforsamling

**Søndag den 22. marts 1981 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 »Jernbanen« nr. 1/81 som bilag.
4. Fastsættelse af kontingent og optagelsesgebyr for året 1982.
5. Valg af medlemmer til bestyrelsen m.v.  
Følgende medlemmer til bestyrelsen m.v. er villige til genvalg/foreslås:  
Mogens Bruun (næstformand).  
Eigil V. Christensen.  
Ole-Chr. M. Plum.  
Jørgen S. Jensen. Foreslået af Peter Sørensen.  
---  
John Armstrong Pedersen. (suppleant)  
Hans Hartmann (revisor) og  
Knud Kümpel (revisorsuppleant).
6. Indkomne forslag: Se side B 4.
7. Eventuelt.



Gyldigt medlemskort skal forevises ved indgangen til generalforsamlingslokalet.

København i februar 1981.

**Bestyrelsen.**

## KOMMENDE MØDER OG UDFLUGTER

**Onsdag den 4. marts 1981 kl. 19.30** i Englesalen, Niels Steensens Gymnasium, Jagtvej 183 B, 2100 København Ø.

Bjørn Næss, NSB, Oslo, viser følgende film om Norges Statsbaner:

**Tog 602 skal frem!**

**Der var engang...** fra Urskog Hølandsbanen  
**NSB Albumblade**, en kavalkale over norske damplokomotiver

samt følgende lysbilledserie:

**Urskog Hølandsbane idag, som hobby- og turistbane**  
**NSB idag**  
**Loktype 49, »Dovregubben«**

etc



**Onsdag den 22. april 1981 kl. 19.30** i »Englesalen«, Niels Steensens Gymnasium, Jagtvej 183 B, 2100 København Ø: Medlemsmøde.

Direktør E. Helmø, der den 1. april 1981 går af som direktør for Tilsynet ved Privatbanerne, fortæller om sin tid ved privatbanerne – specielt om årene som direktør for Tilsynet med Privatbanerne. Herunder vil direktør E. Helmø også komme ind på de tyske Y-tog ved de danske privatbaner.



## Årets udlandstur går til Ungarn

I dagene **lørdag den 29. august til lørdag den 6. september 1981** gennemfører DJK i samarbejde med rejsebureauet HANSA FOLKETURIST sin hidtil største udlandstur. Rejsen går til Ungarn, hvor der venter et omfattende specialprogram med damptogskørsel, smalspor- og industribaner som hovedtemaer, og en lyslevende hestebane som et af højdepunkterne.

Også landskabeligt og kulturhistorisk har turen meget at byde på, selv om den står i jernbanernes tegn. Rejsen går gennem nogle af Ungarns smukkeste landskaber – fra bjergene til den berømte højslette – pustaen og gennem skønne gamle byer som Eger og Sopron til hovedstaden Budapest.

**Program** (ret til ændringer forbeholdes):

**Lørdag 29.8.:** Udrejse med København–Berlin–Prag–Wien. Fra København 7.45 med Neptun. Togskifte i Berlin. Overnatning i sovevogn Berlin–Wien.

**Søndag 30.8.:** Ankomst til Wien om morgenen. Videre med lokaltog til Ebenfurth. Dampsættog Ebenfurth–Sopron–Győr. Undervejs fotostop, besøg ved remisen i Sopron og ved museumsbanen Szechenyi. Overnatning i Győr.

**Mandag 31.8.:** Med bus Győr–Kisber–Tatabánya–Budapest. Undervejs besøg ved remisen i Győr og ved sukkerfabrikken i Acs, som har damplokomotiver. I Budapest byrundtur som omfatter: Sporvejene, ny og gammel metro, metro-museet, tandhjulsbanen, pionerbanen, trafikmuseet og gasværket med damplokomotiver. Overnatning i Budapest.

**Tirsdag 1.9.:** Med bus Budapest–Szob–Hatvan–Eger. Undervejs besøg ved den smalsporede industribane i Szob og ved smalsporsbanen i Kiralyret. Besigtigelse af museumslokomotiverne i Hatvan. Overnatning i Eger.

**Onsdag 2.9.:** Kørsel med særtog Eger–Szavasko–SZilvasvared–Putnok med fotostop undervejs. Med bus Putnok–Ozd, hvor stålværket har en tandhjulsbane med gammelt materiel, bl.a. damplokomotiver. Endvidere beses industribanen Ozd–Borsodnadash. Med bus Ozd–Debrecen, hvor der overnattes. (OBS: der er sporvogne i Debrechen.)

**Torsdag 3.9.:** Kørsel med dampstøt over pustaen: Debrecen–Konya–Hortobagy–Füzesabony. Undervejs beses hestedebanen ved Konya, en smalsporet hestedreven bane fra jernbanestationen til et nærliggende gods. Med bus Füzesabony–Budapest. Overnatning i Budapest.

**Fredag 4.9.:** Formiddagen fri i Budapest. Hjemrejse fra Budapest med Balt–Orient–Ekspres lige over middag. Overnatning i sovevogn Prag–Berlin.

**Lørdag 5.9.:** Ankomst til Berlin tidlig morgen. Togskitte til Neptun. Ankomst til København ca. 17.00.

**Prisen er kr. 3250,-.**

Denne pris inkluderer hele rejsen fra København, 5 overnatninger på 1. kl. hoteller i dobbeltværelser, og to overnatninger i sovevogn i tre-sengskupé. Desuden alle måltider under opholdet i Ungarn. (Men altså ikke frokost og aftensmad 1. dag, morgenmad 2. dag samt frokost og aftensmad 7. dag og morgenmad og frokost 8. dag. Disse måltider vil kunne købes på fæрге/banegårdsrestauranter eller i spisevogn.) Desuden inkluderes alle visa, rejselederassistance m.v.

Tillæg for enkeltværelse på hotellerne kr. 240,-.

**Rejseleder på turen:** John Poulsen.

**Deltagerantal:** minimum 32, maksimum 42.

**Tilmelding:** Enten ved at indbetale 300 kr. i depositum senest den 20. maj 1981 og restbeløbet senest 20. juli 1981 på postgirokonto 8 11 10 06, Dansk Jernbane-Klub, Opnæsgård 21, 2970 Hørsholm.

eller:

på postgirokonto 1 33 06 08, Hansa Folketurist, Åboulevard 80, 2200 København N.

OBS: I øvrigt gælder Hansa Folketurist almindelige bestemmelser, der kan rekvireres på tlf. (01) 39 62 24.

John Poulsen/Oscar Meyer

Stof til næste nummer af »Foreningsnyt« må være Eigil V. Christensen, Hovedvejen 108, 2. tv., 2600 Glostrup, i hænde senest mandag d. 23. marts 1981.

Dette nummer af »Jernbanen er afleveret på avispostkontoret den 24. februar 1981.

## NYT FRA AFDELINGERNE

### Midtjysk Afdeling

Referat af ordinær generalforsamling i Midtjysk Afdeling den 14. november 1980 i Randers.

Efter en kort velkomst af formanden Uffe Andersson valgtes J. C. Bilde som dirigent.

Formanden indledte sin beretning med at omtale det gode resultat af medlemsmøderne i Herning, som havde haft stor søgning, hvorimod tilslutningen til møderne i Randers og Århus var noget mindre.

Afdelingen havde afholdt den årlige udflugt til DJKs generalforsamling i København, og henrejsen med Grenå–Varberg ruten var foregået i en så munter stemning, at en gentagelse af turen ville nødvendiggøre anskaffelse af en ny færge til ruten!

Bogsalget havde i det forløbne år været en god indtægtskilde, men det kunne ønskes noget større.

Medlemstilgangen havde været rimelig, men alle opfordres dog til at yde en større indsats for hvervning af nye medlemmer samt sikring af økonomiske tilskud af enhver art til foreningen.

Afdelingens arkiv har nu fået nye lokaler i den gamle remise i Randers, og til arkivet er nu tilknyttet 4 medlemmer, der snarest vil påbegynde sortering og registrering af materialet.

Midtjysk Afdeling har forespurgt Danske Arkitekters Landsforbund om leje af lokaler i den nedlagte Østbanegård til mødevirksomhed m.v., men der foreligger endnu intet svar på forespørgslen.

Den samlede omsætning i afdelingen havde i det forløbne år været på ca. 12.000,00 kr. med et overskud på knap 1.000,00 kr. Formanden sluttede sin beretning med at rette en tak til DJKs bestyrelse, bogtrykker Damsgaard, Mariager, og alle, der havde ydet en indsats for foreningen.

Tidsskriftet Trinbrættets redaktør var forhindret i at møde til generalforsamlingen, men formanden oplyste, at bladet økonomisk hviler i sig selv, og at der p.t. er 128 betalende abonnenter. Endvidere oplyste han, at alle indlæg til bladet var velkomne.

Generalforsamlingen vedtog herefter at udsætte valgene til bestyrelsen og i stedet behandle et indkommet forslag i form af et udkast til love for afdelingen, udarbejdet af bestyrelsen. Afdelingen har ikke tidligere haft et sæt love, men bl.a. evt. tilskud fra offentlige myndigheder forudsætter et sådant.

Lovene vedtoges med enkelte ændringer, og der vil blive indkaldt til ekstraordinær generalforsamling for 2. behandling af forslaget og valg af ny bestyrelse, såfremt forslaget her forkastes.

Bestyrelsen valgtes nu efter de nye regler, d.v.s. en formand valgt i lige årstal, en næstformand valgt i ulige årstal, to bestyrelsesmedlemmer valgt i lige årstal, et bestyrelsesmedlem valgt i ulige årstal samt to suppleanter valgt i henholdsvis lige og ulige årstal.

Den nye bestyrelse fik derved følgende sammensætning:

Formand: **Uffe Anddersson** (genvalg) valgt for 2 år (red: samtidig valgt som afdelingens repræsentant i DJKs bestyrelse),

Næstformand: **Flemming Høj Pedersen** valgt for 1 år, **John Armstrong Pedersen** (genvalg) og **Lars Henning Jensen** valgt for 2 år samt **Ole Linå Jørgensen** (genvalg) valgt for 1 år. Til suppleanter valgtes **Ole Lund Jensen** for 2 år og **Anders Færch Hansen** for 1 år.

Under punktet eventuelt drøftedes et forslag fra formanden om møder i både Randers, Herning og Århus hver måned fra nytår samt muligheden for oprettelse af en jernbaneskole. Generalforsamlingen opfordrede bestyrelsen til at arbejde videre med sagerne.

Dirigenten sluttede herefter generalforsamlingen og takkede for god ro og orden.

Referatet er godkendt af dirigenten, J. C. Bilde.

Referent: **Lars H. Jensen.**



Midtjysk Afdeling afholder følgende medlemsmøder:

**Mandag den 16. marts** kl. 19.30 i Herning (se »Jernbanen« nr. 6, 1980).

**Fredag den 20. marts 1981** kl. 19.30 i Randers.

**Fredag den 10. april** kl. 19.30 i Århus.

**Mandag den 13. april 1981** kl. 19.30 i Herning.

Møderne i Herning afholdes i Herning biblioteks mødelokale nr. 2, Brændegårdsvej 2, 7400 Herning. 8 og 16 mm fremviser samt lysbilledapparat er til rådighed ved forudgående henvendelse til: **Ole Linå Jørgensen, Tværvænget 8, Hammerum, 7400 Herning, tlf. (06) 11 81 66.**

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

Møderne i Århus holdes i »Huset«, Vester Allé 15, Århus.

Til møderne i Randers og Århus kan filmsapparater m.v. stilles til rådighed ved forudgående henvendelse til: **Uffe Anddersson, Skelvangsvej 83, 2., 8900 Randers.**

OLJ



## DJKs afdeling Sydjylland/Fyn

Som meddelt i Jernbanen nr. 6/1980 har den tidligere formand for Fyn's afd., Niels Chr. Lind, trukket sig tilbage, og på bestyrelsesmødet den 17. januar 1981 blev jeg udpeget til at føre afdelingen videre, indtil der er fundet en ny formand.

Der vil blive afholdt medlemsmøde **onsdag den 11. marts 1981 kl. 19.30** på DSB-restauranten i Odense og **onsdag den 22. april 1981 kl. 19.00** på Fredericia station, mødeværelse 107, Vejlevejsbygningen, Vejlevej, 7000 Fredericia.

Tag lysbilleder og film med samt fremviser. Afdelingen vil prøve at fremskaffe film om jernbaner.

Medlemmer fra KLK, IBK og SHS er også velkomne.

På møderne vil der kunne købes kaffe og the m.v.

**P. Clausen, tlf. (05) 86 91 20.**

## Generalforsamling i Mariager Remisekomité

Mariager Remisekomité, som er en støtteforening for Mariager-Handest Veteranjernbane og dermed DJK, har afholdt ordinær generalforsamling i Mariager lørdag den 22. november 1980.

Der blev afholdt valg af bestyrelse, som fik følgende sammensætning: John Armstrong Pedersen (formand), Søren Peder Laursen, Hans Henrik Larsen, Tim Nielsen og Preben Bertelsen.

Der har været afholdt 6 bestyrelsesmøder, 2 auktioner og udsendt 2 numre af »Remisenyt« (medlemsblad for Remisekomiteen), samt ansøgt 10 fonde om økonomisk støtte, dog ikke med det forventede resultat. Et fond har ydet støtte, og vi vil gerne endnu en gang takke »Århus Oliefabriks fond for almene formål« for udvist interesse for vores veteranjernbane, idet vi 2 gange er blevet betænkt med økonomiske midler.

I årets løb er der sket en medlemstilgang på 47 til 102, men vi vil gerne opfordre endnu flere til at støtte MHVJ.

Indtægterne, som hovedsagelig er faste medlemsbidrag, er steget fra kr. 16.290 til kr. 27.430.

Alle kan blive optaget som medlemmer ved at rette henvendelse til **Mariager Remisekomité, v/ Hans Henrik Larsen, Resedavej 91, 2. tv., 8600 Silkeborg, postgirokonto 6 30 33 82.** Medlemskontingentet andrager kr. 25,00 hel-årligt.

**John Armstrong Pedersen.**

## NYT FRA BESTYRELSEN

### Bestyrelsesmødet 3. november 1980

Bestyrelsen gennemgik foreningens vognpark, primært bogievogne med henblik på en mere hensigtsmæssig placering af materiellet, og nogle materielflytninger blev drøftet.

I forbindelse med foreningens jubilæum blev forskellige arrangementer drøftet. Bestyrelsen enedes om at henvise større jubilæumsfestligheder til vort 25 års jubilæum, og blot markere de 20 år med en medlemsudflugt på Øresund lørdag den 17. januar 1981 med middag ombord.

Efter mødet tog bestyrelsen til Centralværkstedet for at besigtige vor Mr-vogn, der her var under restaurering.

Vognen skal anvendes til værksteds- og/eller overnatningsvogn, men den endelige placering er ikke fastlagt.



**Samarbejdsudvalgs mødet den 29. november 1980** vil blive omtalt i næste nummer af »Jernbanen«.

### **Bestyrelsesmødet den 18. december 1980.**

Økonomien blev gennemgået, ligesom opfølgning af foregående mødes drøftelse angående materiellets placering blev foretaget.

Der blev drøftet visse leveringsvanskeligheder med »Jernbanen« nr. 6/1980. Tilsyneladende havde Avispostkontoret ikke modtaget tilstrækkeligt med blade, hvilket var gået ud over nogle af vore nordjyske medlemmer, der havde modtaget bladet noget senere end resten af medlemmerne.

Det blev, i lyset af dettet, besluttet, at der fremover skal anføres i bladet, hvornår det er afleveret til Avispostkontoret, samt hvornår næste nummer forventes at udkomme.

Mulighederne for møder og udflugter i foråret blev drøftet, jvf. rubrikken »Kommende møder og udflugter« i dette nummer af »Jernbanen«.

OGM/evc

### **EFTERLYSNINGER**

Fra **Mariager-Handest Veteranjernbanes** personvogne VNJ C 25 og HVJ 501 er stjålet følgende bogstaver og tal: »H J 501« og VNJ C 25«.

Tyveriet er sket mens vognene henstod i Randers i perioden **21. december 1980 til 16. januar 1981.**

For at besværliggøre tyveri og hærværk, var vognene placeret ud for post 2. Der er da også kun stjålet bogstaver og tal fra den side af vognene, der vendte væk fra posten.

Forhåbentlig til ærgrelse for tyven kan det oplyses, at de stjålne bogstaver og tal ikke er de originale. »VNJ C 25« er af den type, som anvendes til husnumre og lignende, og som kan købes hos enhver velassorteret isenkræmmer.

Såfremt nogle af DJKs medlemmer har eller får kendskab til tyveriet, bedes man kontakte MHVJ på adressen: **Ny Havnevej 2, 9550 Mariager.**

Hans Jørn Fredberg

Fra **Jernbanehistorisk Selskab og Dansk Model-Jernbaneklubs** lokaler på godsbanegården er følgende materiel i skala 1:45 stjålet i tiden 2. november 1980 til 3. november 1980:

1 stk. MY 1128 i gammel bemaling, mrk. Lund 10'71, rev. 10-80.

2 stk. åbne bogiegodsvogne litra Rs 31-86-3900009-6 og 31-86-3900055-9, mrk. Lund 11-72, læsset med 4 stk. løse containere.

1 stk. sværgodsvogn med forsænket lad litra Clai 86-959-0-000-4, mrk. Lund 1-73.

2 stk. sværgodsvogne, litra 48-5-2-525-3 og 48-5-2-092-4, mrk. Lund 3-77.

Mindre dusør udloves.

Henvendelse om nævnte modelbanemateriel kan ske til **Flemming Lund, tlf. (01) 51 39 33**, eller nærmeste politi.

evc

## **Forslag til generalforsamlingen, 22. marts 1981**

### **Forslag 1:**

1. Medlemmer, der ledsager DJKs udflugtstog i bil, får mod betaling af et gebyr tilsendt

Kopi af toganmeldelsen.

Kvittering til anbringelse i bilruden.

2. Under henvisning til, at denne ordning må hvile på frivillighedens princip, og at DJK ikke kan forbyde folk at tage opstilling langs DSBs strækninger, foreslås gebyret til:

Halvdelen af prisen for hele den strækning, hvorover udflugtstoget løber (excl. tilslutningstog).

Erik Hjelm.

### **Forslag 2:**

Generalforsamlingen pålægger bestyrelsen at tage initiativ til at nedsætte et samarbejdsudvalg for alle danske jernbaneklubber og veteranjernbaner, hvor hver enkelt jernbaneklub og veteranjernbane deltager på lige fod.

Som begrundelse er bl.a. anført:

Forslaget fremsættes ud fra den betragtning, at et øget samarbejde mellem danske jernbaneklubber og veteranjernbaner er til fordel for alle.

Samarbejdsudvalget kunne bestå af 2 repræsentanter fra hver jernbaneklub/veteranjernbane, et bestyrelsesmedlem samt en repræsentant for hver lokalafdeling/veteranjernbane.

Vigtige arbejdsopgaver:

- at varetage forhandlinger med DSB, privatbaner og andre myndigheder om generelle problemer,
- at kanalisere know-how og reservedelsudveksling,
- at forestå udarbejdelsen af en arrangementsoversigt,
- at forhindre, at jernbaneklubber og veteranjernbaner konkurrerer ved afgivelsen af tilbud på kørsel ved byfester o.l.

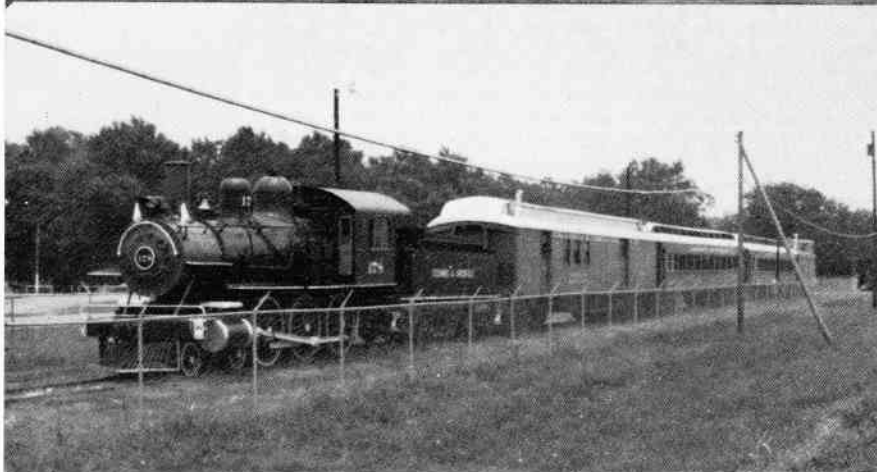
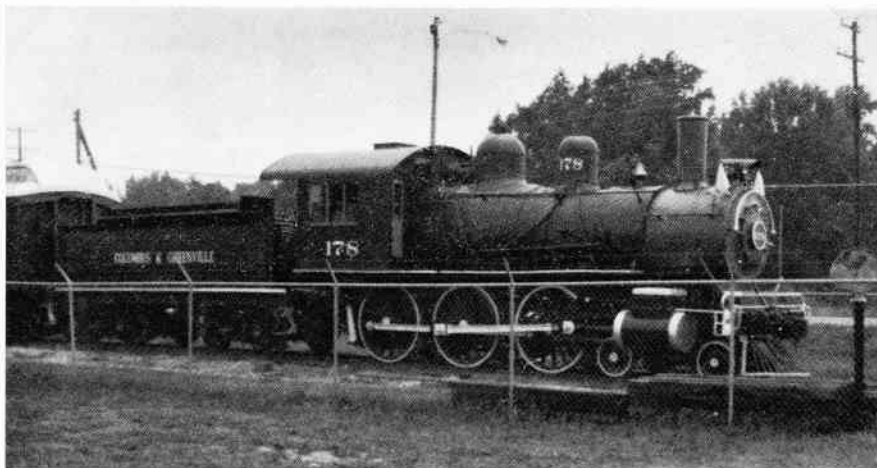
Et spørgsmål er, om udvalget blot skal virke som rådgivende, eller det skal øve direkte indflydelse på de enkelte jernbaneklubbers og veteranjernbaners dispositioner.

Erik Buus og Jens T. I. Larsen.



En ten-wheeler er sammen med et helt tog opstillet som indhegnet »statue« i Columbus, Mississippi. Den har tilhørt et af USAs mindre jernbaneselskaber, Columbus & Greenville Railway Co. Det havde 270 km linjelængde og 351 km spor, da det i 1972 indgik i et af de større foretagender, Illinois Central Gulf Railroad. Maskinen er en efter amerikanske forhold noget lille repræsentant for sin type, men ser yderst harmonisk ud. De klimatiske forhold på stedet - en konstant varmedis og et underligt sløvt dagslys - giver desværre ikke fotografen de bedste muligheder med et sort lokomotiv.

Foto: Dorthe Buch Skadhauge.



ten-wheelere i USA. Pennsylvania Railroad tog endnu i 1935 en ny klasse af kraftige ten-wheelere i brug; de var som så mange af PRs maskiner bygget på jernbaneselskabets egne værksteder.

### Forstudier til den britiske ten-wheeler

Man kan af flere grunde dårligt forbigå en gruppe omfattende 355 maskiner, som af britiske lokomotivfabrikker blev leveret til forskellige indiske jernbaner med 5 ft 6 in (1676 mm) sporvidde i perioden 1880–1914. Det drejer sig om den såkaldte L-klasse og dens variationer. Selve L-klassen havde 50 in (1270 mm) drivhjul, mens den »svære L« med højere kedeltryk byggedes dels med 51 in (1295 mm) og dels med 60½ in (1537 mm) drivhjul. På dem alle var cylinderdiameteren 18 in (457 mm) og slaglængden 26 in (660 mm). Enkelte af de »svære« byggedes med 2-cylindret compound-maskineri efter Worsdell-von Borries' patent, men den overvejende part var almindelige to-cylindrede lokomotiver. Betegnelsen »L« og »svær L« er for øvrigt ikke helt dækkende, for de forskellige forvaltninger littede ikke ens. 60 maskiner på Bengal-Napur Jernbanen, alle af den svære type, benævntes »A«, og ligeledes satte man dette bogstav på 50 svære L-maskiner med 60½ in drivhjul, der tilhørte et foretagende med et af de mest dekorative navne, som tænkes kan: Guaranteed State Railways of His Exalted Highness the Nizam of Hyderabad (noget i retning af »Hans Ophøjede Højhed Nizam'en af Hyderabad's Garanterede Statsbaner«)!

### Ideen fænger

De to fabrikker, som leverede flest af de indiske ten-wheelere, var Neilson & Co. samt Dübs & Co., begge Glasgow. Fra førstnævnte kom i perioden 1884–90 til Argentina og i 1893 til Mexico nogle maskiner, der kan betragtes som afledninger af den indiske L-klasse, og i 1895 byggede Dübs en let version til de sydaustralske jernbaner. Især leverancen til Mexico er det værd at mærke sig, selv om den kun bestod af fire enheder; den kan have været en væsentlig inspirationskilde for de første ten-wheelere, der blev anskaffet til brug på de britiske øer. Dette gælder, hvad sporvidden, kedeltrykket og en række andre dimensioner angår.

Synspunktet fremføres af Brian Reed i afsnittet Jones Goods & Indian L i bind 2 af Locomotives in profile (Windsor 1972), men han påviser en anden sammenhæng end den, der almindeligvis antages. Ifølge Reed, der selv i sine unge dage har gjort tjeneste på nogle af de pågældende maskiner, kan David Jones, som var den skotske Highland Railways maskinchef 1870–96, ikke have haft noget væsentligt med hverken udvikling eller godkendelse af de indiske og andre lokomotiver til eksport før sin tilbage-træden fra HR. Derimod er det sandsynligvis hans chef-konstruktør David Anderson Hendrie, der var tiltrådt 1893, man bør rette søgelyset imod. Hendrie havde været ansat ved flere af Glasgow's lokomotivfabrikker (og blev efter perioden hos Highland Railway en i bedste forstand



Forbillede for denne frimærke-illustration af Bengal Nagpur Railway's maskine nr. 39 af A-klassen (anskaffet 1888-91) findes i bogen »Railways in the Formative Years« af O. S. Nock med illustrationer af Clifford og Wendy Meadway (Blandford, London 1973). Bogens tegning følger meget nøje et fotografi af Harold D. Bowtell fra slutningen af 1944. Optagelsestidspunktet antyder noget om, at de skotsk-byggede indiske ten-wheelere fra 1880'erne fik en meget lang levetid, i mange tilfælde op til 60 år, for enkelte maskiners vedkommende endnu længere. Ikke helt få blev overtaget i 1946 af de indiske statsbaner.

Frimærke i forstørret gengivelse.

berømt sydafrikansk maskinchef, men det er en anden historie). Han må have været bekendt med L-klassen og dens afledninger indtil 1893, og det er nærliggende at antage, at han på dette grundlag bragte en 4-6-0 type i forslag over for Jones og fik dennes tilslutning.

Det er sagt, at man i resultatet af et godt samarbejde ofte kan have svært ved at udskille den enkeltes indsats. Men der er nu en god grund til at hæfte maskincheferes navne på lokomotivkonstruktioner, også hvor initiativet eller de afgørende fremskridt ikke skyldtes dem selv. For ansvaret var maskinchefens, hvad enten resultatet blev succes eller fiasko. Altså taler man lige så ofte om Jones Goods, som man siger det mere korrekte Highland Railway Big Goods. Og det er, selv om han regnes for at have været en god mand på sin post i øvrigt, specielt på grund af de 15 ten-wheelere, der leveredes af Sharp Stewart i 1894 som de første i Storbritannien, at Jones' navn huskes i dag.

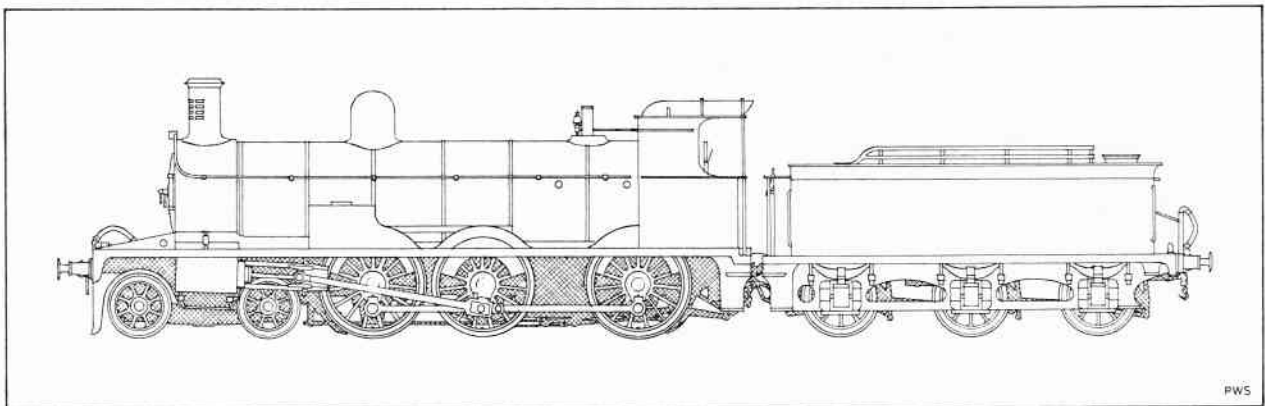
De nye maskiner virkede afklarede og var i de fleste henseender »lige ud ad landevejen«, havde faktisk ingen særlige børnesygdomme og fik et pænt langt liv uden egentlige konstruktionsændringer. De så tilmed godt ud, var simpelt hen vellykkede. Deres eneste »fejll« var længden; det var kun en begrænset del af Highland Railway's drejeskiver, der kunne tage dem. De viste sig snart alment anvendelige og blev først i deres seneste år (på LMS) anvendt udelukkende som det, de oprindeligt var bestemt til: godstogslokomotiver. Drivhjulene var for resten større end på visse af de eksporterede maskiner, der betegnedes som eksprestogslokomotiver.

Den britiske ten-wheeler skulle imidlertid først og fremmest høre det 20. århundrede til. Andre jernbaner med spor, der kunne tage større akseltryk end Highland Rail-



Der kom mange flere - og større - ten-wheelere til Indien end L-klassen og dens varianter. Fra 1902 til 1950 blev de bygget og leveret som simple to-cylindrede maskiner. De blev taget i brug på alle hovedlinier i det bredsporede net og almindeligvis omtalt som Mail Engines (post (togs)maskiner). Det var typisk for dem som for så mange indiske lokomotiver, at tenderen havde en førerhus-opbygning, og at både denne og selve lokomotivets førerhusdel var udrustet med forskydelige jalousiskodder - en praktisk hensyntagen til personalets arbejde under vanskelige klimatiske forhold. Vilkaerne i Indien gav i øvrigt britiske lokomotivkonstruktører muligheder for at udfolde sig langt mere frit, end når de tegnede lokomotiver til de af snævre konstruktionsprofiler stærkt hæmmede jernbaner hjemme i England og Skotland.

Frimærke i forstørret gengivelse.



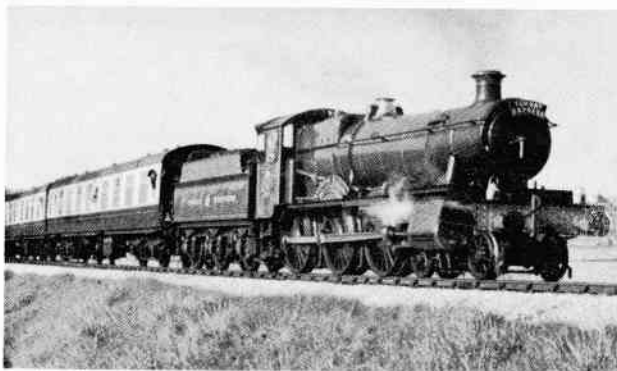
Det er virkelig forbavsende, at en maskine, der var væsentlig større og kraftigere end det meste af, hvad der hidtil havde dampet af sted på britiske skinner, kunne fremtræde med et så afklaret udseende, som Highland Railway's Big Goods havde. Men godt det samme! I den oprindelige bemaling var grøn hovedfarven, men den bevarede maskine nr. 103, der har været underkastet flere restaureringer i tidens løb og nu findes på Glasgow Museum of Transport, er malet gul! I det kostume optrådte den en tid som udflugtsmaskine og i 1964 ved indspilningen af filmen »Disse prægtige mænd i deres flyvende maskiner« i rollen som fransk lokomotiv, mens den endnu var i driftsklar stand.

way's byggede 4-akslede lokomotiver, der i størrelse nærmede sig Jones Goods. Det kan være en af forklaringerne på, at eksemplet ikke straks smittede; behovet var endnu ikke klart til stede. En anden forklaring ligger i den konservatisme og selvtilstrækkelighed, der i så høj grad prægede de mange britiske jernbaneselskaber, og som i en ikke ringe udstrækning fortsatte at gøre sig gældende, efter at de mere betydende britiske jernbaner i 1923 gennem lovgivning grupperedes i fire store selskaber med hver sit område på landkortet. Man havde forbavsende svært ved at lære af hinanden på næsten alle områder, også hvad trækraft angik.

## Den britiske ten-wheeler

En helt anden holdning havde dog blandt andre Great Western Railways maskinchef i perioden 1902–22, G. J. Churchward, og det skaffede – måske lidt flot sagt, men symbolsk for tendensen – GWR et kvart århundredes forspring for de øvrige britiske baner på det traktionsmæssige område. Churchward gjorde, hvad der i hvert fald i tilbageblik synes det eneste fornuftige: han holdt øjnene åbne for alt, hvad der foregik på hans fagområde ikke alene i England og Skotland, men også på det europæiske kontinent og i Amerika. Han eksperimenterede og sammenlignede, tog på studierejser og anstillede praktisk betonedede analyser i rigt mål. Derigennem blev han blandt andet en ten-wheelerens advokat. Der var siden 1894 bygget enkelte andre britiske ten-wheelere (blandt andet igen til Highland Railway), men noget gennembrud kan man dårligt tale om før Churchward's tocyklindrede Saint-klasse med første byggeår 1903 og firecyklindrede Star-klasse med første byggeår 1907. Omfattende henholdsvis 77 og 73 enheder var de som klasser betragtet kun middelstore. Men disse maskiner indfriele rigeligt de forventninger, man stillede til dem, og fik vidtrækkende betydning.

De dannede nemlig både grundlaget for alle senere ten-wheeler-klasser på Great Western (hvis integritet næsten ikke ændredes ved grupperingen i 1923) og var inspirationskilde direkte eller indirekte for en række andre



Ved siden af de firecyklindrede, meget roligt løbende, men også komplicerede og dyre maskiner anskaffede Great Western Railway endnu langt flere tocyklindrede ten-wheelere. De var fordelt på 5 klasser: Saint, Hall, Grange, Manor og County, med varierende drivhjulsdiameter og anvendelsesområde. Manor-klasse fra 1938 var den letteste af dem. På grund af 2. verdenskrig m.v. blev der kun bygget 30 ud af et oprindeligt planlagt antal på 100 lokomotiver i denne klasse - men ikke mindre end 3 er bevaret. Her ses et af dem, nr. 7827 »Lydham Manor«, under damp. Det er overtaget af Dart Valley Light Railway Association i Devon, et af de talrige britiske selskaber med bevaring af materiel og veteranbanedrift som formål. Selskabet driver også Torbay Steam Railway, hvorfra optagelsen stammer.



Dette frimærke, som HAR aftjent sin postpligt, slap trods det engelske postvæsens umådeholdne brug af stempelsvæerte gennem billedredaktionen. Det viser nemlig den første maskine af Great Western's firecyklindrede Castle-klasse, nr. 4073 »Caerphilly Castle«, der blev bygget i 1923 og var at se på Wembley-udstillingen det følgende år (sammen med LNERs Pacific-maskine »Flying Scotsman«). I dag findes »Caerphilly Castle« på Science Museum i London. Det var Churchward's efterfølger C. B. Collett, der stod for den nye konstruktion, som var en forstørret og mere driftsøkonomisk udgave af Star-klasse fra 1907-14. Castle-klasse blev stadig udvidet helt frem til august 1950. Nogle af maskinerne var ombyggede Stars. En endnu kraftigere version var King-klasse, hvis 30 enheder byggedes 1927-30. Med undtagelse af forsøgs-maskinen »The Great Bear« fra 1908, der til gengæld var den første Pacific i Storbritannien, anskaffede Great Western aldrig Pacific-lokomotiver, men klarede sig med ten-wheelere.

Der er en afvigelse fra engelsk sædvane i, at tegningen viser maskinens højre side. Det hænger formentlig sammen med, at Great Western var blandt de britiske jernbaner, der trods venstrekørsel havde højrestyrede lokomotiver - et forhold, der vel kunne være til gavn for fyrbøderens bevægelser med skovlen (mon dog ikke oprindelsen var mere tilfældig, når det kom til stykket?), men som - hvilket kan ses i analysen af visse ulykker - var betænkeligt i sikkerhedsmæssig henseende.   
Frimærke i forstørret gengivelse.

jernbaneselskabers ten-wheelere. Dette gælder i særdeleshed W. A. Stanier's 4-6-0 lokomotiver på LMS, hvortil Stanier kom fra Great Western i 1932 - og bragte alt det bedste med sig. Resultatet blev blandt andet »de sorte femmere« og Jubilee-klasse. Den førstnævnte type var et tocyklindret universalløkomotiv (et britisk »svar« på den preussiske P 8). Den anden var et trecylindret ekspreslokomotiv, der også havde LMS' Patriot-klasse (Baby Scot) som forudsætning.

Med hensyn til antallet af maskiner var de mange, mange britiske ten-wheeler-klasser højst varierende; langt de fleste nåede ikke engang 50, og over 100 enheder fik kun 10 klasser. Det var følgende:

Grundtype	Forvaltning	Klasse	Første byggeår	Antal cirka
Tocyl. indiv.	LNWR	Experiment	1905	105
	LNWR	10 in goods*	1906	170
	LNWR	Prince	1911	245
Tocyl. udv.	GWR	Hall	1925	330
	LMS	5 (»Black Five«)	1934	842
	LNER	B 1	1942	440
	BR	5	1951	172
Trecylindret	LMS	Silver Jubilee	1935	190
Firecyklindr.	GWR	Castle	1923	171
	LNWR	Claughton	1913	130

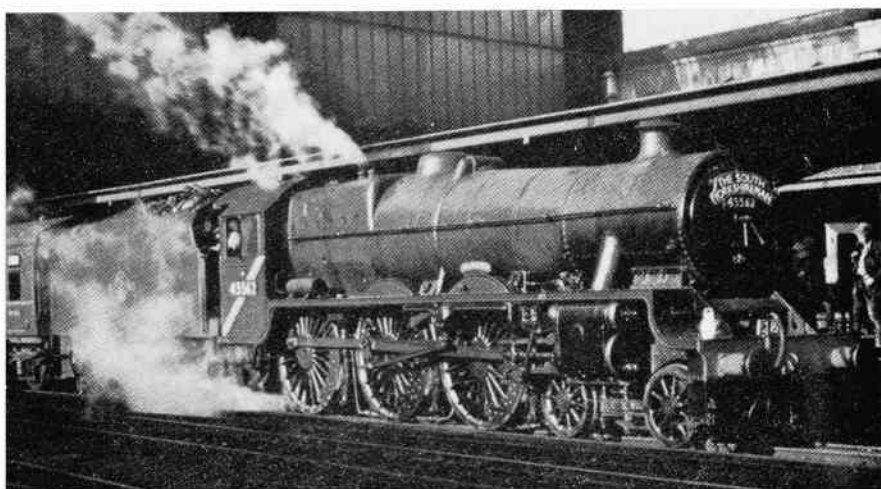
\* 19 in refererer til cylinderdiametere.

Skønt GWRs Hall- og Castle klasser samt LMS klasse 5 og LNER klasse B 1 først nåede de nævnte antal 2-3 år senere, og skønt en del ældre ten-wheelere forlængst var udrangeret, fandtes der ikke desto mindre umiddelbart før nationaliseringen pr. 1. januar 1948 godt 2.500 ten-wheelere på britiske jernbaner. Hvad lokomotiver med tender angår, var det halvdelen gang så mange som American-maskinerne, af hvilke bestanden var halveret siden tiden før 1. verdenskrig. Det var næsten 40 gange så mange som Atlantic-maskinerne, og for hver britisk Pacific var der 9 ten-wheelere! De udgjorde 20% af alle lokomotiver med tender og en ottendedel af samtlige britiske damplokomotiver. Der var således slet ingen tvivl om, hvor hovedvægten lå, når det drejede sig om lokomotiver til fremførelse af større passagertog. Efter dannelsen af British Railways blev der som nævnt stadig bygget ten-wheelere i nogle af de bestående klasser. Og tendensen fortsatte i standardlokomotiv-programmet, hvor ten-wheelere var det bedst repræsenterede hjularrangement (dog praktisk taget indhentet af de med klasse 9F betegnede godstogslokomotiver 2-10-0).

Ved midten af det 20. århundrede var ten-wheeleren altså en selvfølge på britiske jernbaner. At det forholdt sig ganske anderledes i århundredets første årti, kan blandt andet ses af, at LNWRs klasse fra 1905 kaldtes Experiment, men endnu mere af, hvorledes dette ved en bestemt lejlighed blev tolket. I 1907 kørte et natposttog på LNWR, der skulle have stoppet i Shrewsbury, for fuld fart ind i denne station gennem en skarp kurve med hastighedsbegrænsning, hvor lokomotivet krængede over og væltede. Både føreren og fyrbøderen blev dræbt, og ulykken blev aldrig opklaret, for så vidt angår årsagen til, at hastigheden ikke var sat ned efter forskrifterne. Maskinen var en helt ny 4-6-0 (nr. 2052 »Stephenson«) af Experiment-klassen. Og dagbladene fiskede straks i rorte vande ved at omtale denne som en eksperimental-type, hvilket formentlig forklarede etc. etc., altså det rene nonsens (men alligevel udmærket egnet til at skabe mistillid).

Artiklen fortsætter i næste nummer af Jernbanen. I 2. del bringes blandt andet tekniske data for et udvalg af ten-wheelere – også nogle af dem, der er omtalt her i 1. del. Derudover handler 2. del mest om ten-wheelere i det kontinentale Europa.

Maskinerne i W. A. Stanier's ekspres-togslokomotiv-klasse fra 1934 havde til at begynde med ikke navne. Men da Georg den Femte havde 25 års regeringsjubilæum året efter, fik en af dem navnet »Silver Jubilee« (egentlig »sølvjubilæum«, jf. sølvbryllup), og skønt senere navngivning fulgte andre veje, blev maskinerne kendt og omtalt som Silver Jubilee- eller blot Jubilee-klassen. - Et af de træk, Stanier bragte med sig fra Great Western, var den kegleformede kedel, som Churchward i sin tid havde indført efter forbillede fra USA. Men i modsætning til GW-lokomotiverne var der på Stanier's kedler med få undtagelser en regulatordom. Maskinen her er nr. 45562 »Alberta«, forlængst ophugget. Den ses i BR bemaling.



## DANSK VETERAN JERNBANE PLATTE

Kildebakkegårds Allé 59 A

2860 Søborg – Tlf. (01) 67 68 44

Postgiro nr. 4 21 10 73

Platterne sælges til støtte for

Dansk Jernbane-Klub's arbejde



De kan endnu erhverve

Jernbaneplatte nr. 2 – 1975, Litra G. 625

Jernbaneplatte nr. 4 – 1977, FFJ nr. 34

Jernbaneplatte nr. 6 – 1979, Litra E. 978

Jernbaneplatte nr. 7 – 1980, Litra K. 564

Jernbaneplatte nr. 8 – 1981, Litra P. 917

Platterne er udført i Bing & Grøndahl's smukke blå underglasur design .-

Leveres i smuk gavekarton – **Pris kr. 130,- pr. stk.**

# Lidt om jernbanerne - og især lokomotiverne i Ungarn

Af John Poulsen

De ungarske jernbaners historie er præget af landets meget omskiftelige nyere historie; den sent vundne frihed og de skiftende grænseforhold. Den første jernbane åbnede mellem Pest og Vac (35 km) i 1846, og i de følgende år åbnedes en række privatbaner, som først efter det påtvungne regeringsfællesskab med Østrig i 1868 blev overtaget af staten. Hermed dannedes Magyar Allamvasutak (MAV = Ungarske statsbaner). En række af de tidligere privatbaner fortsatte dog, bl.a. GySEV (se senere). Ungarn var i årene indtil 1918 en stor og vigtig del af det Østrig-Ungarske Imperium, og oprindelig var lokomotivkonstruktionerne præget af, at Østrig var forende på dette felt. Men efterhånden begyndte de ungarske fabrikker at udvikle deres egne konstruktioner, som hører til nogle af de mest interessante i Europa. Nogle af disse var udviklet til de specielt vanskelige strækingsforhold i Transsylvanien og Kroatien, som efter 1918 blev overgivet til henholdsvis Rumænien og Jugoslavien.



MAV lok type 326, bygget 1897.

I mellemkrigstiden fortsatte det selvstændige udviklingsarbejde, omend kravene til maskinerne ikke mere var af så ekstrem karakter. Til bjergstrækningerne i den nordlige del af landet krævedes dog stadig kraftige maskiner, og 1-C-1-, 2-C-1 og 2-D var de mest anvendte aksfølger. En del tenderlok blev også bygget til forstads- og sidebanetrafik, bl.a. 1-B-1 t, 1-C-1 t og 1-D-1 t. Efter anden verdenskrig kom en del amerikanskbyggede 1-D-koblede lokomotiver og mange tyske 1-E-koblede maskiner (ex DRB 42 og 52) til. Hovedparten af de ungarske lokomotiver byggedes på de statslige MAVAC-fabrikker i Budapest. Fabrikken, som grundlagdes i 1870, byggede ca. 8000 damplok indtil det sidste forlod fabrikken i 1958. I 1959 skete der en sammenlægning med Ganz-fabrikkerne – heraf navnet Ganz-MAVAC.

I Ungarn havde man i mange år problemer med meget kraftig korrosion af lokomotivkedlerne, p.g.a. det eks-



Type 324 med højtliggende Brotan-kedel, bygget 1920.

tremt hårde vand og det bløde kul med højt sulfa-indhold. Disse problemer førte til to konstruktioner, som gav de ungarske damplokomotiver deres særlige karakteristika: den særlige kedeltype, Brotan-kedlen, og vandrensingsanlæggene af Pecz-Rejto-typerne.

For at mindske korrosion-effekten af det urene kul konstruerede den ungarske ingeniør Brotan i 1906 en særlig kedel, hvor fyrboksen var omgivet af vandrør og fremstillet af stål. De særlige vandskjold var af en kompliceret konstruktion, som ikke skal beskrives nærmere her, men den indebar sædvanligvis en meget høj placering af kedlen. Mere end 1000 lokomotiver blev bygget med Brotan-kedler, inkl. ca. 25% af MAVs maskiner i tyverne, men det var ikke alle maskiner indenfor hver type, som fik disse kedler, således at samme type kunne findes med såvel Brotan som konventionel Stephenson-kedel.

Vandrensingsanlæggene var også et særligt karakteristika. Især den tidlige Pecz-Rejto type, som var en vandret cylinder placeret på kedelryggen. Fødevandet passerede gennem denne og afsatte urenheder og calcium-salte på nogle særlige bakker inde i cylinderen. Titan-typen var mere moderne og kompakt og var placeret vertikalt, således at den umiddelbart mere lignede en ekstra, lidt klodset dom. En del nyere maskiner havde endnu et særkendetegn – nemlig meget brede eller dobbelte skorstene af Ister-typen med flere udstødsrør.

Ciffer-litrerings/nummererings-systemet på MAVs lokomotiver er temmelig kompliceret. Hvert lokomotiv har et nummer bestående af 6 cifre i to grupper adskilt af et punktum. De tre sidste, som er løbenummeret indenfor typen, er i nogle tilfælde mindre end de tre første, som er typebetegnelsen. I typebetegnelsen er det første ciffer altid antallet af koblede hjul. Dernæst følger 2 cifre, som angiver hovedgruppen på følgende vis:

01–14: lok med tender, akseltryk 14,4–16 t  
 15–19: tenderlok, akseltryk 14,4–16 t  
 20–41: lok med tender, akseltryk 12,4–14,4 t  
 42–50: tenderlok, akseltryk 12,4–14,4 t  
 51–59: lok med tender, akseltryk 10,3–12,4 t  
 60–69: tenderlok, akseltryk 10,3–12,4 t  
 70–74: lok med tender, akseltryk under 10,3 t  
 75–84: tenderlok, akseltryk under 10,3 t  
 85–89: lok med tender, smalspor  
 90–99: tenderlok, smalspor

De »skæve« akseltryk skyldes, at systemet opr. var baseret på særlige ungarske vægtenheder (10, 12, 14 og 15½ t).

For diesellokomotivernes vedkommende anvendes et M (evt. + lille k (= smalspor)), samt et tocifret tal, hvor første ciffer ang. antal drevne aksler og det andet er ordningsnummeret.

Under besøget i Ungarn vil følgende damplokomotivtyper **formentlig** kunne ses (omend ikke alle i drift):

275	1B1 h2t	MAVAG	1928–1940	(1)
324	1C1 h2	MAVAG	1909–1923	
326	C h2	div.	1882–1897	(1)
375	1C1 h2t	MAVAG	1907–1959	
376	1C1 h2t	MAVAG	1910–1923	(1)
411	1D h2	ex USA S160	Krigslok., 1942–1945	(2)
422	2D h2	MAVAG	1924–1958	(3)
520	1E h2	ex DRB	52	

(1) kun få eksemplarer

(2) kun ganske få lok i rangertjeneste

(3) mest almindelige type



Type 520, tidl. DRB BR 52. Dette lok har været i USSR, hvilket ses af rognkammerdøren og andre detaljer.

Der er ikke overvældende mange damplokomotiver i drift ved MAV mere, højst ca. 250 stk. Antallet er blevet reduceret hurtigt indenfor de sidste år, dels ved den fremadskridende elektrificering, og dels ved indsættelsen af stadig flere diesellokomotiver og motorvogne. Ungarn var allerede i trediveerne langt fremme med udviklingen af motorvogne, bl.a. den berømte Apad-type. Også efter krigen er der bygget flere forskellige, især diesel-mekaniske, bogie-motorvogne. Ganz-Mavag har også produceret flere forskellige typer diesellokomotiver – mindre diesel-hydrau-

liske og større diesel-elektriske. I de senere år har man importeret adskillige russisk-byggede Co-Co koblede diesellokomotiver i 3000-hestekræfter-klassen.

Men for hovedstrækningernes vedkommende satser man på elektrificering. Denne sker ved 50 Hz 25.000 volt vekselstrøm overalt, men oprindeligt anvendtes 50 Hz, 16.000 volt. Dette system blev indført i tyverne, hvor Koloman von Kando udførte nogle især netop nu meget interessante forsøg. Han konstruerede nemlig nogle særdeles avancerede elektrolokomotiver, som arbejdede med fase-konvertering og drejestrømsmotorer, ganske som de mest moderne forsøgslokomotiver (både af dielelektrisk og elektrisk type) i Vesteuropa. Fase-konverteringen skete naturligvis ikke dengang ad elektronisk vej, men ved hjælp af store roterende omformere, og det var vel nok svagheden ved Kandos system – det var langt forud for sin tid.

## GySEV

GySEV – Győr, Sopron, Ebenfurti Vasut – er en »international« privatbane, som forløber dels i Ungarn (138 km) og dels i Østrig (83 km), hvis strækning to steder krydser grænsen mellem de to lande (den ene strækning kun gods). Selskabet ejes delvis af den ungarske stat og dels af kommuner og private. I mange år bestred man næsten hele driften med damplokomotiver, hvoraf nogle var op mod 100 år, men indenfor de sidste 10 år har diesellokomotiver overtaget hovedparten af driften. Selskabet har dog stadig en del damplokomotiver, hvoraf de fleste er tidligere MAV-lok af forskellige typer (324, 375, 424 og 520). Et par 520'ere er særlig interessante ved, at de kørte i Sovjetunionen 1945–62. De kendes ved en ny, meget lille dogkammerdør.

GySEV driver ved Szechenyi en 750 mm-sporet museumsbane, som man tog initiativ til i 1970. Den fungerer samtidig som pionerbane, d.v.s. at børn og unge gennem deltagelse i driften får et indblik i arbejdslivet. Banen har et par damplokomotiver og nogle særdeles interessante vogne fra nogle af Ungarns smalsporsbaner. Ved endestationen Kastelny ved Szechenyi-slottet er udstillet yderligere 6 smalsporslok (600, 760 og 1000 mm sporvidde).

## Budapest

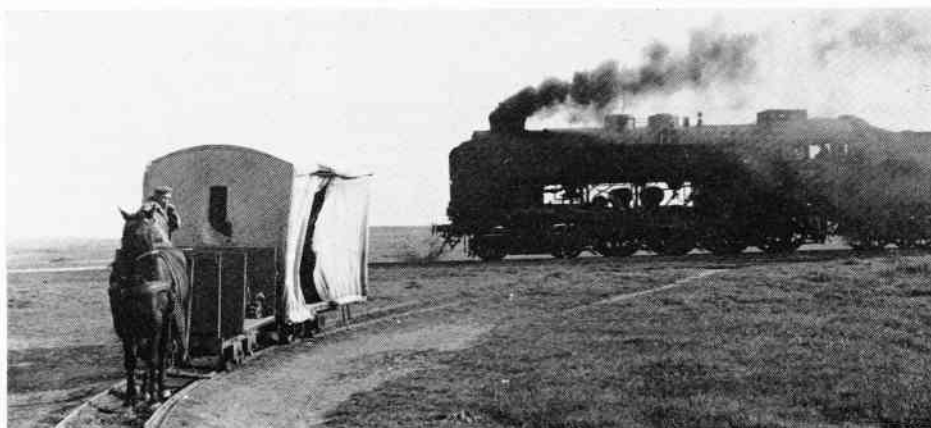
Budapest er som Ungarns hovedstad naturligvis et trafikknudepunkt. Fra gammel tid findes der ikke nogen centralbanegård, men to større samt en række mindre banegårde. Også i nærtrafikmæssig henseende er Budapest interessant, idet den offentlige trafik varetages af rigt differentierede transportmidler: På de elektrificerede MAV-strækninger findes S-togsdrift med styrevognstog med elektrolokomotiver.

Desuden findes tre normalsporede letbyggede forstadsbaner, som udgår fra lokalstationer nær bymidten (en i tunnel), og som trafikeres af elektriske togsæt på 6–9 vogne. Byen gennemkrydes af tre tunnelbaner – 2 nyere (blå og rød linie), som er bygget 1965–72 med stort profil og sovjetisk materiel, og en gammel (gul linie) med ekstremt lille profil, som er den oprindelige linie fra 1896. Det var den første undergrundsbane på det europæiske fastland, og den ligger i modsætning til de nye linier kun

lige under gadeoverfladen. Alle tre linier mødes ved Deak Ter, hvor også metromuseet er placeret (se nedenfor). I byen findes også et stort og moderne sporvejsnet. Efterhånden ligger meget spor i eget areal, og linierne trafikeres af velholdte og fortrinsvis moderne, gule sporvogne. Der er endnu enkelte to-akslede motor- og bivogne i drift, derudover mange af de smukke bogie-motorvogne fra 50'erne, 3-ledsvogne (i dobbelttraktion!) og de nye moderne bogievogne. Helt specielt for Budapest er anvendelsen af dobbeltsidede vogne, som enten har førerrum i begge ender eller koblet »ryg mod ryg« – evt. med bivogn imellem. Dette skyldes at en del endestationer fra gammel tid ikke har sløjfer, men kun omrangeringsspor. Endvidere findes et ret stort trolliebusnet, samt naturligvis mange dieselbuslinier. Og endelig indgår også en elektrisk tandhjulsbane i det nordvestlige hjørne af den bakkede Budadél i lokaltrafik-nettet. – I alt 7-8 forskellige typer lokaltrafik!

Budapest er også hjemsted for to interessante museer – Metromuseet og Trafikmuseet. Metromuseet er indrettet i et lukket afsnit af den gamle metrotunnel under Deak Ter. Ved perronen holder to af de smukke gamle motorvogne, samt en af de langt senere indførte styrevogne. En række genstande, dokumenter og modeller langs den anden side skildrer den gamle metro's historie.

Ved trafikmuseet er udstillet enkelte mindre damplokomotiver, samt et virkeligt klenodie: en gammel CIWL-træspisevogn fra 1914, som fungerer som stationær – og velrenommeret – restaurant. Tilmed af en type ganske identisk med de vogne, der kørte i Danmark i 1923-50! Indenfor findes to meget gamle damplok, et tramlok og nogle vogne, samt biler, fly m.v. Mindst lige så interessant er museets store samling af modeller. Det er meget store (1:5 og 1:10) og utroligt smukt udførte modeller af ungarske lokomotiver og rullende materiel.



Europas sidste hestebane: Midt ude på Pusta'en forbinder en lille smalsporsbane et tidligere gods med stationen på den normalsporede MAV-strækning. Trækraften er heste!

## Jernbanelitteratur 1979-80

af Birger Wilcke

I gamle dage var det et særsyn at støde på en bog om jernbaner, ja i hele perioden mellem de to verdenskrige udkom der næppe andre bøger af større værdi end Buch og Gomards banebrydende værk i 1936: »Danmarks Jernbaner«, der nu forlængst er udsolgt og næsten umulig at fremskaffe. I dag er situationen en anden, en antikvarboghandler fortalte mig således, at der næppe var nogen anden gruppe af faglitteratur, der var mere efterspørgsel efter, og de nye bøger vælder frem i stadig større mængder år for år.

Også i de sidste 2 år er der således kommet en lang række bøger, som vi ikke hidtil har anmeldt i »Jernbanen«, hvorfor jeg har givet mig til at kigge lidt nøjere på dem. Problemet med at anmelde dem er imidlertid lidt vanskeligt, fordi der ofte er tale om bøger, som folk har udarbejdet i deres fritid, uden at få nogen økonomisk gevinst af deres arbejde, hvorfor man nødigt vil fremkomme med alt for megen kritik, medens på den anden side en anmeldelse ikke har megen interesse, hvis man udelukkende

fremhæver de positive momenter og slet ikke peger på de mangler bøgerne har. Jeg mindes, at jeg for mange år siden, da en jernbaneentusiast havde skrevet den første bog om en dansk privatbane, tog denne under kritisk behandling og at nogle af medlemmerne senere sagde, at jeg havde været lidt hård mod den pågældende, der havde brugt en stor del af sin fritid gennem de sidste år på udarbejdelsen. Ved nærmere omtanke måtte jeg faktisk give de pågældende ret og har derfor senere været lidt mere tilbageholdende med min kritik. En sådan tilbageholdenhed er dog vistnok på sin plads overfor os amatører i jernbanehistorien, hvorimod der næppe, når folk systematisk udgiver bøger om forskellige hobbygrene på kommerciel basis, er den samme grund til at lægge fingrene imellem, ligesom der heller ikke er det, når folk på deres brevpapir angiver sig selv som forfatter og jernbanehistoriker.

Bøgerne synes groft set at kunne deles i fire grupper: erindringsbøger, billedværker, håndbøger og jernbanehistoriske værker baseret på selvstændig forskning.

Blandt den første gruppe har jeg gjort bekendtskab med tre bøger, Povl Wind Skadhauges »Rejsen til Haderslev«, Birgit Glents »En kystbanepiges notater« og Forlaget Thorgaard's bog »Livet langs Banen« om Frederikssundsbanen med bidrag af en lang række forfattere.

De førstnævnte to indeholder kun få konkrete oplysninger, men så meget desto mere om egne oplevelser i forbindelse med jernbanen. Skadhauge giver en nostalgisk skildring af sine oplevelser som barn under jernbanerejser til Haderslev i trediverne, en skildring, der i høj grad vækker genklang hos os, der var børn på samme tid, og som jeg tror også med stor glæde kan nydes af yngre, tilhørende en generation, hvor en rejse ikke er slet så stor en oplevelse som det var for os andre, der ikke i den grad var forvænte med at komme rundt, som man er det nu til dags. Forfatteren er en glimrende skribent og hans små tegninger passer som hånd i handske til teksten. Det er en bog for mange uden for de jernbaneinteresseredes kredse, men til gengæld næppe at anbefale til nummerjægerne, for hvem der iøvrigt heller ikke er meget at hente i de øvrige i nærværende artikel omtalte bøger.

Var Skadhauges bog anskuet fra den rejsendes synsvinkel, er Birgit Gents set fra de ansattes. Hendes adoptivfar var portør i Espergærde, og selv har hun været ansat på denne og Snekkersten stationer. Den er ligesom Skadhauges bog overordentlig velskrevet og fortæller om livet på en kystbanestation som det opleves af et barn, uden at forfatterinden forfalder til anvendelse af forlorent barnesprog. Udover skildringen af stationslivet fortæller den fornøjeligt om livet langs kysten blandt fastboende og landligere, hvortil kommer en levende skildring af forholdene under den tyske besættelse med jødetransporterne fra Snekkersten til Sverige.

»Livet langs Banen« indeholder 19 erindringsbilleder skrevet af folk, der har haft tilknytning til Frederikssundsbanen enten ved anlægget, under driften eller som passagerer med dens tog. Bidragene er naturligvis af forskellig karat, men flere er ganske fortræffelige. Skal man fremhæve enkelte, synes jeg det må være betonformand Niels Jensens: »En arbejders historie« og Danckers »Barndom og Ungdom på Ballerup station«, der skildrer de ansattes forhold, og landsretssagfører Knud Gormsens »Månen tur-retur« samt politikommissær Riis Nielsens »Mig og mit tog« om de rejsendes oplevelser.

Skulle man indvende noget mod bogen, er det, at de historiske udredninger om banens historie er spredt på så mange hænder, at billedet bliver flimrende, medens man savner en kort helt saglig redegørelse for banens udvikling.



Billedværkerne er repræsenteret med to bøger, der begge kan anbefales. Støtteforeningen Danske Dampvenners: »OKMJ Nr. 14« og Claus Boje og Mogens Duus' »På sporet af 70'erne«. Den første giver gennem en række i hovedsagen gode billeder med vejledende tekster den første fuldstændige skildring af en jernbaneforenings enorme arbejde gennem årene med at bringe et helt udslidt lokomotiv på skinnerne igen. DJK opgav i sin tid restaureringen af lokomotivet, efter at sagkyndige havde udtalt, at denne i datidens penge ville koste over 100.000 kr. og flere

tusinde timers arbejde. Så meget desto mere imponerende er det, at Helsingør Jernbaneklub nu har gennemført denne opgave. Jeg håber, at DJKs medlemmer har samlet en lige så fortrinlig billedsamling om de to vistnok lige så store bedrifter, som istandsættelsen af nr. 34 i Ålborg og nr. 6 i Høng, er.

På sporet af 70'erne forsøger i godt 100 billeder at give en skildring af de danske jernbaners udvikling i det sidste tiår, en opgave, som det, selvom den er vanskelig, til en vis grad er lykkedes at løse. Både billederne og billedgengivelserne er af en noget ujævn beskaffenhed. Alt for spændende er de ikke med de lange rækker af motortog taget næsten lige forfra. Man kan jo faktisk blive træt af at se på MO-vogne, når en fjerdedel af billederne gengiver disse uden at man ser så meget af omgivelserne, at man kan stedfæste, hvor de er taget. Har udgiverne en forkærlighed for MO-vognene, har de til gengæld ikke en sådan, når det drejer sig om DJKs virksomhed, hvilket selvfølgelig kan være en fordel for nærværende blads læsere, der i forvejen er stopfodret med billeder af DJK-tog. Måske havde det dog været rimeligt om man havde ofret et enkelt billede på »Kjøge«s fremførelse af 100 års-toget på Østbanen, hvilket dog vel trods alt var den mest interessante begivenhed i veteranbanefeltet i halvfjerdserne. I hvert fald kunne det da have givet lidt afveksling fra de evindelige MO-billeder.



Håndbøgerne er repræsenteret af Niels Jensens serie om jernbanernes regionalhistorie. Jeg har her gennemgået »Sydøstsjællandske jernbaner«, udgivet i 1979 og fundet, at denne er langt bedre end de første bøger i serien, som har været temmelig kritisk bedømt her i bladet. Der er i høj grad brug for Niels Jensens bøger, der afhjælper et længe følt savn. At der så kan være indvendinger imod dem, er en anden sag. Jeg synes nok, at det er lidt urimeligt, at skildringen af Køge-Ringstedbanen fylder mere end afsnittet om selve den sjællandske sydbane; og blottet for fejl er bogen heller ikke, hvilket jo er særligt uheldigt i en håndbog. Man kan vel f.eks. undre sig, når det berettes, at Rødvigbanen udgår mod vest fra Hårlev station, ligesom man nok kan undre sig over visse undladelser, bl.a. over, at der intet står om broen over Ulf-sund og dennes betydning for Kalvehavebanens nedlæggelse. I det hele indtager Niels Jensen ofte en vel jernbaneentusiastisk holdning, der giver sig udtryk i skældsord mod ganske sagesløse mennesker, som f.eks. de mønske kommunerepræsentanter, hvis forhold til Kalvehavebanen og dennes nedlæggelse, man næppe med rimelighed kan bebrejde dem. At Niels Jensen ikke har nået at gå alt for dybt i kilderne, er ganske naturligt, men som forfatter af bogen om Østbanen er jeg naturligvis dybt fornærmet over, at han ikke har læst min bog og derfor bl.a. opretholder den gamle skrøne om, at 600.000 kr. af aktiekapitalen i banen er forstærkningsfondsaktier skønt det rette forhold er, at der aldrig blev udstedt aktier for denne fonds midler, men at beløbet hidrører fra nogle oprindelige ugaranterede aktier.



Af egentlige jernbanehistoriske bøger er jeg stødt på tre, en bog af Ulrich Holstein om sønderjydske militærbaner, som senere vil blive anmeldt af en anden i stedet for mig, hvilket forfatteren kan være glad for, John Poulsens:



»Sove- og spisevogne i Danmark« og P. Thomassens »Kjøbenhavn-Slangerup Banen«.

Poulsens bog er bygget på et meget stort forskningsarbejde i et meget vanskeligt tilgængeligt og hidtil lidet omtalt emne. Bøger om statsbanerne og de institutioner, der har været knyttet til disse, er man hidtil ikke forvænte med, bl.a. på grund af, at statsbanernes ældre arkiver på grund af opbevarelsesforholdene og den manglende registrering i realiteten er utilgængelige, hvilket unægteligt også har sat sit præg på de hidtil udgivne fåtallige bøger, der for fleres vedkommende har været af en noget amatøragtig karakter. Poulsen har derimod fået adgang til sovevognsselskabets arkiver og minutøst gennemgået disse, ligesom han har formået at samle en enestående samling billeder og tegninger. Bogen er ikke udelukkende en skildring af sove- og spisevogne, men er den første virkelig gode gennemgang af vore baners udlandsforbindelser. Afsnittene om disse kan læses af enhver jernbaneinteresseret, medens afsnittet om selve vognene nok er lidt tungt for dem, der ikke specielt er interesseret i driftsmateriellet og dets data.

P. Thomassens indsats for jernbaneinteressen i Danmark har altid været i særklasse, både som sekretær i DJK i de første vanskelige år, som indsamler af stof af jernbanemæssig interesse og som forfatter af bøger om jernbaneemner. Uden hans indsats ville mængder af arkivalier af jernbanemæssig interesse være gået til grunde og uden hans indsats som fotograf ville vi savne billeder af en mængde nu forsvundet jernbanemateriel. Hans skriftlige produktion strækker sig fra såvel jernbanehistorisk som lokalhistorisk meget værdifulde bog om Kystbanen til afhandlinger om bådene på de nordsjællandske søer og den mærkelige bog om dampvogne, damptrømler og alt muligt andet med damp. Trods besværligheder med helbredet har denne produktion i de senere år antaget et endnu større omfang end tidligere, og det er derfor uundgåeligt, at noget bliver bedre end andet. Sommetider får man det indtryk, at alt materialet absolut skal anvendes, inden det bliver af mindre interesse, fordi andre kunne tænkes at ville skrive over emnet. Dette hastværk med at få udgivet så meget som muligt synes i den sidste tid undertiden at medføre, at ikke alle kilder undersøges, at der ikke søges kontakt med folk ved den pgl. bane, og at ikke alle muligheder for at skaffe de nødvendige billeder prøves. Dette er også i nogen grad tilfældet ved den nu foreliggende bog om Slangerupbanen. 1. del af denne er på 200 sider og koster 165 kr., således at det samlede værk formentlig vil komme op på 300 kr., hvilket jeg nok mener er vel rigeligt. Man må i hvert fald af en sådan bog kunne forlange, at den er gennemarbejdet og det er den ikke. Der er masser af fornøjelige enkeltheder fra banens drift og en i hovedsagen god gennemgang af stationernes historie, men afsnittet om forhistorien er behæftet med for mange fejl og oplysningerne om de mange interessante kalkbaner og grusbaner, der har været på egnen er mildest talt mangelfulde. Billederne er enten ældre postkort, der tildels er kendte, eller bl.a. for trinbrætternes vedkommende taget 10 år efter at statsbanerne havde overtaget banen, medens man savner billeder fra en stor del af den periode, bogen omhandler.

Værre er det dog, at Thomassens manglende interesse for de politiske, legale og økonomiske forhold denne gang har

medført, at adskillige oplysninger er positivt forkerte, hvilket endda lidt for tydeligt fremgår af teksten. Side 5 fortælles, at banen var med i den store jernbanelov 1894, medens der side 7 meddeles, at der forelå en særskilt lov med helt andre betingelser end jernbanelovens. En af tingene må jo være galt, og det er da også kun den sidste oplysning, der er rigtig. Side 14 fortælles, at KSB købte kalkbanen til Lillerød, hvilket gentages side 43, medens der længere nede på side 7 fortælles, at kalkværket, den oprindelige ejer, senere selv nedlagde banen, hvilket gentages side 167. Side 21 fortælles, at aktiekapitalen skaffedes ved et prioritetslån i banen, hvilket dog var en temmelig ejendommelig fremgangsmåde, og det er naturligvis heller ikke rigtigt. Der er her taget fejl af anlægskapitalen og aktiekapitalen. Side 86 berettes, at baneselskabet besluttede at afhænde aktiemajoriteten til kommunerne, hvilket selskabet dog dårligt kunne. Det var selvfølgelig hovedaktionæren, Landmandsbanen, der solgte aktierne.

Side 7 fortæller Thomassen, at det var planen, at banen skulle starte ved Rigsarkivet på Jagtvejen. Da Rigsarkivet mig bekendt altid har ligget på Slotsholmen, kunne man få den mistanke, at det drejede sig om landsarkivet for Sjælland, to institutioner, hvis beliggenhed jeg synes, forfatteren skulle sætte sig ind i, inden han fortsatte sine studier i jernbanernes historie.

Birger Wilcke.

## MARIAGER-HANDEST VETERANJERNBANE

### Beretning til generalforsamlingen den 22. november 1980

I den netop afsluttede sæson har vi desværre måttet notere tilbagegang i antallet af befordrede rejsende. Der er på vor egen strækning befordret 8.913 rejsende mod 10.240 i den foregående sæson; en nedgang på 1.317 rejsende eller 12,9%. Indtægten af personbefordringen er dog kun faldet med ca. 1.500 kr. Den mindre nedgang i indtægten skyldes forhøjelse af visse takster. Der er, specielt i juni måned, kørt en del særtog, især for skoler og børnehaver.

Som et eksperiment blev der i højsæsonen indlagt to dobbeltture Mariager-True på onsdagsaftener. Disse tog har været godt benyttet, idet der på 6 aftener er befordret 604 rejsende. Derimod er interessen for togene lørdag eftermiddag faldet stærkt, idet der kun er befordret 384 rejsende på 5 lørdage mod 553 i 1979.

På fremmede baner har vi haft fire arrangementer. Den 3. maj kørte særtog Randers-Mariager-Randers i anledning af MHVJs 10 års jubilæum. Disse tog befordrede hovedsagelig DJK-medlemmer. Den 21. juni kørtes for Løgstrup Gymnastik- og Idrætsforening mellem Viborg og Skals. Dette arrangement blev en stor succes, og der er begrundet håb om en gentagelse af denne kørsel i 1981. Den 24. august kørtes for Randers-ugen mellem Randers og Mariager. Traditionen tro kørte vi også i år mellem Århus Ø. og Lystrup under Århus festuge. Det lykkedes i

år at opnå tilladelse til at benytte stationsbygningen på Århus Ø. Atter i år måtte vi desværre notere en nedgang i antallet af rejsende, nemlig fra 4.918 til 3.932. Indtægten af billetsalget faldt med ca. 5.500 kr.

Som nævnt har vi i den forløbne driftsperiode måttet notere en nedgang i antallet af rejsende. Forøvrigt den første nedgang siden 1974. Det er min opfattelse, at nedgangen skyldes de vigende konjunkturer i vort samfund samt benzinprisernes himmelflugt. Det er iøvrigt mit indtryk, at det er de danske turister, der har vist tilbageholdenhed, mens tilstrømningen af tyske og andre udenlandske turister er tiltaget. Det ekstremt dårlige vejr i juli måned må nok også bære sin del af skylden for det ringere resultat.

Som bekendt overtog vi pr. 1.oktober 1979 en del af remisegrunden i Mariager. Grunden var ved overtagelsen meget sumpet. I løbet af foråret blev der drænet og kloakeret, ligesom der blev indlagt vand. I løbet af sommeren og efteråret lykkedes det at anlægge samtlige spor på grunden, så sporanlægget nu stort set svarer til forholdene i privatbanens tid. Det er her på sin plads at rette en stor tak til de medlemmer, der har ydet en indsats i forbindelse med sporarbejdet, der er foregået sideløbende med afviklingen af den almindelige drift.

Selv om anlægsarbejderne i Mariager har krævet en stor arbejdsindsats, er der også blevet ydet et påskønnelsesværdigt arbejde i Maskinafdelingen. Bl.a. kan nævnes: færdiggørelse af person- og rejsegodsvognen HBS E 235 og den lavsidede, åbne godsvogn SFJ PD 1138, samt de fortsat store arbejder på diesellokomotivet OHJ 40 og damplokomotivet VLTJ 7. Ud over disse arbejder har der også været kræfter til overs til den almindelige vedligeholdelse af driftsmateriellet, så vi stadig kan fremvise noget af det bedst vedligeholdte veteranbanemateriel i landet.

Jeg finder anledning til at fremhæve den sparsommelighed, der er lagt for dagen i forbruget af midler til vedligeholdelsesarbejderne. Såvel Baneafdelingens som Maskinafdelingens vedligeholdelsesudgifter er faldet med ca. 50%, uden at det er gået ud over materiellets standard.

Med henblik på opførelse af en remise- og værkstedsbygning i Mariager indhentede vi i februar måned overslag fra forskellige byggefirmaer. Efter grundig gennemgang af de indkomne overslag enedes driftsudvalgets medlemmer om at indstille til Dansk Jernbane-Klubs bestyrelse, at der opførtes en remise- og værkstedsbygning på 40 x 10 meter.

I den østlige ende skulle indrettes værksted i stueplan og vaskerum på 1. sal. Denne bygning kunne opføres for kr. 269.000,- incl. moms. Hele beløbet kunne lånes i kreditforeningen, da DJK har en stor friværdi i grunden. Desværre kunne projektet ikke fremmes, da bestyrelsen ikke turde tage ansvaret for betaling af de forholdsvist store terminsydelser.

Driftsudvalget foreslog derefter, at byggeriet påbegyndtes med støbning af fundamenter og opstilling af stålbuer samt oplægning af tag. En sådan bygning ville være et stort skridt på vejen. Det var tanken, at omkostningerne ved dette arbejde, ca. kr. 100.000,-, skulle betales kontant. Dette havde DJK heller ikke midler til.

Sporarbejderne var nu stort set afsluttet, og driftsudvalget fandt det derfor hensigtsmæssigt snart at komme igang med et byggeri. For at komme ud af dødvandet foreslog driftsudvalget, at der blev afholdt et møde med bestyrelsen i Mariager for at denne ved selvsyn kunne danne sig et indtryk af forholdene. Dette møde blev afholdt lørdag den 15. november. Driftsudvalget forelagde et nyt projekt, der kun omfattede en råhal opført i stålbuer og siporex-elementer eller gasbeton. Hallen skulle være forberedt for indretning af værksted. Et sådant byggeri kan opføres for ca. 230.000 kr. Efter en del forhandlinger og udveksling af synspunkter enedes driftsudvalget med bestyrelsens repræsentanter om, at driftsudvalget sender en anmodning til bestyrelsen om tilladelse til at igangsætte opførelse af en remise den 1. marts 1981 inden for en ramme på kr. 100.000,-, såfremt der inden for dette beløb kan støbes fundament, rejses bærende konstruktioner og lægges tag.

Sæsonen 1979/80 har lagt meget beslag på medlemmernes tid, måske for meget beslag. Derfor vil jeg gerne til slut rette en varm tak til medlemmerne for den store indsats i den netop afsluttede driftsperiode. Ligeledes skal lyde en tak til driftsudvalgets medlemmer for et godt samarbejde.

**Hans Jørn Fredberg.**

## Sidste:

**Dansk Jernbane-Klub's bestyrelse har på sit møde lørdag den 14. februar 1981 besluttet, at det planlagte byggeri af en remise i Mariager til brug for Mariager-Handest Veteranjernbane kan sættes i gang.**

I 1981 påregnes 1. etape udført, bestående af udstøbning af fundament, stålrammer, opsætning af disse samt oplægning af åse og tag.

Prisen herfor bliver ca. 100.000 kr., når MHVJ's personale i et stort omfang inddrages i byggeriet.

**DJK's medlemmer opfordres – på baggrund af denne beslutning – at støtte DJK ekstra i 1981. Bidrag af enhver størrelse bedes indbetalt på postgirokonto 5 55 38 30, Dansk Jernbane-Klub, Kassereren, Ahornvej 18, 3650 Ølstykke eller til MHVJ's remisekomité. Bestyrelsen.**

SKAL DE BRUGE EN GAVE  
– OGSÅ HVIS DEN SKAL BRINGES –  
RING TIL OS!



Torvet 4 . 4930 Maribo . Tlf. (03) 88 02 90



# DANSK JERNBANE-KLUB

## Foreningens organisation

FORENINGEN STIFTET 15. JANUAR 1961

### Foreningens generelle adresse- og medlemsregister:

Dansk Jernbane-Klub, sekretariatet,  
c/o Oscar Meyer, Glaciset 27, 2800 Lyngby.  
Tlf. (02) 87 02 32.



### Foreningens bestyrelse:

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

**Næstformand og kasserer:** Regnskabschef Mogens Bruun,  
Ahornvej 18, 3650 Ølstykke. Tlf. (02) 17 88 04.

Postgirokonto 5 55 38 30.  
Dansk Jernbane-Klub, Kassereren, Ahornvej 18,  
3650 Ølstykke.

**Sekretær:** Ingeniør Oscar Meyer,  
Glaciset 27, 2800 Lyngby. Tlf. (02) 87 02 32.

Uffe Andersson, Skelvangsvej 83, 2., 8900 Randers.

Lokomotivmester Preben Clausen,  
Vandværksvej 9, Brejning, 7080 Børkop. Tlf. (05) 86 91 20.

Bankassistent Eigil V. Christensen,  
Hovedvejen 108, 2. tv., 2600 Glostrup. Tlf. (02) 96 89 21.

Ingeniør Erling Hedetoft,  
Mågevej 14, 9000 Aalborg. Tlf. (09) 13 16 26.

Servicekonsulent Bent Nathansen,  
Callunavej 20, 3450 Allerød. Tlf. (02) 27 25 23.

Gymnasielærer Ole-Christian Munk Plum,  
Holmevej 8, 4340 Tølløse. Tlf. (03) 48 53 83.



### FORENINGENS FORLAG & SALGSADFDELING

**Dansk Jernbane-Klub, Salgsafdelingen,**  
c/o Ole-Chr. M. Plum, Holmevej 8, 4340 Tølløse.  
Tlf. (03) 48 53 83. Postgirokonto 3 17 91 76.

**Dansk Jernbane-Klub, Udflugtsafdelingen,**  
Opnæsgård 21, 2970 Hørsholm. Postgirokonto 8 11 10 06.  
Kasserer: P. Skelbye Rasmussen.



Oplysninger om Dansk Jernbane-Klub, et prøvenummer på tidsskriftet JERNBANEN og girokort til brug ved evt. indmeldelse kan rekvireres hos sekretariatet mod indsendelse af kr. 5,- i frimærker.

Kontingentindebetalinger sker på det under »Kasserer« anførte postgirokontonummer.

### LOKALAFDELINGER

#### DJKs nordjyske afdeling:

Ingeniør E. Hedetoft,  
Mågevej 14, 9000 Aalborg. Tlf. (09) 13 16 26.

#### DJKs midtjyske afdeling:

Uffe Andersson,  
Skelvangsvej 83, 2., 8900 Randers.

#### DJKs afdeling Fyn/Syddjylland:

Lokomotivmester Preben Clausen,  
Vandværksvej 9, Brejning, 7080 Børkop. Tlf. (05) 86 91 20.

#### DJKs afdeling på Lolland-Falster:

Rejsebureauleder Ole Jensen,  
Skovvænget 4, 4900 Nakskov.

### FORENINGENS BANER OG TOG

#### Information, bestilling af særtog samt oplysning om arbejdshold:

##### Museumsbanen Maribo-Bandholm:

Carsten Buhl,  
Lyshøjgårdsvej 99, 5., 2500 Valby. Tlf. (01) 46 98 02.  
Information i week-ends: (03) 88 05 49.

##### Mariager-Handest Veteranjernbane:

Bankfuldmægtig Hans Jørn Fredberg,  
Tyttebærvej 69, 9560 Hadsund. Tlf. (08) 57 35 67.  
Information i week-ends: (08) 54 18 64.

##### Limfjordsbanen:

Ingeniør Erling Hedetoft,  
Mågevej 14, 9000 Aalborg. Tlf. (09) 13 16 26.

##### D-maskine gruppen:

Lokomotivmester Preben Clausen,  
Vandværksvej 9, Brejning, 7080 Børkop. Tlf. (05) 86 91 20.

### FORENINGENS ØVRIGE ARBEJDSSTEDER

#### Bloustrød remise, Allerød:

Ingeniør Oscar Meyer,  
Glaciset 27, 2800 Lyngby. Tlf. (02) 87 02 32.  
Her arbejdes med smalsporsmateriel fra roe- og industribaner.

#### Høng remise, Høng:

Smed Erik Rothmann,  
Bakken 70, 4370 St. Merløse. Tlf. (03) 60 15 57.  
Her arbejdes med bl.a. restaurering af damplokomotivet ØSJS nr. 6 fra 1895 og vogne.

#### Roskilde, Slagterisporret:

Dyrlæge Mogens Lund Jensen,  
Elmevang 1, 4000 Roskilde. Tlf. (02) 40 20 42.  
Her arbejdes hovedsagelig med istandsættelse af ældre DSB-personvogne til brug for D-maskine gruppen.

### MEDLEMSKONTINGENT FOR ÅRET 1981:

Ordinære medlemmer .....	kr. 90,00
Juniormedlemmer (under 18 år 1.1.1981) .....	kr. 65,00
Optagelsesgebyr .....	kr. 10,00

## ASSENS KRO & CAFETERIA

v/ Erik Pedersen  
Storegade 11  
Telefon (08) 58 32 48

Stort udvalg i grillstegte retter  
Hyggelige lokaler – Populære priser



**VVS  
garanti**

## HELMUTH NIELSEN & SØN

v/ Bjarne Nielsen  
Aut. VVS-installatør  
Banevænget 3 – Maribo  
Telefon (03) 88 05 37

Alle installationer udføres  
Tilbud gives uden forbindelse



## BIRCH LÅSESERVICE

Skolevej 16 – Maribo  
Telefon (03) 88 34 42

Oplukning af døre  
Reparationer, omlægning og montering  
af låse



Modeljernbane for store og små?

**REMISEN** har det!

Märklin - Fleischmann - Elektrotren - Roco -  
UK-modeller - Peco skinner - Liliput - Lima -  
Ibertren - Platicard - Teknobiler - Vikingbiler  
Kibri - Vollmer - Litteratur - Kataloger - etc.

**Køb og salg af brugt Märklin og Fleischmann**

**NB. Vi har også ombyggede Lima MZ-lok  
til »Märklin drift«**

# REMISEN

**Ole Mørch Christensen**  
Kraghave Møllvej 45 - Nyk. F. - Tlf. 83 90 29

**Åbningstider:** Ma-to kl. 16.30-18.30 -  
fredag 16-19 - lørdag 10.30-13.00

## Bandholm EL-forretning

Aage Pedersen  
Stationsvej – Bandholm