

ISSN 0107-3702



jernbanen

3

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

23. ÅRGANG

JUNI 1983

KR. 20,00





DANSK JERNBANE-KLUB

Foreningens organisation

Foreningens generelle adresse:

Dansk Jernbane-Klub, sekretariatet,
c/o Oscar Meyer, Glaciset 27, 2800 Lyngby.
Tlf. (02) 87 02 32. Weekends: (02) 30 82 22.



Indmeldelse i Dansk Jernbane-Klub:

Oplysninger om Dansk Jernbane-Klub, et prøvenummer af tidsskriftet »Jernbanen« og girokort til brug ved evt. indmeldelse kan rekvireres hos sekretariatet mod indsendelse af kr. 10,- i frimærker.



Medlemskontingent for året 1983:

Ordinære medlemmer	kr. 110,00
Juniormedlemmer (under 18 år 1.1.1983)	kr. 75,00
Optagelsesgebyr	kr. 10,00

Indbetaling af kontingent:

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



Foreningens bestyrelse:

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

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

Kasserer: Regnskabschef Mogens Bruun,
Ahornvej 18, 3650 Ølstykke. Tlf. (02) 17 88 04.

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

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

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

Tegner 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.

Journalist Jens Vestergaard,
Hobrogade 7, 3. th., 2100 Kbh. Ø. Tlf. (01) 38 75 45.



Forlag og salgsafdeling:

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:

c/o Eigil Christensen, Hovedvejen 108, 2. tv., 2600 Glostrup.
Tlf. (02) 96 89 21. Postgirokonto 8 11 10 06.



Lokalafdelinger:

DJKs nordjyske afdeling:

Ingeniør E. Hedetoft,
Mågevej 14, 9000 Aalborg. Tlf. (08) 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 weekends: (03) 88 05 49.

Mariager-Handest Veteranjernbane:

Bankfuldmægtig Hans Jørn Fredberg,
Teglgade 16, 9550 Mariager. Tlf. (08) 54 20 21.
Information i weekends: (08) 54 18 64.

Limfjordsbanen:

Ingeniør Erling Hedetoft,
Mågevej 14, 9000 Aalborg. Tlf. (08) 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 (smalsporsmateriel):

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

Høng remise, Høng:

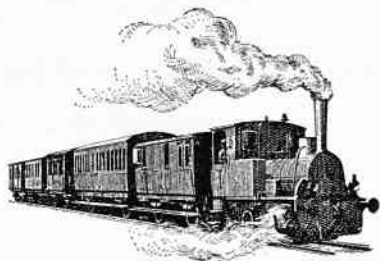
Smed Erik Rothmann,
Bakken 70, 4370 St. Merløse. Tlf. (03) 60 15 57.

Roskilde, Slagterisporet:

Dyrlæge Mogens Lund Jensen,
Elmevang 1, 4000 Roskilde. Tlf. (02) 40 20 42.

Odense, Konservessporet:

Christian Nielsen,
Hjertegræsvej 11, 5210 Odense NV. Tlf. (09) 94 23 58.



jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

Redaktion:

Jan Koed
Tlf. (01) 57 34 62.

Jens Koefoed (ansvarsh.)
Tlf. (01) 54 41 64.

Jernbanen
Sofiegade 18, st. tv.
1418 København K.

Bent Jacobsen (Forenings-nyt)
Maj Allé 62
2730 Herlev.

Annonceekspedition:

Jernbanen udsendes omkring den 25. i månederne februar, april, juni, august og oktober samt den 15. december til alle medlemmer af Dansk Jernbane-Klub.

Adresseændringer bedes meddelt det lokale postkontor. Medlemmer bosiddende uden for Danmarks grænser bedes dog meddele adresseændring til foreningens sekretariat.

Redaktionen af »Jernbanen« nr. 4 1983 slutter 15. juli 1983.

Redaktionen af »Jernbanen« nr. 5 1983 slutter 10. september 1983.

Tryk: Herfølge Bogtrykkeri, Herfølge.

FORSIDEBILLEDET:

OHJ nr. 38 og DSB P 917 med udflugts-tog for DJK, NRHS' Overland Chapter og LCGB den 12. juni 1983 mellem Gørlev og Høng. Referat af turen iude i bladet, side 79. Foto: Asger Bergh.

23. årgang

Juni 1983

Nr. 3

Tårnet

Et mundheld siger, at smag og behag ikke kan diskuteres. Ikke desto mindre er det tankevækkende at konstatere, hvorledes sindene kan sættes i bevægelse, når meningerne brydes om den æstetiske værdi af et centralt bygningsværk. Tænk blot på den nys anlagte Amaliehave. Hovedreglen er den, at det nye skal kanofles. Ikke mindst »bagmændene« må tåle drøje hug fra kritikerne af værket.

En markant undtagelse fra denne regel udgør de bygninger, der projekteredes på statsbanernes tegnestuer i overarkitekt H. Wencks tid. Fællesnævneren for de mange små og store stationsbygninger var anvendelsen af kendte stiltræk, et traditionelt materialevalg samt bygningernes hele udstråling af dansk byggeskik. Derfor blev hans bygninger ofte rost af samtiden.

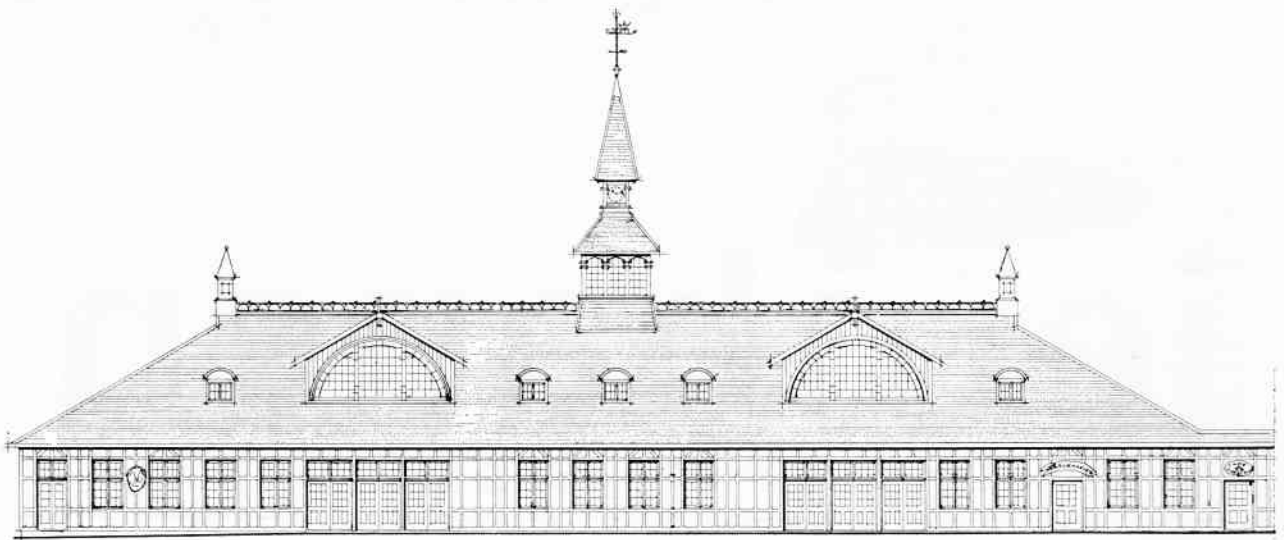
I en lang periode blev denne tidsalders arkitektur-idealer mødt med overbærende skuldertræk. Det er først efter, at tressernes blinde fremskridts-optimisme er blevet afløst af mere ro og omtanke, at forståelsen for de umistelige værdier, også disse generationers frembringelser indeholder, nyder stigende udbredelse.

Et godt eksempel på dette er Østerport station. Vandaliseret af »bessermachen« gennem tiderne, truet af total nedrivning i tresserne og nu ved at genopstå i oprindelig pragt. Netop denne bygning er en god eksponent for sin tids stationsarkitektur, fyldt med herlige symboler. Som udfaldsport for banen mod skov, strand og det nordlige Skandinavien falder de festlige, stavkirkeprægede bygningsdetaljer naturligt. Samtidig besad den symbolerne på en rigtig **banegård** med de store tøndeformede hvælve og ikke mindst tårnet med urene.

Alle, der siden 1977 har fulgt den løbende istandsættelse af Østerport station, har med interesse set, hvorledes tidligere tiders synder er gjort godt igen, og det er med stor glæde vi nu kan konstatere, at det er lykkedes at skaffe midler til at sætte »kronen på værket«, læs tårnet.

Der er al mulig grund til at lykønske DSBs arkitekter for, at deres bestræbelser har båret frugt. Ikke mindst for jernbaneinteresserede er det en tilfredsstillelse at se, at DSB med støtte fra private fonds er i stand til at løse utraditionelle opgaver. Det giver forhåbentlig inspiration til løsning af fremtidige projekter.

Jan Koed



Østerport stations facade efter restaureringen.

Tegning: DSB

Restaureringen af Østerport station

Af Kaj O. Poulsen

I anledning af den forestående genopførelse af tårnet på Østerport station har redaktionen bedt arkitekt m.a.a. Kaj O. Poulsen fra DSB Bygningsområde Hellerup, om at redegøre for baggrunden for bygningens restaurering. Beretningen bygger for en stor del på den landsomfattende registrering af DSBs bygningsanlæg, som er under udarbejdelse.

Stationens forudsætninger og funktion

Da jernbanerne her i landet skulle etableres, prioriteredes forbindelsen til handelscentrene højest, hvorfor banen til Helsingør lagdes over Hillerød, der er handelscentrum for Nordsjælland. Således gik det til, at københavnerens første udflugtsbane nordpå blev en sidebane til Nordbanen og kom til at udgå fra Hellerup.

Etapevis indviedes disse strækninger i årene 1863-64, og udgangspunkterne i København fordelte sig på 2 banegårde, nemlig Nordbanegården og fra 1887 Klampenborgbanens station. Dertil kom i 1900 Holtebanegården, der var en filial af Nordbanegården. Foruden stationerne for den nordgående trafik eksisterede den egentlige hovedbanegård med tilknyttet godsstation. Denne spredning var og blev upraktisk.

Byens udvidelse mod nord (Østerbro) og godstransporten fra den nye frihavn rejste krav om en bedre jernbanebetjening af bydelen. Et publikumskrav om baneforbindelse langs kysten virkede i samme retning. Med jernbaneloven af 8. maj 1894 besluttedes bl.a. følgende anlæg:

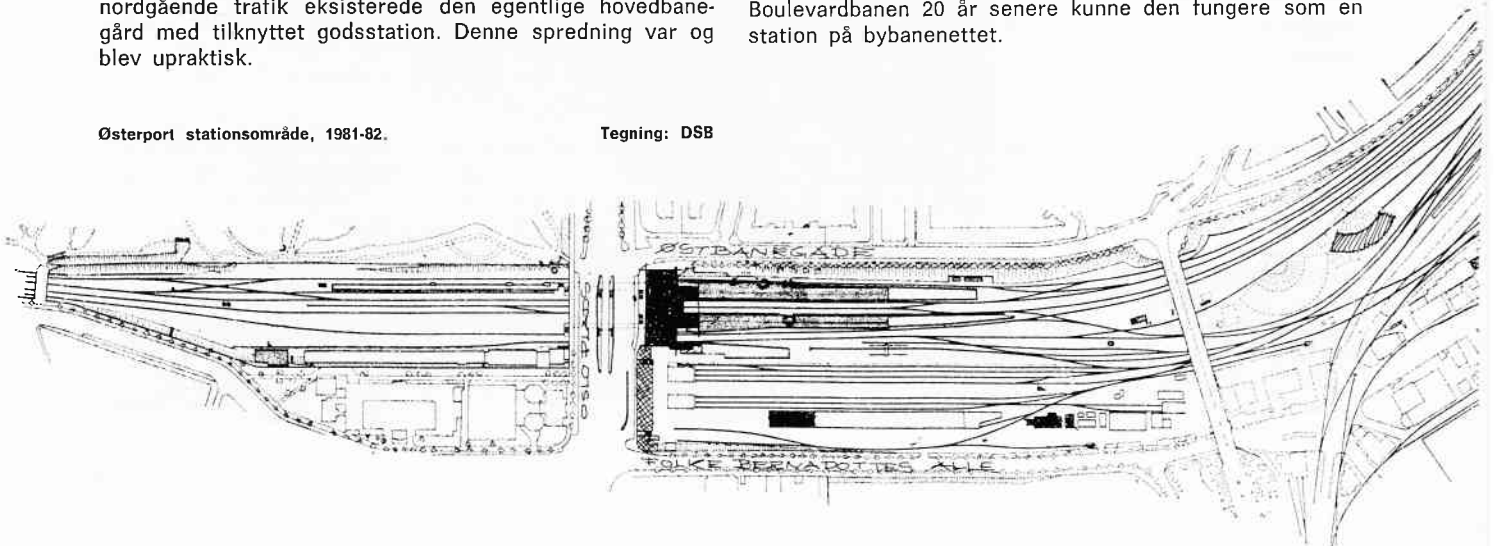
1. Kystbanen (Klampenborg-Helsingør)
2. Strækningen Østerbro-Hellerup (dobbeltspor)
3. Dampfærgelejet i Frihavnen

Dampfærgelejet skulle afvikle såvel gods- som passagertransport til Sverige og blev koblet til DSBs banenet via Frihavnsbanen (Frihavnen-Lersøen-Nørrebro indviet samtidig med Frihavnen i 1894) Frihavnsstationen var derfor en nødvendighed, da passagerer indtil Østbanegårdens indvielse i 1897 her måtte skifte til anden befordring og efter dette tidspunkt fortsat måtte gå fra færge til tog.

Fra starten havde Østbanegården således to væsensforskellige funktioner, dels som godsbanegård og dels som udgangsstation for Kystbanen. Først efter åbningen af Boulevardbanen 20 år senere kunne den fungere som en station på bybanenet.

Østerport stationsområde, 1981-82.

Tegning: DSB



Østerport station, ca. 1900. Bemærk det åbne galleri i bygningens østende, jf. side 59.

Foto: DSB Jernbanemuseum



Stationens omgivelser

Den del af Oslo Plads, der ligger ud for hovedbygningen, består af broanlægget, hvorunder banen og to fodgængertunneler er ført. De forbinder perron 1 og 2 med hhv. busstoppesteder, fortove og ny perron, der uoverdækket forløber langs Østre anlæg og tjener som endestation for visse S-tog. Her i hjørnet ved broanlægget ligger et lille rundt pumpehus og vis-a-vis Hotel Østerport, på et areal lejet af DSB. Syd for hotellet er en omformerstation placeret.

Langs Oslo Plads i forlængelse af hovedbygningen hen til Folke Bernadottes Allé ligger den såkaldte Basarbygning, der nu er en DSB-udlejningsbygning og indeholder forretninger. Som den fremstår i dag, virker den som én lang bygning, der på tværs er gennemskåret af to trapper til forbindelse mellem gade- og perronniveau. Alligevel er bygningen blevet til successivt, idet pavillonen, der er

nærmest hovedbygningen, i 1912 opførtes som en udstillingskiosk med fladt tag, opad afsluttet af den kraftigt fremspringende gesims.

I 1915 omdannedes udstillingslokalet til kafé, den underliggende etage bag støttemuren til de tilhørende køkkenfaciliteter, en serveringsaltan hængtes som svalegang uden på støttemurens øverste del, og det hele overdækkedes med skifertag.

I 1924 byggedes på privat basis en lignende hjørnepavillon ved »Søndre Frihavnsvej«. Mens gadefacaden er på én etage, rækker bagfacaden til perronniveau og er således på tre etager.

På den del af baneterrænet, der strækker sig bag Basarbygningen parallelt med Folke Bernadottes Allé, ligger pakhuset, i dets forlængelse opholdsbygning (tidligere stald), bedriftsværnsbygning og div. udlejningshuse, der når næsten til Langeliniebroen.

På baneterrænet ved Langeliniebroen ligger endvidere kommandopost og to relæhytter. Perron 1 og 2 er overdækket, og under perrontagene er opført div. venterum, kiosker m.m.

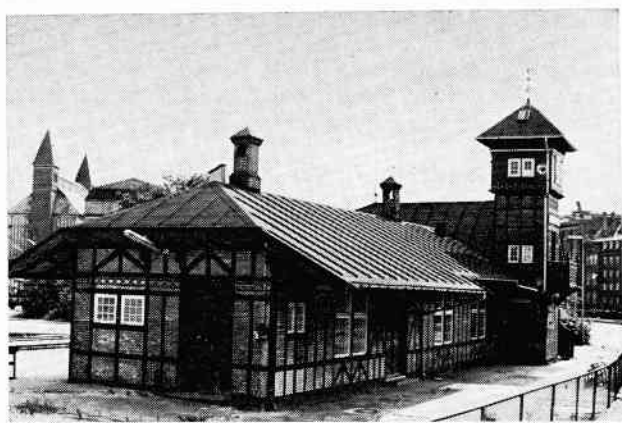
Bygninger og anlæg

Stationens bygningsbestand har fra 1897 til idag været særdeles varieret i overensstemmelse med stationens vekslende betydning og funktion.

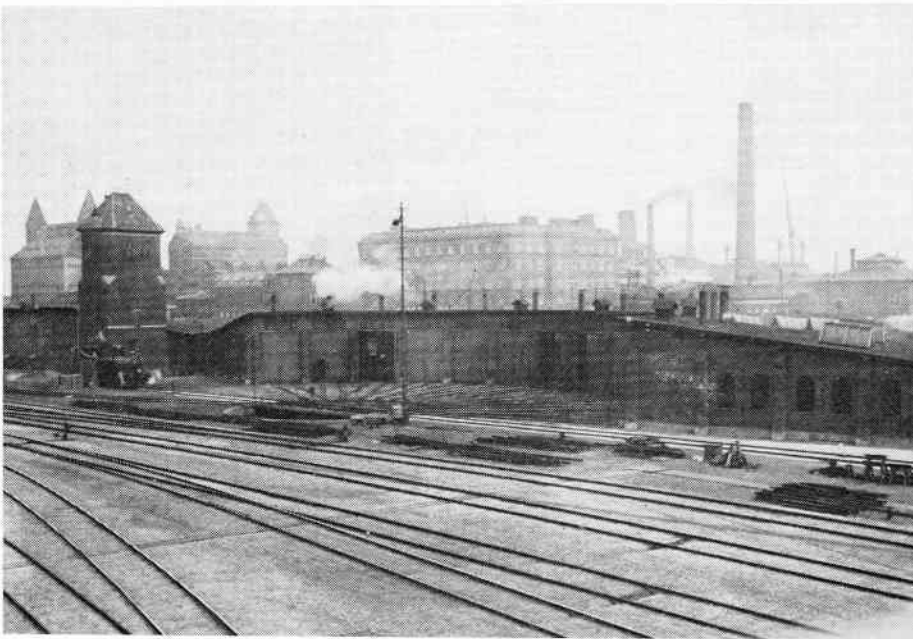
1897: Omfattede stationen foruden hovedbygning også: pakhus, staldbygning, remise til 14 lokomotiver, vandtårn, signalhus samt en bygning indeholdende folkerum i stueetagen og tjenestebolig på 1. sal.

1903: Pakhuset måtte udvides til ca. det dobbelte og en remise til 9 lokomotiver blev opført.

Adskillige hytter og skure opførtes, når der blev behov for



Frihavnsstationen set fra nord med perronsporene til venstre og sporet til det vestlige færgeløje til højre, 1982. Foto: DSB



Remiserne ved Østerport station. Midt i billedet ligger den oprindelige remise med 14 spor, mens den mindre remise med 9 spor fra 1909 ligger til venstre for vandtårnet. Ca. 1920. Foto: DSB Jernbanemuseum

dem såsom: toldvaghytte, vandmålerhus og skur for brovægt.

1912: En pumpestation.

1915: Opførtes perrontagene på foranledning af et hårdnakket publikumskrav.

1917: Medførte Boulevardbanens åbning, at div. skure og et signalhus opførtes på arealet mellem Østerbrogade og tunnelmundingen.

1934: Medførte S-banen flytning af kommandoposten fra hovedbygningens tag til signalhuset ved Langeliniebroen.

1958: Opførtes ny omformerstation.

Overensstemmende med stationens dalende betydning først som endestation, knudepunkt og godsbanegård blev adskillige bygninger overflødige. De er nu enten nedrevet eller ombygget til anden funktion.

Af stationens oprindelige bygningsbestand eksisterer idag kun følgende: hovedbygning, pakhus og opholdsbygning, der er den oprindelige stald.

Af bygninger opført fra 1900 til 1934 eksisterer idag: pumpehus, perrontagene og kommandopost.

Bygninger opført efter 1934 og stadig i funktion er: kiosk fra 1968, venterum og lager fra 1943 og toiletbygning fra 1966, alle på perron 2 og venterum og lager fra 1943 på perron 1, desuden bedriftsværnsbygning fra 1968 og et enkelt skur fra 1976 for læsseentreprenør.

Fjernet er følgende bygninger fra før århundredskiftet: remise til 14 lokomotiver, der var en teglstensbygning af vifteform med énsidig taghældning, blev nedrevet i 1969. Af bygninger opført efter århundredskiftet kan nævnes: remise til 9 lokomotiver, af samme konstruktion som store remise fra 1897, nedbrændte i 1952.

Alle disse bygninger var beliggende på terrænet umiddelbart nord for Langeliniebroen og udgjorde et samlet »værkstedssområde«.

Oslo Plads

Broanlægget, der forbinder Østerbrogade med Grønningen, er en jernbetonkonstruktion fra 1965, der erstatter den oprindelige bro fra 1910. Denne var også af jernbeton, men for smal og spinkel til den stigende trafik. I forbindelse med ombygningen øgedes bredden med ca. 6 m, så Oslo Plads nu er en færdselsåre med 4 kørebaner i hver retning foruden fortove, cykelstier og busbaner på midten. Under pladsen er bygget de tidligere nævnte to fodgængertunneler.

Langeliniebroen

Langeliniebroen, som tidligere kaldtes Frihavnsbroen, og på opførelsestidspunktet i 1894 blev benævnt: »Viadukten over Østerbro Station« med et tilslutningsfag over »Søndre Frihavnsvej«, står idag uændret, som da den blev bygget. Den blev opført ved Havnevæsenets foranstaltning under ledelse af havnebygmester ing. H. C. V. Møller med assistance af docent ved Polyteknisk Lærestanstalt A. Ostenfeld og udført af Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri.

Det er en gråmalet jernbro ca. 135 m lang i tre spænd over banen. De to hovedgitterdragere (gerberdragere) form minder om en hængebro med vandret fod og dragerhøjde fra ender og midte på 2,40 m voksende til 7,50 m over mellempillerne. Disse er tilhuggen granit for at kunne bære broens faste vuggelejer, idet kun endepillerne fjedercharnier optager broens egenbevægelser.

Tilslutningsfagets ene endepille er sammenbygget med broens, og den indvendige hulhed udnyttes til en trappe, der giver fodgængere let forbindelse mellem bro og Folke Bernadottes Allé.

Østerport station fra perronsiden. Optagelsen er sket omkring banens åbning, og inden uret i tårnet blev monteret i 1898.

Foto: DSB Jernbanemuseum



Planer for fremtidige ændringer

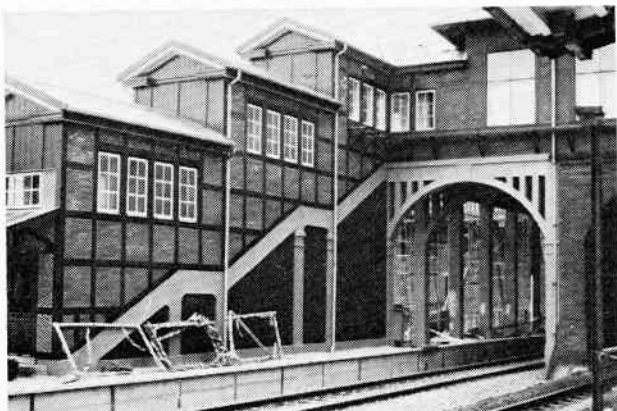
Den i 1984 forventet gennemførte elektrificering af Kystbanen samt udnyttelse til personvognsdepot af terrænet nord-øst for Kystbanesporene vil medføre en del ændringer. Sporene vil blive sænket, samtidig med etableringen af spor 0 og ny perron. Udlejningsbygningerne syd for Langeliniebroen vil blive erstattet af nybygninger, der disponeres til brug for stationen, el-tjenesten m.fl. Disse ændringer griber imidlertid ikke ind i stationens bygningsmæssige hoveddisposition, men vil dog medføre visse ombygninger.

På længere sigt agtes Basarbygningen og hjørnepavillonerne erstattet af et mere publikumsvenligt forretningsstrøg, der tænkes at underordne sig hovedbygningen og kombineret med beplantning ligesom trække Grønningen tæt på stationen, hvilket vil accentuere Østerports beliggenhed i et grønt område.

Konklusion

Østbanegårdens skiftende funktion, fra endestation for Kystbanen og Frihavnsbanen til en af bybanenettets gennemkørselsstationer, har bevirket at stationsområdet har gennemgået store ændringer.

Til stadighed har bygningsbestanden skiftet, hvorfor der idag findes bygninger fra næsten ethvert årti siden opførelsen, og ikke alle er heldigt indpasset i helheden. Af bygninger, der skæmmer stationsområdet, kan nævnes: Basarbygningen, bedriftsværnsbygningen samt visse lagerbygninger syd for Langeliniebroen. Der bør ved opførelse af nye bygninger tages hensyn til stationsområdets arkitektoniske helhed. Alt færdselsareal om stationen er asfaltbelagt. Af hensyn til hovedbygningens arkitektur burde fortovet foran denne belægges med fliser og chaussé på lignende måde som Dag Hammerskjølds Allé og Grønningen.



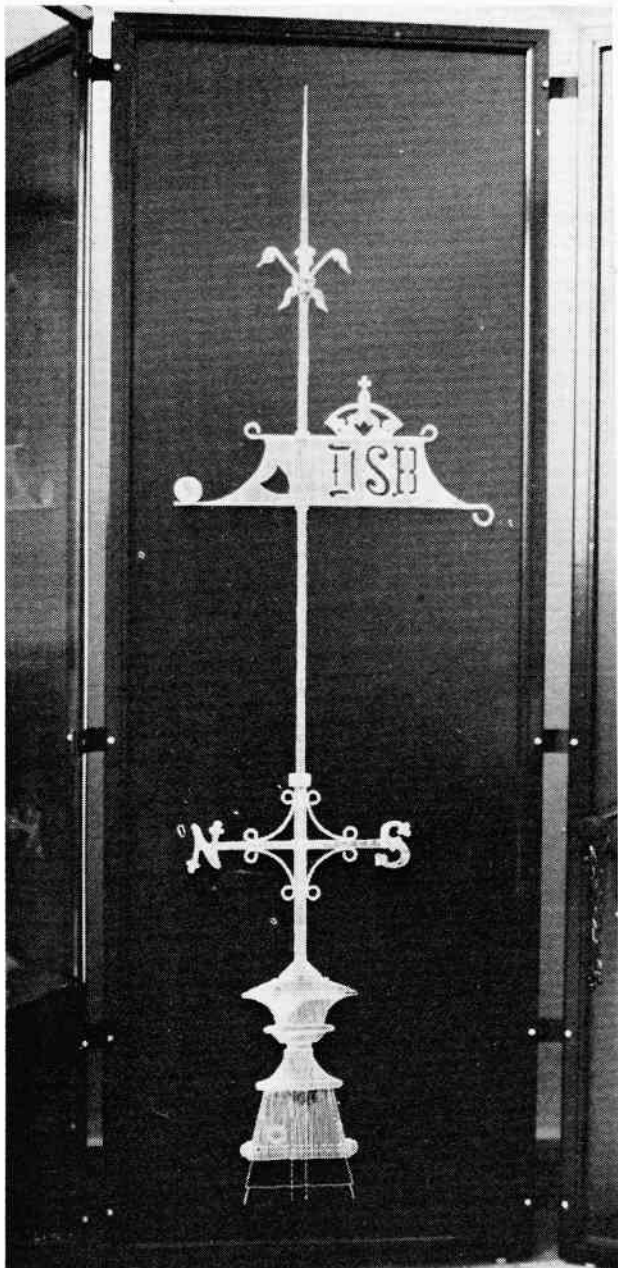
Trappehuset over nedgangen til den nyanlagte perron ved spor 0, mens arbejderne stod på. 1983.

Foto: DSB



Udsigten mod nord fra banegraven syd for stationen. Til venstre ligger S-togsperronen med spor 13, og fotografen har stået på den sydlige del af den nye perron for spor 0. Endnu er »huset« for kommandoposten fra 1917 på bygningens tag ikke fjernet. 1983.

Foto: DSB



Tegning i fuld størrelse til vindfløjen, der skal anbringes på det genopbyggede tårn. Den originale vindfløj - så vel som tegningerne af den - er gået tabt, så DSBs arkitekter har måttet arbejde ud fra gamle fotografier og modelbøger fra datidens metalvarefirmaer. Rekonstruktionen bliver fremstillet som håndarbejde på smedeværkstedet i kælderen på Københavns Hovedbanegård. Foto: DSB

Østerport Stations arkitektur

Tårnet

Den form og detaljerigdom en bygning som Østerport Station har fået, tager sit udgangspunkt i den mening overarkitekt Heinrich Wenck har lagt i sin nationalromantiske

bygning. Derfor er »detaljernes orden« ikke ligegyldige, og bygningens færdighed afhængig af, at alle dens elementer er på deres plads og i rette udformning.

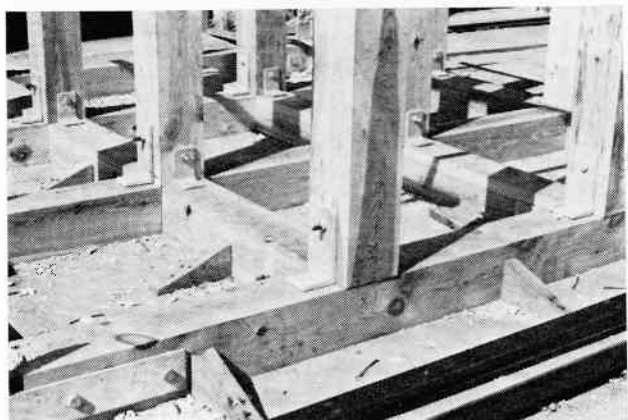
Da Østerport blev indviet i 1897 var bygningen opført med tårn, som blev nedrevet i 1917 og erstattet af en kommandopost, der fungerede til 1934. Tårnfundamentet er i behold i tagkonstruktionen.

Isoleringsarbejder og udskiftning af det udtjente eternit-skifertag til naturskifer er planlagt udført i 1983. Det var i forbindelse med disse arbejder naturligt at give bygningen sin oprindelige identitet og lethed tilbage ved at genopføre Tårnet. Der er iøjnefaldende årsager til at gengive Østerport Station sin oprindelige identitet, og det bør oplyses, at mindst 50.000 mennesker dagligt benytter eller på anden vis ser stationen.

Da DSB i 1977-78 ved hjælp af bl.a. beskæftigelsesmidler renoverede stationen indvendig, bemærkedes dette af talrige rejsende, og der blev givet udtryk for almindelig glæde herover og nogen forbavselse over, hvad der lå gemt i den gamle station. Ingen storby har en sådan gammel, pittoresk station i brug midt i menneskemylderet. Stationens skaber, overarkitekt H. Wenck, projekterede stationen for 40 tog i døgnet, i dag er der 40 tog i timen, og stationen fungerer stadig upåklageligt.

Projektet for tårnet var lidt af et detektivarbejde. Først mente man, at de gamle tegninger fandtes i Sølgade, men det gjorde de ikke. Så gik man til Rigsarkivet - og så til Københavns Kommune; men de gamle tegninger var gået tabt. Nu begyndte et detektivarbejde med at finde gamle fotos eller postkort, og ud fra disse billeder lykkedes det arkitekterne at genskabe tegningerne til tårnet.

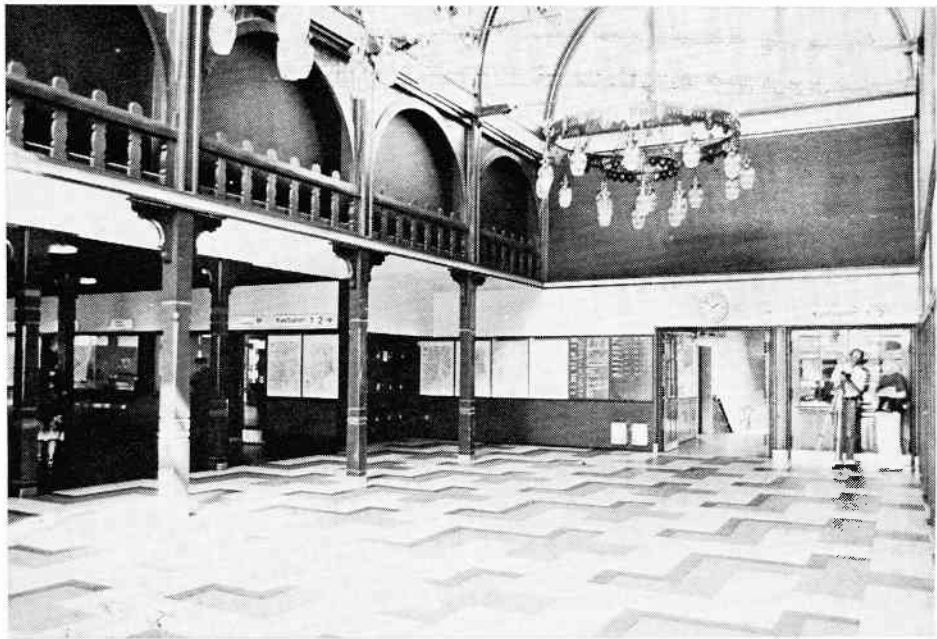
Opbygningen af tårnkonstruktionen er nu igang og kan følges af publikum, idet man opbygger tårnet i sin helhed med tagbeklædning, vinduer og vindfløj på baneterrænet, hvorfra det ved hjælp af en kran skal hejSES på plads på taget. Den dag det sker, bliver en historisk dag for renoveringsarbejdet. Restaureringen af Østerport Station og genskabelsen af tårnet på hovedbygningen har givet registreringsarbejdet megen positiv omtale.



Underdelen af den nye tårnkonstruktion er ved at blive snoret op.

Foto: DSB

Den østlige del af forhallen efter
renoveringen 1977-1978. 1983.
Foto: DSB



Projektet »Tårnet«, der består af 42 arbejdstegninger, to modeller, en bog og en udstilling blev optaget på Charlottenborgs Forårsudstilling, og arkitekterne har siden modtaget C. F. Hansens opmuntringspræmie. Udstillingen har endvidere været opstillet i Østerport Stations forhal og på Odense Rådhus.

Bygningsinspektør Leif Hernø m.a.a. påpeger, at mellem 30-40 DSB bygninger i Danmark har så store arkitektoni-

ske værdier, at de bør fredes, og at ca. 200 stationer skal holdes i god stand. Det er opgaver, der skal løses i de kommende år.

Istandsættelse af DSBs stationer er ikke kun til glæde for DSBs ansatte, men også en opgave befolkningen som helhed har taget til sig. Langt de fleste stationsbygninger er beliggende centralt i byerne og bruges af tusindvis af mennesker hver dag.

S SCANDIA
RANDERS

Kampen om sporvidden

Banen Karlskrona–Kalmar

Af Birger Wilcke

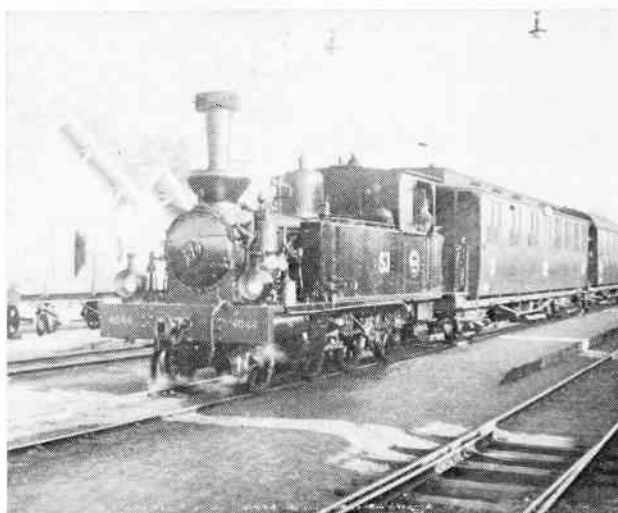
2. del (fortsat fra »Jernbanen« nr. 2)

Som det fremgår af oplysningerne om det kørte antal togkm på de to baner, var toggangen ikke særlig intens. I sommeren 1932 var der på Kalmar–Torsåsbanen 5 tog i hver retning, hvortil kom to yderligere tog mellem Kalmar og Ljungbyholm, foreningsstationen med Ljungbyholm–Karlslunda Järnväg. Et af togene til Torsås var personførende godstog uden forbindelse til og fra Karlskrona. Da køretiden mellem Kalmar Västra og Torsås var ca. 3 timer for de 40 km, har det jo næppe været nogen meget benyttet forbindelse. I retningen fra Torsås var det første morgentog med afgang fra Torsås kl. 5.20 og ankomst til Kalmar C 8.50 efter 32 minutters ophold i Ljungbyholm, men her havde de rejsende, formentlig fortrinsvis skolebørn, dog den fordel, at der var et lokalt persontog fra Ljungbyholm i forbindelse med godstoget sydfra, der var i Kalmar allerede kl. 8.00. De øvrige fire togpar, der alle førte 2. og 3. klasse, havde langt bedre køretider, idet denne kun var fra 68 til 82 minutter. På hverdage havde 3 af de 4 tog forbindelse til og fra Karlskrona, medens der på søn- og helligdage var fire gennemgående forbindelser, de fleste med kun 1 minuts overgangstid i Torsås, idet de rejsende fra Kalmartoget kun skulle gå tværs over perron 2 for at komme op i Karlskronatoget.

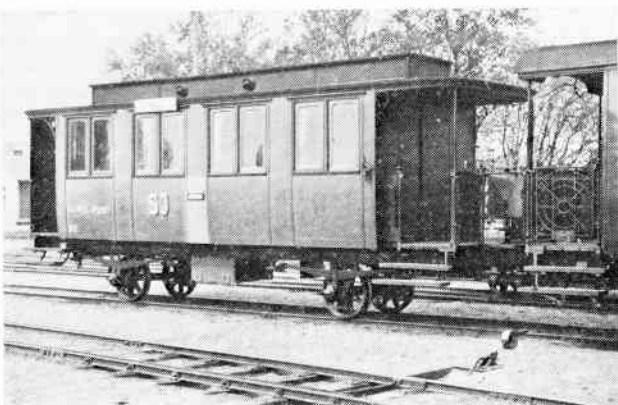
På Östra Blekinge Järnväg stod det lidt mere småt til med toggangen, idet godstogene ikke var personførende, og der kun fremførtes tre persontogpar, alle med 2. og 3. klasse. Køretiden for de 47 km var lidt dårligere end på Kalmarbanen, i gennemsnit 100 minutter eller en gennemsnitsfart af 28 km/t. Den bedste forbindelse fra Kalmar til Karlskrona var toget med afgang fra Kalmar kl. 11.22 med ankomst til Karlskrona 14.10.

På Bergkvarastrækningen havde man i realiteten opgivet persontrafikken til fordel for busstrafik, idet banens rutebiler kørte fem gange om dagen i hver retning mellem Torsås og Bergkvara, og der kun var én togforbindelse. Et persontog om morgenen med god forbindelse til både Kalmar og Karlskrona, medens der i den modsatte retning kun var et godstog kl. 19.00 uden forbindelse fra hverken Kalmar eller Karlskrona.

Medens ÖBJ ikke motoriseredes førend efter at statsbanerne havde overtaget dem, anskaffede Kalmarbanen en motorvogn fra Kalmar værksted i 1935. Med dennes indsættelse i trafikken ændredes køreplanen, således at der nu kørtes 3 motortog i hver retning, og kun et persontog fremført med damplokomotiv, foruden godstoget, der ikke



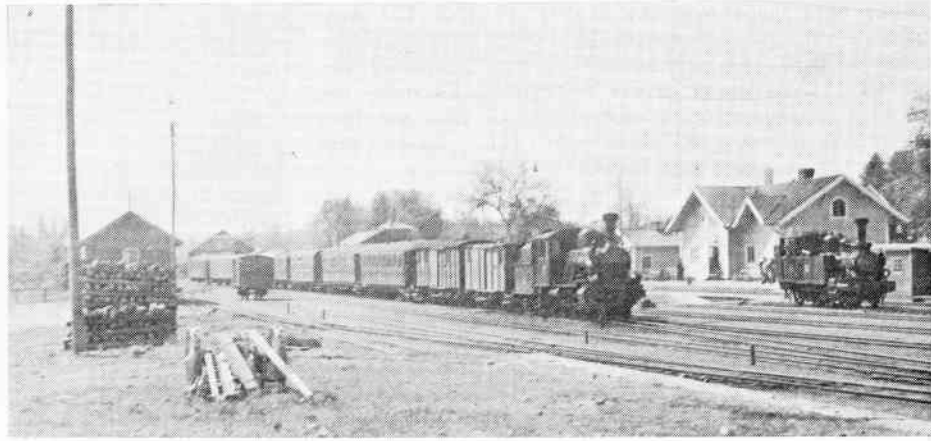
2Bt SJ nr. 4044, tidligere ÖBJ nr. 4 (Nyquist & Holm 1897) holder med tog mod Karlskrona på Torsås station, 1949. Foto: Birger Wilcke



Kombineret person/postvogn, SJ nr. 321 (1,067 m), Torsås station, 1949. Foto: Birger Wilcke

1C T2 SJ 3021, tidligere KBJ nr. 9, holder med tog mod Kalmar midt i billedet; til højre 2Bt, tidligere ÖBJ. Torsås station, 1949.

Foto: Birger Wilcke



længere opførtes i publikumskøreplanen. Motortogene brugte 1 time og 15 minutter om de 40 km. Karlskronabanens køreplan forandredes kun lidt, på Bergkvarabanen kørtes et blandetog i hver retning om eftermiddagen.



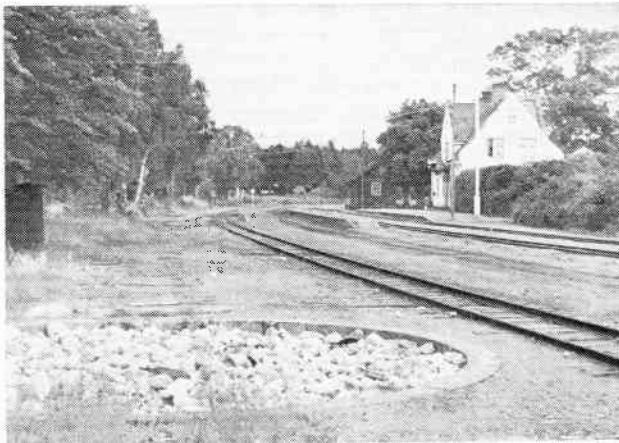
ÖBJs materiel bestod oprindeligt af 4 tenderlokomotiver, 3 toakslede personvogne og 2 personbogievogne, hvortil kom en rejsegodsvogn og 55 almindelige godsvogne. I 1939, inden staten overtog selskabet, var antallet af damplokomotiver steget til 6, medens der stadig ikke var anskaffet motormateriel. Antallet af toakslede personvogne, der havde været oppe på 7, var nu nede på 6, medens der var 3 bogievogne. Antallet af godsvogne, alle toakslede, var 143. I 1924 anskaffedes 3 benzinomnibusser til anvendelse bl.a. på ruterne fra Torsås til Bergkvara og Gullaboby.

Ved overgangen til statsdrift overtog statsbanerne de resterende 5 damplokomotiver: et tenderlokomotiv af type C fra 1896 bygget hos Nydquist och Holm, 2 tenderlokomo-

tiver af den noget sjældnere type 2B, ÖBJ nr. 3 og 4 bygget hos Nydquist och Holm i 1897 samt to lidt nyere 1C tenderlokomotiver, nr. 5 fra NH bygget i 1904 og det nyeste fra 1912, nr. 6, bygget hos Atlas. De fire sidstnævnte lokomotiver anvendtes i vidt omfang indtil motoriseringen i halvtredserne og ophuggedes i årene 1954 til 1958 efter at være blevet overflødiggjort af denne.

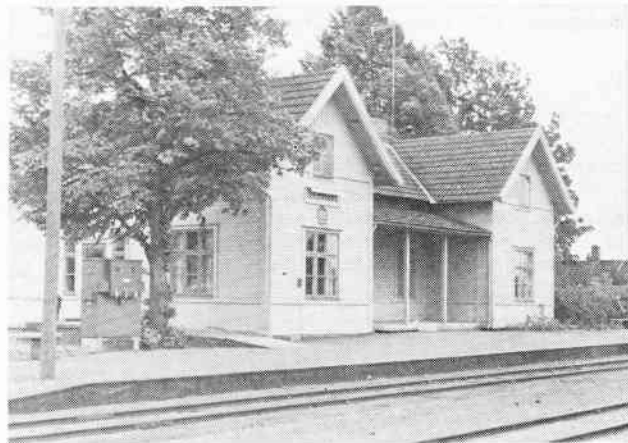
Kalmar-Torsås Järnväg anvendte oprindeligt i hovedsagen materiel fra Kalmar-Berga Järnväg, idet der kun anskaffedes et enkelt damplokomotiv, 2 toakslede personvogne og 1 bogievogn samt 37 godsvogne. Da Bergabanen ikke havde tilstrækkeligt materiel, anskaffedes dog senere eget materiel, således at banen efterhånden fik 1 lokomotiv med løs tender og 3 tenderlokomotiver. Af personvogne havde man i 1939 9 toakslede vogne og hele 7 bogievogne, medens antallet af godsvogne kom op på 156.

Ved overgangen til SJ fandtes 1 lokomotiv med løs tender af type 1CT2 bygget i 1911 i Falun og iøvrigt i hovedsagen svarende til 2 lokomotiver bygget i 1911 og 1912 sammensteds til Bergabanen. Lokomotivet, der fik nr. 3011 hos SJ, ophuggedes i 1964. Endvidere fandtes to tenderlokomotiver fra 1902, nr. 3001 og 3002, af typen 2B1, ligeledes bygget



Ljungbyholm station på KTJ. I forgrunden viser den opfyldte grube, hvor Ljungbyholm-Karlskrona Järnväg havde sin drejeskive, 1966.

Foto: Birger Wilcke



Söderåkra station på KTJ, 1966.

Foto: Birger Wilcke

i Falun og 1 tenderlokomotiv nr. 3037 af typen 1C1, bygget 1919 på Kalmar Verkstads Aktiebolag. Medens de to første lokomotiver blev ophugget, da man overgik til dieseldrift i halvtredserne, er det sidstnævnte lokomotiv bevaret til museumsbrug. I modsætning til ÖBJ, der ikke anskaffede motorvogne, anskaffede KTJ i lighed med Bergabanen en motorvogn fra Kalmar i trediverne.

★

Allerede i 1908 havde bestyrelsen for Karslhamn-Vislanda-Bolmens Järnväg ladet foretage en undersøgelse af udgifterne ved ombygning af strækningen Karlshamn-Vislanda til normalspor, uden at der kog kom noget ud af planerne i den omgang. I 1919 nedsattes en komité til undersøgelse af mulighederne for ombygning af hele strækningen Kristiansstad-Karlskrona-Torsås-Kalmar til normalspor. I en i 1921 afgivet betænkning ansloges udgifterne til ialt 16,7 millioner kroner, hvilket i 1935 dog reduceredes til 14 millioner kroner.

Efter at man i 1938 i princippet var blevet enige om, at staten skulle overtage samtlige smalsporede baner med 1,067 m sporvidde og 0,891 m sporvidde i Blekinge og Småland, overtoges såvel ÖBJ som KTJ og BKB af staten i 1942, hvorefter der i 1943 nedsattes en ny kommission til undersøgelse af mulighederne for ombygning af banerne til normalspor.

Jernbanekommissionen afgav i 1945 betænkning om Blekingebanerne bortset fra ÖBJ og indstillede bl.a., at kystbanen mellem Kristiansstad og Karlskrona snarest muligt ombyggedes til normalspor. I 1946 besluttede rigsdagens to kamre enstemmigt, at såvel kystbanen som Karlshamn-Vislanda og Bredåkra-Tingsryd skulle ombygges til normalspor. Først i 1953 fattedes dog endelig bestemmelse om ombygning af kystbanen. Den 1. september 1954 gik det første normalsportog mellem Kristiansstad og den 1. september 1957 mellem Karlshamn og Karlskrona.

Jernbanekommissionen afgav betænkning om ÖBJ og KTJ i 1948. Resultatet af undersøgelsen blev, at man fandt det af afgørende betydning for egnen, at hele strækningen fra Karlskrona over Torsås og Kalmar til Berga ombyggedes til normalspor, idet det var helt irrationelt at have en normalsporet kystbane fra Kristiansstad til Karlskrona, derefter en 1,067 m bane til Torsås og derpå en 0,891 m bane videre nordpå. Et minimumskrav måtte være, at man kun opererede med to sporvidder, noget der kunne gennemføres ved at indsnævre sporvidden fra Karlskrona til Torsås til 0,891 m, hvilket dog heller ikke var nogen lykkelig løsning, idet man i så fald ville bevare en meget betydelig omlastning i Karlskrona (Gullberna), Kalmar og Berga. En normalsporet bane helt fra Skåne over Kalmar til Linköping ville derimod skabe en østlig hovedlinie svarende til banen op langs vestkysten.



1C T2 SJ 3021, tidligere KBJ nr. 9, med tog mod Kalmar under udkørsel fra Torsås. Til højre løber 1,067 m sporet mod Gullaboby, 1949.

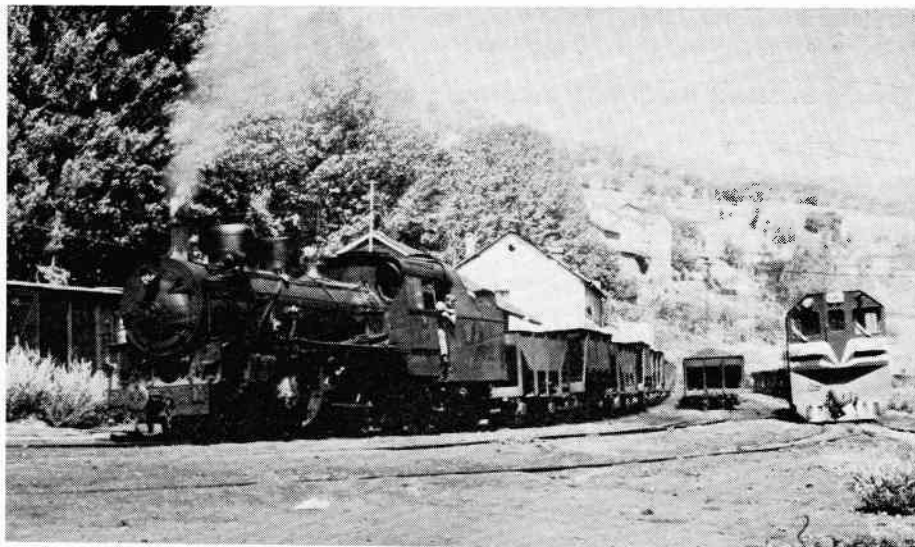
Foto: Birger Wilcke

Efter at biltrafikken var øget stærkt gennem halvtredserne, og banernes trafik faldet tilsvarende, foreslog statsbaneledelsen imidlertid i 1963, at persontrafikken skulle nedlægges både på banerne til Vislanda og Växjö, medens strækningen Bredåkra-Tingsryd helt skulle nedlægges. Trods at rigsdagen i 1946 havde truffet en principiel beslutning om ombygning af disse baner til normalspor, tiltrådte rigsdagen administrationens indstilling, ligesom man tiltrådte, at såvel KTJ som ÖBJ skulle overføres til liniegruppe B: baner, hvor der skulle foretages en undersøgelse af, om trafikken skulle indstilles. En protest fra de lokale rigsdagsmænd nyttede intet, og i 1964 blev der derefter truffet beslutning om nedlægning af de to jernbaner fra den 30. maj 1965.

★

Sporviddebruddet i Torsås forsvandt hermed, og al gods- trafik ledtes herefter ad normalsporbanen over Emmaboda. For Bergabanen blev skæbnen en anden. Anlægget af en større træindustri i Mönsterås medførte, at den sydlige del af banen ombyggedes til normalspor, medens oliekrise medførte, at man trods statsbaneledelsens protester også nu har ombygget den nordlige del af strækningen. Kalmar kommune og landstinget i Kalmar län har herefter også begæret persontrafikken, der for længst var indstillet, genoptaget, uden at dette dog endnu har ført til noget resultat, men i alle tilfælde må drømmen om en normalsporet bane langs hele østkysten nu endeligt antages for opgivet. Den resterende lokale godstrafik i egnen mellem Karlskrona og Kalmar har ligesom persontrafikken uden større vanskeligheder kunnet varetages ad landevejen.

1C2t PV nr. 17 (Krauss 6918/1914) holder parat med tomme vogne for afgang fra Villablino til minerne, mens diesellokomotiv nr. 1001 (Macosa) er klar til afgang ad de 65 km til Ponferrada, 11. august 1982.
Foto: Per M. Jensen



Udland

Dampdrift i Spanien

Følgende strækninger skal have damplokomotiver i drift:

1) **Escatrón–Andorra:** Siden artiklen i »Jernbanen« 1/1982 køres kultogene nu kun til det nye kraftværk »Central Teruel«, der ligger ved en nyanlagt sidestrækning på jernbanen. Til gengæld kan værket desuden nås uden rebroussement af tog fra Renfe-stationen Samper de Calenda via et ligeledes nyt forbindelsesspor. I august 1982 var lokomotiverne »Andorra« og 141F.2124 i drift. De øvrige lokomotiver henstod i eller ved remisen, bortset fra 231.2006, der sandsynligvis er ophugget siden juli 1981.

2) **Ponferrada–Villablino:** Denne metersporede jernbanestrækning bruges også til kultransporter, fra minerne til Ponferrada på Renfe-strækningen Laon–Orense.

I de senere år er strækningskørslen overtaget af diesellokomotiver, mens damplokomotiver besøger kørslen omkring minerne og rangeringen. Denne tjeneste har så stort omfang, at det i august 1982 krævede 7–8 lokomotiver i drift. I Villablino var 1C2t 11 (Krauss 1920/7626), 15 (Macosa 1956/150), 16 (Macosa 1956/151) og 17 (Krauss 1914/6918) i arbejde, mens 1C1t 1 (Baldwin 1919/56265), 2 (Baldwin 1919/52266) og Ct 53 Couillet 1927/1794 (bredspor) arbejdede i Ponferrada. Ct 54 (Energie 1927/357) (bredspor) sås efter al sandsynlighed i nabobyen San Miguel. Øjensynlig var yderligere 5 damplokomotiver driftsduelige.



2C2t FEA »Andorra« (Jung 11467/1953) med tog ca. 5 km fra minen i Andorra, 25. august 1982.
Foto: Per M. Jensen

3) **Cistierna-Sabero:** Ifølge lokale oplysninger skal der være to damplokomotiver i drift på denne strækning.

Oplysninger: Mikkel Høgh/Per M. Jensen/forkortet af red.



Deltic (British Rail class 55)

I tillæg til de to bevarede eksemplarer af typen, som omtales i »Jernbanen« 5/1982, er det siden lykkedes at redde endnu to (55 009 Alycidon og 55 019 Royal Highland Fusilier). De er blevet købt for £ 40.000 af foreningen Deltic Preservation Society (37, Richardson Road, Stockton-on-Tees, Cleveland County, England TS18 3LH). Foreningen tæller ca. 2.000 medlemmer, ganske imponerende, når man tænker på, at formålet alene er bevarelsen af en enkelt lokomotivtype, endda et diesellokomotiv.

Lokomotiverne blev overtaget i august 1982 og overførtes straks til North Yorkshire Moors Railway Society, der driver strækningen Grosmont-Pickering. Her nåede lokomotiverne at køre næsten 1.300 km, inden sæsonen sluttede i oktober.



1C2t PV nr. 16 (Macosa 151/1956) tager vand i Villablino.

Foto: Per M. Jensen

Interesserede kan søge yderligere oplysninger hos foreningen, medlemskab koster £ 6,50 p.a. Man betaler bl.a. for bladet Deltic Deadline (6 nr. p.a.) og får ret til rabat på NYMR.

Oplysninger: Ole Edvard Mogensen/forkortet af red.

Bog anmeldelser

Nalle Elfquist: Ångtågen lever!

Bilder från svenska musejárnvägar. Stockholm 1983, LTs förlag. 131 s. 147 fot. 8 kortskitser. 21x28 cm ib. Pris ca. 195 kr.

Bogen præsenterer indtryk fra otte svenske jernbanemuseumsforeninger, som forfatteren har opholdt sig ved sidste sommer. Det drejer sig om Gefle-Dala Järnvägsklubb, der kører tog på strækningen Falun-Grycksbo, Klippan-Ljungbyheds Järnväg, Skånska Järnvägar (Brösarp-St. Olof), Anten-Gräfsnäs Järnväg, Jädraås-Tallås Järnväg, Uppsala-Lenna Järnväg, Ohs Bruks Järnväg og Östra Södermannlands Järnväg. Banerne, der med undtagelse af førstnævnte, der lejer sig ind hos SJ, alle har egne strækninger, er valgt, fordi de råder over de længste strækninger blandt de godt hundrede svenske baner, museer og lokomotivbevaringsforeninger, som findes i vort broderland.

Frengangsmåden er, at hver banes udvikling fortælles af en af de lændende bag kulisserne i det pågældende arbejde, og at denne indledning efterfølges af 15-20 stemningsfulde fotografier fra strækningen. Her dominerer billeder ude fra linien. Det betyder, at læseren får et rimeligt indtryk af de omgivelser, som omgiver jernbanestrækningen. Det kan være meget godt således at udbrede et kendskab til de billedmæssige og landskabelige værdier. Det ligger også forfatteren på sinde; for som han siger, er arbejdet bag kulisserne med restaurering og med råkdolt sporarbejde uden for sæsonen måske grundstammen i museumsvirksomheden, og billeder af dette arbejde kan genfindes i foreningernes blade og tidsskrifter; men hans interesse går i retning af togtrafikken, den udadvendte side af indsatsen. Derfor leder man også forgæves efter en fuldstændig dækning af bestanden af museumsmateriel,

materielfortegnelser og statistik. Vi får til gengæld et billede af svensk sommer i forskellige landsdele med tog på tre sporvidder.

jDk

Hans Gerner Christiansen: Sådan husker jeg - OMB (Nordvestfynske Jernbane).

Odense 1983, eget forlag.

Hos boghandler eller DJK Salgsafdeling.

62 s. A5. 96 fot. Kr. 45,00.

Som den anden i forfatterens række af erindringsbøger fra de fynske privatbaners sidste år har HGC nu selv udgivet sine indtryk af OMB, hjulpet både med oplysninger og tilsvarende vigtigt, med billeder af Arne Kirkeby, også en entusiast med indgående kendskab til de fynske baner i stort og småt. Indholdet er disponeret på samme måde som i den foregående bog om OKMJ (Odense-Kerteminde-Martofte Jernbane); først præsenteres det rullende materiel (damplokomotiver, motorvogne, personvogne, pakvogne, lukkede og åbne godsvogne), dernæst følges sidebanen Bogense-Brenderup og stamstrækningen Odense-Middelfart, og bogen afsluttes med et afsnit om damptogene og banens sidste tog.

Teksten vidner om forfatterens kendskab til banens strækning og drift og hans store interesse for bl.a. dens oprindelige, uspolerede privatbanekarakter. Materiellets enestående ensartethed er i nogen grad skyld i, at bogen får et ensartet præg, som dog opvejes af de vekslende omgivelser, mindre undskyldeligt er nok tekstens til tider vel overfladiske karakter og manglen på et kort over banen. Vi er ikke alle så lokalgeografisk stærke som forfatteren. Afslutningsvis må konklusionen dog blive, at hensigten med at beskrive denne lille banes sidste år i billeder er lykkedes hvad angår materiel og strækning.

jDk

Jernbanenyt - kort fortalt

DSB

Rullende materiel

Januar kvartal 1983

Nyt materiel: Fra »Scandia-Randers A/S« er leveret 12 stk. dieselhydrauliske motorvogne (2. klasse/bagagerum) **MRD 4245-4256** (vest), 2 stk. personvogne (2. klasse) **Bn 20-84, 965, 966** (øst), 11 stk. personvogne (2. klasse/styrerum), **Bns 29-84 553 - 29-84 563** (øst) og 13 stk. lukkede godsvogne **Hbikks-tt 237 2, 008, 038-049** samt 3 stk. sneplove **980 3, 143-145**; fra Tyskland er indkøbt (og istandsat på »Centralværkstedet i Århus«) 2 stk. personvogne (2. klasse/liggevogne) **Bcm 51-40, 400, 403** (tidl. DB 05-40, 628 og 05-42 972) og 2 stk. postvogne **Pm 90-44, 730, 731** (tidl. DB 00-59 003 og 00-39 005); fra Sverige er indkøbt 6 stk. beholdervogne (brugte) **720 3, 126-128, 130, 133, 135** (privatejede: »Kommunekemi A/S«, Nyborg).

Udrangeringer: 3 stk. traktorer nr. **24, 46** og **47, 26** stk. personvogne: **Bgh 29-63, 110, 119, 122, 125, 126, 132, 134, 136, 144, 205, 208 - Bjh 29-24, 302, 305, 307 - Bxh 28-21, 393, 396 - BDh 82-24, 264, 268, 271 - Cls 29-27, 702, 705, 709, 712, 715, 717, 718** samt 11 stk. bagagevogne: **Dh 92-68, 001, 003-008, 010-012, 024.**



Status - efter til- og afgang i januar kvartal bestod vognparken pr. 31. marts 1983 af:

917 stk. personvogne (styre- og bivogne for MA-lyntog og S-tog ikke medregnet). Tilgang: 15 vogne - afgang: 26 vogne (jvf. ovenfor).

95 stk. post- og bagagevogne. Tilgang: 2 vogne - afgang: 11 vogne (jvf. ovenfor).

4057 stk. lukkede godsvogne. Tilgang: 13 stk. (litra Hbikks-tt, jvf. ovenfor) - afgang 152 vogne.

1766 stk. åbne godsvogne. Tilgang: Ingen - afgang: 15 vogne.

2008 stk. tjenestevogne. Tilgang: 44 vogne: **950 3 192** »sporværktøjsvogn« (Bafd.), **951 2 879** »bogietransportvogn« (Mafd.), **980 0, 225, 226** »mandskabsvogn« (Bafd.), **980 1, 419, 424, 425, 428-430** »skinnetransportvogn« (Bafd.), **980 3, 143-145** »sneplov« (Bafd. - jvf. ovenfor), **982 0, 032-034** »ledsagevogn« (APafd. - tidl. litra Dh) og 28 stk. af godsvognstype - afgang: 11 vogne: **875** (Mafd.), **956, 959, 969** og **980 0 229** (alle Bafd.) samt 6 stk. af godsvognstype. (605 stk. af tjenestevognene er af specialtype).

589 stk. privatejede vogne (samt 9 stk. lejet af DSB). Tilgang: 6 vogne, jvf. ovenfor - og afgang: **070 1 031** (»Kommunekemi A/S«), **070 1, 217, 246, 248, 250** (»Gulf Oil A/S«), **070 1, 405, 410** (»Grindstedværket A/S«).



I fortsættelse af den oprindelige ordre på 2 stk. elektriske lokomotiver blev der den 30. marts 1983 afgivet ordre på yderligere 8 stk. lokomotiver, litra EA 3003-3010, hos de samme leverandører.

Overenskomsten af april 1982 indeholder som bekendt bestemmelser og fastlagte priser for denne yderligere anskaffelse.

Leveringen af de 8 lokomotiver vil ske med 4 stk. i perioden august-november 1985 og 4 stk. i januar-februar 1986.



Der har igennem nogen tid pågået forprojektering af ny S-togstype med henblik på anskaffelse af S-togsmateriel, dels til mertrafik, dels til brug ved løbende udskiftning af den nuværende materielpark.

Hovedstadsrådets trafikudvalg kunne den 8. juni fremsende en indstilling til selve rådet om efter DSBs rekommandation at anskaffe togsæt af en type, hvor den elektriske udrustning leveres af ASEA.

Uanset nyanskaffelserne vil det allerede fra 1983 være nødvendigt at påbegynde et arbejde til sikring af driftsstabilitet samt en vis modernisering på samtlige vogne af hidtidig type.

Det drejer sig om renoveringsarbejder som, i lighed med hvad der er tilfældet for andet materiel, må gennemføres i større eller mindre grad efter 12-15 års drift og drejer sig om:

- snesikring af døre,
- fortsættelse af igangværende motorrenovering,
- reparation af tæringers især omkring vinduer,
- hærværkssikring af sæder,
- montering af askebægre,
- montering af tværskydedøre.

Med henblik på udarbejdelse af et specifikt program for, hvad arbejdet skal omfatte, har et S-togsvognsæt været nøje gennemgået af Scandia-Randers A/S. Det er dog ikke endeligt besluttet, hvor arbejdet i givet fald skal udføres.

Bane og bygninger

Depotværksted for MR-togsæt: Som følge af udvidelse af trafikken med MR-tog og udskiftning af MO-tog med MR/MRD-togsæt, hvoraf der i vest-området i alt påregnes 84 MR/MRD-togsæt i 1984, har der allerede i 1981-82 været påtænkt opført et særligt depotværksted for MR-togsæt i Struer. For ikke at skulle skille togsættene kræves der en værkstedshal på ialt 55-60 meter's længde.

I november 1981 nedbrændte den ældste af ringremiserne indeholdende 18 spor med tilhørende sidebygninger, hvilket satte ekstra pres på planerne om et nyt maskindepot. Et særligt udvalg afgav i foråret 1982 rapport om placeringen af en ny hal indeholdende 3 spor og sidebygning. I den mellemliggende periode er der foretaget afhjælpning for de alvorlige mangler via midlertidige foranstaltninger, der er udført billigst muligt, som uisolerede, lette konstruktioner, over fyrgrav svarende til et stort drivhus med PVC-plader og ved forlængelse af motorremisen er der anvendt galvaniserede pandeplader. Bygningerne er afleveret og ibrugtaget i 1982.

Der var imidlertid ikke enighed mellem DSB, de lokale og de centrale myndigheder om lokalplanpligt for DSB ved et så stort anlæg, hvilket gav anledning til revurdering. Revurderingen har medført en række trafiktekniske omvurderinger, som har medført en prioritering til fordel for en placering af depotet tættere på stationen og uden kravet om lokalplan, idet depotet opføres på brandtomten fra den nedbrændte remise.

Projekteringsarbejdet er påbegyndt på dette grundlag og udbydelse af byggearbejderne forventes ca. den 1. oktober 1983 og færdiggørelse og ibrugtagning forventes i august 1984.



Den kommende **Høje Tåstrup station** vil blive placeret på en bro, som fører hen over de forsænkede sporarealer og perroner og forbinder den sydlige del af Høje Tåstrup planen med den nordlige. Denne stationsbro er nu udbudt i offentlig licitation og forventes igangsat i løbet af sommeren 1983.

På grund af regeringens sparekrav er der foretaget en revurdering af bygningsanlægget. Ved forhandlinger er det lykkedes Baneafdelingen at opnå enighed med Høje Tåstrup kommune og Hovedstadsrådet om et ændringsforslag, der er billigere, men hvor intentionerne i det oprindelige projekt alligevel er bibeholdt.

Bygningsanlægget deles i to etaper. Første etape består af en stationshal, hvorfra der via elevatorer og escalatorer er adgang til en S-togsperron og to fjerntogsperroner. Denne 1000 m² store stationshal er overdækket af tre tøndeformede hvælv, hvoraf det midterste og største fortsætter tværs over busbroen og overdækker en 18 m bred fodgængerovergang.

I umiddelbar tilknytning til denne stationshal udføres billetsalg og tilhørende publikums- og personalefaciliteter mod syd samt minibar og butik mod nord, begge dele i én-etages pavillonbygninger. Fortovene på hver side af busgaden bliver overdækket med 5 m brede baldakintage.

Den store stationshal bliver opført som permanent byggeri, medens de énetages pavilloner og baldakintagene udføres som midlertidige, flytbare moduler, som i en senere etape, og i takt med byens udvikling, kan genanvendes andetsteds og give plads for et permanent anlæg i byens formsprog og materialer.

Høje Tåstrup station var planlagt at skulle stå færdig ca. 1. juni 1986 - i forbindelse med sommerkøreplanens ikrafttræden. De nyeste sparekrav fra regeringen kan dog medføre, at kun S-banedelen kan stå helt færdig til denne dato.



Storebælt: I tilslutning til Folketingets debat om de fremtidige trafikforbindelser mellem Øst- og Vest-danmark den 3. marts var der 1. behandling af et forslag til folketingsbeslutning om »iværksættelse af 1. etape af sammenlægning af bil- og baneoverfarten på Store Bælt«.

Og bl.a. forslagsstillerne fra det radikale Venstre kunne ved denne lejlighed notere sig, at forslaget i sit videre forløb i tinget sandsynligvis kan mønstre et flertal - selv om den egentlige beslutning omkring fast storebæltforbindelse samme dag blev udskudt til 1985.

Den pågældende 1. etape omfatter principielt en forlægning af de tre brede jernbanefærgers sejlads fra Korsør-Nyborg til Korsør-Knudshoved. Og den hertil hørende udbygning af de faste anlæg omfatter et bredt jernbaneleje (forberedt til kombidrift) i Knudshoved med tilhørende sporriste m.v. og sportilslutning ind til eksisterende bane-tracé nord for Nyborg station.

Omkostningerne ved tilvejebringelse af de faste anlæg er anslået til størrelsesordenen 700 mio. kr.



Kalundborg-Århus: Den 4. marts havde Folketinget 2. og sidste behandling af et forslag til folketingsbeslutning om »fremrykning af bygning af 2 færges til Århus-Kalundborg overfarten«, og det besluttedes herved straks at iværksætte denne færgeanskaffelse.

For Baneafdelingens vedkommende indebærer også dette en betydelig ressourceindsats i de tilhørende ændringer og udbygninger af de faste anlæg i Århus og Kalundborg.



I de oprindelige planer for »El-projektet« forudsattes en 18-årig anlægsperiode for elektrificeringen af i alt 2100 km spor med færdiggørelse i 1997 af hele projektet. Det i »Finanslovsforslaget 83« indeholdte anlægsprogram er baseret på følgende ændringer i forhold til det oprindelige anlægsprogram: Kystbanen er forsinket 1 år fra 1984 til 1985, færdiggørelsen af vestområdet er forsinket 2 år fra 1997 til 1999.

»DSB« redigeres af Erik B. Jonsen

Nyt fra andre nordiske museumsbaneforeninger

Af Mogens Bruun

Forud for sommerferien skal jeg hermed bringe en oversigtsartikel vedrørende de fleste norske og svenske museumsbaneforeninger, samt en kort gennemgang af de få tilbageværende smalsporede jernbaner med ordinær trafik i Sverige.

For at gøre artiklen nogenlunde overskuelig er den delt i 4 hovedafsnit:

- Køreplaner 1983, en kort ajourføring af artiklen i »Jernbanen« nr. 3, 1982 vedrørende de 10 vigtigste museumsbaner i Norge og Sverige, samt om Thamshavnbanen i Norge, som åbnes søndag den 10. juli 1983.
- Kommende museumsbaner, om 2 baner, som er et forhåndsbesøg værd.
- Museumsbaneforeninger uden fast kørsel.
- Smalsporsbaner med ordinær person- eller godstrafik.

Køreplaner 1983

Som i fjor angives banerne i »geografisk rækkefølge« (i Norge fra sydvest mod nordøst, i Sverige fra nord mod syd) omtrent som hvis man på et landkort følger almindelig læseretning.

De anførte tog er som regel damptog, når andet ikke er anført.

Setesdalsbanen, Norge

Banen har sporvidden 1067 mm og udgår fra separat station 500 meter nord for Grovane station på Sørlandsbanen, 20 km nord for Kristiansand, hvorfra man lettest kommer til Grovane med bus fra Torridalens Bilruter, da næsten ingen NSB-tog stopper i Grovane.

Museumstogene kører således i 1983:

Køreanmærkning		S	LS	LS	S	On
Grovane	..... afg.	11.30	13.00	14.30	16.00	18.00
Beihølen	..... ank.	11.55	13.25	14.55	16.25	18.40
Beihølen	..... afg.	12.25	13.55	15.25	16.55	19.10
Grovane	..... ank.	12.40	14.10	15.40	17.10	19.25

S kører søndage 19/6-28/8-83

LS kører lørdage 2/7-27/8 og søndage 19/6-28/8-83

On kører onsdage 22/6-27/7-83

På turene mod Beihølen standses for besigtigelse af det gamle vandkraftværk i Kringsjå.

Krøderbanen, Norge

Udgår fra statsbanestationen i Vikersund, som ligger mellem Hønefoss og Hokksund, ca. 100 km vest for Oslo.

Norsk Jernbaneklubb kører veterantog på de 6 søndage fra 7. august til 11. september, iøvrigt efter samme køreplan som i fjor, altså med afgang:

Krøderen	..... afg.	10.00	14.35
Vikersund	..... afg.	12.00	16.10

og køretiden er 70/75 minutter.

Banen blev bygget i 1872 med sporvidden 1067 mm, men ombygget til normalspor allerede i 1909. Den er et charmerende levn fra en tid, hvor samspillet mellem baner og indsøskibsfart var af afgørende trafikal betydning i Norge. Ved endestationen Krøderen var der livlig udveksling af passagerer og gods til og fra diverse pladser langs den 60 kilometer lange sø Krøderen, og i visse isvintre – hvor dampskibssejladsen var indstillet – foretrak man befording med hestekane over isen fremfor ad landjorden langs søen. Trafikken over isen var endda lagt i fast køreplan i visse perioder.

Krøderen station er et enestående velbevaret jernbanekulturminde, men for få år siden var der udsigt til, at det skulle gå tabt, idet vejmyndighederne ønskede den lokale rigsvej omlagt til banearealet, da vejtrafikken var til gene for byen. Planen indebar, at banen blev afkortet ca. 1 kilometer med anlæg af ny station – for den daglige godstrafik – lige udenfor byen Krøderen. Heldigvis lykkedes det for Norsk Jernbaneklubb – gennem udarbejdelse af et alternativt vejforslag, og gennem samarbejde med Norges rigsantikvar – at få ændret vejplanerne, således at banen er sikret, idet rigsantikvaren har fået fredet Krøderen stationsbygning og baneareal m.v.



1C1t Setesdalsbanen nr. 5 på Grovane station.

Foto: Setesdalsbanen

Urskog-Hølandsbanen, Norge

Den i »Jernbanen« nr. 1 og 3, 1982 omtalte baneudvidelse frem til Sørumsand station vil blive udstrakt over 2-3 år, og banen udgår således stadig fra Presterudkrydset lidt øst for Sørumsand station, der ligger 38 km øst for Oslo på banen mod Kongsvinger.

Der køres på søndage fra 19/6 til 28/8-83 efter fast timeplan med afgang 11.30, 12.30, 13.30 og 14.30. Ved en trykfejl i den officielle køreplan »Rutebok for Norge« juni-udgaven er tiderne angivet som 11.30, 13.00, 14.30 og 16.00, men det er galt, og antagelig rettet i juli-udgaven.

Thamshavnbanen, Norge

Her er sket store fremskridt siden artiklen i sidste nummer af »Jernbanen«. To af banens lokomotiver – ellokomotiv nr. 5 og diesellokomotiv nr. 10 – er sat i stand og driftsklare, og alle 3 personvogne vil blive pudset op og taget i brug ved indvielsen, og senere restaureret efter tur. Bygning af jernbanekiosk og flytning af vognremise fra Thamshavn er foreløbig udsat.

I ugen før indvielsen vil der være omfattende prøvekørsler, blandt andet for pressen og NRK-Fjernsynet, og muligvis vil der lørdag den 9. juli blive et par ture for publikum, men det er ikke helt klart.

På åbningsdagen, søndag den 10. juli, køres kontinuerligt fra kl. 13.30 så længe der er passagerer. De følgende søndage fra 17. juli til 21. august samt lørdag den 20. august køres 3 tog i hver retning:

Løkken	afg.	11.00	12.30	14.45
Svorkmo ..	afg.	11.50	13.20	15.35

og efter behov køres et ekstratog fra Løkken 16.15 og fra Svorkmo 17.05.

Togenes køretider er 30 minutter inklusive 10 minutters ophold i Klinghåmmår'n på vejen til Svorkmo og 20 minutters køretid fra Svorkmo til Løkken. Der standses efter behov ved trinbrætterne Jordhusmoen og Skjøtskift.

Løkken og Svorkmo ligger henholdsvis 163,5 og 54,5 meter over havet, så banen på 6,1 km stiger 109 meter. Største stigning er 44,1 promille og mindste kurveradius er 70 meter. Sporvidden er 1000 mm, og kørestrommen er 6600 volt en-faset 25 perioders vekselstrøm. Tidligere anført 6500 volt.

Om søndagen kan man komme til banen med bus fra Trondheim klokken 13.00, ankomst Løkken 14.35 og retur fra Løkken 16.45, ankomst Trondheim 18.20.

For den, som ønsker en middag eller overnatning, findes i banens brochure en annonce fra et lokalt hotel, Bårdshaug Herregård, Orkanger, telefon 00947-7481055, og her kan man bo i Thamshavn stationsbygning, som er hotellets annex. Mellem Orkanger (Thamshavn) og Trondheim er der gode busforbindelser på hverdage.

Togkrydsning mellem Mariefred og Läggesta, ÖSLJ.

Foto: Lennart Nilsson

Jädraås-Tallås Järnväg, Sverige

Af den i sin tid 86 km lange privatbane DONJ (Dala-Ockelbo-Norrunds Järnväg) er ovennævnte 4,5 km bevaret som museumsbane. I Jädraås har banens ejer, Kopparfors AB, skænket banens bygninger, herunder stationshus, remiseanlæg, vandtårn, værksteder og lagerbygning til jernbaneforeningen JTJ.

Til driften råder JTL over et stort mallet-lokomotiv med 2 gange 3 drivhjulssæt og 3-akslet tender, samt 3 mindre damplokomotiver, 2 motorlokomotiver og et akkumulatorlokomotiv. Desuden findes 2 helt unike dampkøretøjer, dampvognen »Majorn« fra 1888 og en dampdraisine fra 1897, begge i driftsmæssig stand.

DONJs tidligere sidebane Vintjärn-Åg-Hinsens Järnväg (omtalt under denne rubrik i »Jernbanen« nr. 3, 1983) er i samlingerne repræsenteret gennem et damplokomotiv, en personvogn, en godsvogn og en motortrolje, medens det øvrige materiel overvejende repræsenterer DONJ og den lidt sydligere bane Byvalla-Långshyttens Järnväg. Fra sidstnævnte findes damplokomotiver og vogne ved flere svenske museumsbaner, blandt andet fordi BLJ var 100% dampdrevet lige til nedlægningen i 1964.

Jädraås ligger ca. 20 km vest for byen Ockelbo, og kommer man i bil fra Gävle kører man mod vest, senere nord-vest over Sandviken-Järbo-Jädraås. Forbindelse med bus fra Ockelbo findes kun på hverdage.

Museumstogene har køreplan som i fjor, men lidt længere sæson, idet der i tiden indtil 4. september 1983 køres hver søndag, **undtagen** 14. og 28. august.

Køretiden er 16-20 minutter og de 4 faste afgang er:

Fra Jädraås	11.00	12.07	13.15	14.28
Fra Tallås	11.28	12.41	13.48	15.01

og normalt køres ekstratog, så der køres med 2 damptog og togkrydsninger i Pallanite. Den 7. august holdes JTJ-dag, hvor det meste af det rullende materiel vises frem, og mallet-lokomotivet (nr. 8) kommer i trafik denne dag og enkelte andre gange. Nærmere herom på telefon 00946-29745190.



Östra Södermanlands Järnväg's museumstog holder ved Läggesta Södra, fra 1973 ny endestation.

Foto: Lennart Nilsson



Uppsala-Lännaholm, Sverige

Sidste år flyttedes skinnestrafikken fra lørdag til søndag, således at man om søndagen kørte hvert andet tog med damplokomotiv og hvert andet som skinnibus.

I år har man varieret trafikken på en ny måde. Alle tog er damptog fra Uppsala til Bärby, hvor man skifter til diesellokomotiv, inden toget fortsætter turen til Lännaholm. På tilbageturen er der påny krydsning i Bärby, hvorfra togene er damptog til Uppsala.

Fra Uppsala kan man derved få en returrejse på ca. 1 time med damptog, eller på ca. 2½ time med begge togarter og ½ times endestationsophold.

Damptogenes afgangstider er således:

Fra Uppsala	....	10.30	12.00	13.30	15.30
Fra Bärby	.....	11.03	12.33	14.03	16.13

Med diesellokomotiv (type Z6p fra Roslagsbanen) kører togene med disse tider på den østlige del af banen:

Fra Lännaholm	..	10.25	11.55	13.35	15.45
Fra Bärby	.....	10.58	12.28	14.08	16.10

Damptogene kører på søndage indtil den 18. september 1983, medens videreførslen som motortog mellem Bärby og Lännaholm kun foretages indtil søndag den 28. august 1983.

Udenfor køreplanen køres tomme tog til og fra remisen i Faringe. Her kan man som jernbaneentusiast eventuelt få lov at medfølge ved henvendelse til klubbens togpersonale, ifølge dens informationschef Lennart Heljefors.

Mariefred-Läggesta, Sverige

Denne meget fornemme museumsjernbane, som bærer navnet »Östra Södermanlands Järnväg« er et museum for de 7 baner med 600 mm sporvidde, som har haft regelmæssig persontrafik.

»Östra Södermanlands Järnväg« hører oprindeligt under Svenska Järnvägsklubben og var udenfor England/Frankrig

den første museumsbane i Nordeuropa, idet den i årene 1959-64 var beliggende ved Lina teglværk udenfor Södertälje, men da her blev for trangt, fik man muligheden for at overtage en elektrisk normalsporet sidebane, som var nedlagt. Køreledninger m.v. er nedtaget, og sporvidden blev ændret fra 1435 til 600 mm med bistand fra den store privatbane TGOJ's baneafdeling og i 1966 genopstod banen på sin nuværende beliggenhed.

Her er dog sket en mindre baneudvidelse for nogle år siden. I 1966 endte banen på den gamle normalsporstracé i østenden af Läggesta station, og her blev anlagt en lille drejeskive, som stammede fra banen Ohs-Bor. I 1973 blev banens nye endestation (kaldet »Läggesta Södra«) indviet. Den ligger (som navnet antyder) lige syd for SJ-stationen og har gode spor- og ekspeditionsforhold samt stor parkeringsplads for turister. Baneindføringen til Läggesta Södra krævede to viadukter, en som fører sporet over SJ-banelinien, og en som fører sporet under en landevej lige ved stationen. Baneforlægningen i 1973 blev delvis udført af arbejdsmarkedstyrelsen (AMS) som beskæftigelsesarbejde, og den midlertidige stations drejeskive er forlængst ført tilbage til Bor igen.

Läggesta ligger 70 km vest for Stockholm, ved banen til Eskilstuna, og Mariefred er en meget idyllisk by ved søen Mälaren.

Banen udmærker sig bl.a. ved en lang køresæson:

Søn- og helligdage fra 1. april til 25. september.

Lørdage fra 7. maj til 24. september.

Daglig fra 18. juni til 7. august,

og i perioden 11. juni til 21. august er der daglig dampskibsforbindelse med Stockholm, idet dampskibet S/S »Mariefred« dagligt sejler fra Stockholm (Klara Mälerstrand) kl. 10.00 og fra Mariefred 16.30. Sejltime ca. 3½ time.

Bortset fra de små ændringer i sæsonlængden er banens køreplan som i fjor med følgende faste afgang:

Fra Mariefred	.....	10.40	12.42	13.51	14.42	16.46
Fra Läggesta Södra	..	11.05	13.05	14.15	15.05	17.09

og med ekstra afgang på lørdage og søndage som i fjor.

Anten-Gräfsnäs Järnväg, Sverige

Denne bane repræsenterer nogle af de mange 891 mm-baner i Sverige, og er en del af den tidligere privatbane VGJ (Västergötland-Göteborg Järnväg), som var stambanen i det smalsporede västgöta-banenet.

Anten ligger 48 km nord-øst for Göteborg ved vestsiden af søen Anten.

Museumstogene kører på søndage fra 15. maj til 28. august:

Fra Anten hver time fra kl. 11.00 til kl. 15.00
Fra Gräfsnäs hver time fra kl. 12.15 til kl. 16.15

Desuden køres på tirsdage i højsæsonen:

Fra Anten 10.15 13.30
Fra Gräfsnäs 11.10 13.30

I Gräfsnäs er banen ved at få anlagt ny endestation med nye perroner og spor. Her findes Gräfsnäs Slotsruin (fra 1500-tallet) med tilhørende slotspark. Slottet er nedbrændt 3 gange med 100 års mellemrum i 1634, 1734 og 1834.

Ohsabanen, Sverige

Denne charmerende skovbane, med sporvidden 600 mm, er bygget mellem 1907 og 1910 som forbindelse mellem papirmassefabrikken i Ohs og jernbanestationen i Bor. I 1967 ophørte disse transporter og 3 år senere genopstod banen som museumsjernbane, og flere DJK-medlemmer vil huske banen fra vore udflugter dertil i 1973 og 1980.

Banen er 15 km lang, men de fleste tog kører kun den kortere delstrækning Ohs-Gimarp. Her tager en dobbeltrejse 55 minutter, inklusive 7 minutter i Gimarp.

Afgangstiderne for tog helt til Bor, som køres søndage i

Søndage i juni, juli og august 1983

Fra Ohs 11.00 12.30 14.00 15.30

Lørdage i juli, samt tirsdage, onsdage, torsdage 12/7-28/7-83:

Fra Ohs 14.00 15.30

Afgangstiderne for tog helt til Bor, som køres søndage i juli, er:

Fra Ohs 9.00 13.30
Fra Bor 10.40 15.10 (sidste uden returrejse)

Som hovedregel er alle tog damptog, men i visse tilfælde køres med veteranmotorlokomotiv. Den 20.-21. august (Ohsabanens dage) køres udvidet køreplan med de fleste lokomotiver i drift.

Nærmere oplysninger om Ohsabanen på telefon 00946-37051075 eller 00946-47028662.

Klippan-Ljungbyheds Järnväg, Sverige

Denne 10 km lange normalsporede bane (en rest af privatbanen Klippan-Röstänga, som senere indgik i statsbanelinien Klippan-Eslöv) i Vestskåne er åbnet som museumsjernbane i 1980.



1C1t Göteborg-Borås Järnväg S 23 og 2C T3 Helsingborg-Hässleholm Järnväg H3 21 med Klippan-Ljungbyhed Museiförening's tog fotograferet på strækningen.

Foto: Uno Pettersson

Der køres søndage fra 19. juni til 28. august 1983 med afgangstiderne:

Klippan	afg.	11.00	13.00	15.00
Ljungbyhed	afg.	11.50	14.00	16.00

og som det fremgår andetsteds i bladet har Dansk Jernbane-Klub en udflugt til denne bane søndag den 14. august 1983, hvor både turen og tilrejsen foretages med damptog.

Brösarp–St. Olof–Gyllebosjö, Sverige

Denne 20 km lange normalsporede bane i det østlige Skåne drives af foreningen Skånska Järnvägar, og banen er en del af strækningen Kristianstad–Gärnsås, som er nedlagt, men bevaret.

Mellem Brösarp og St. Olof køres damptog på søn- og helligdage fra 8. maj til 11. september med disse afgangstider:

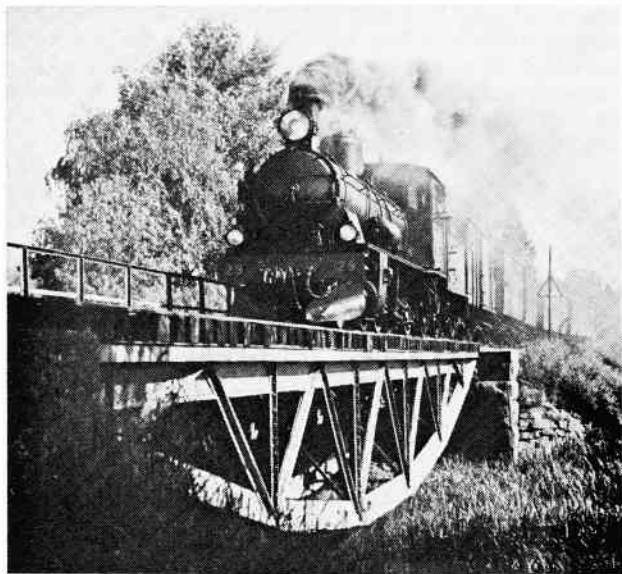
Kørselsanm.	d	d	d	d			
Brösarp ..	afg.	10.45	11.30	12.20	13.15	14.15	15.10
St. Olof ..	afg.	11.30	12.25	13.15	14.23	15.10	15.55

d = Disse 3 damptogpar kører søndage 3. juli – 7. august.
De øvrige 3 damptogpar kører søndage 8. maj – 11. september.

Desuden skinnebus fra Brösarp kl. 11.02 i tiden 5. juni – 28. august. Skinnebussen returnerer fra St. Olof i højsæsonen (3/7–7/8) kl. 16.16 og i lavsæsonen kl. 15.10 (juni og 14.–21.–28/8).

På den 7 km lange delstrækning St. Olof–Gyllebosjö kører gamle danske skinnebusser (fra ØSJS) på søn- og helligdage fra 5. juni til 28. august, dog således at **sidste** togpar kun køres 3. juli – 7. august.

St. Olof	afg.	12.05	13.48	15.43
Gyllebosjö	afg.	12.55	14.50	16.00



1D T2 VGJ nr. 29 passerer broen over Filan med udflugtstog for ejerne, Skara Järnvägsmuseum, 2. juni 1973. Foto: Sven Kjellgren

Køretiden på denne strækning er 15 minutter.

I højsæsonen, hvor der kører 2 dampogsstammer, foretages 5 togkrydsninger i Vitaby mellem Brösarp og St. Olof i tiden mellem kl. 11.45 og 15.26.

Kommende museumsbaner

Er man på ferierejse gennem Sverige kan jeg anbefale en kortere visit hos en af de jernbaneforeninger, som arbejder hen imod en fast museumsbanetrafik.

Vadstena

I denne dejlige turistby ved Vättern's østside findes Västra Östergötlands Järnvägsforening, som arbejder på – såvidt muligt fra 1984 – at oprette museumsbane mellem Vadstena og Fågelsta, i første omgang dog eventuelt kun mellem Vadstena og Aska, da sporet øst for Aska er stærkt undermineret og kun farbart med stor forsigtighed.

Banen er den sidste rest af det omfattende østgöta-smal-sporsnet, som udgik fra Linköping og havde en sporvidde på 891 mm og elektrisk drift på de fleste af sine strækninger, indtil staten overtog banerne og fjernede ledningerne.

Foreningen ejer to små diesellokomotiver (lokomotorer, litra Z4p) samt en del person- og godsvogne, men foreløbig intet damplokomotiv – der er dog håb om at et sådant kan købes, lejes eller lånes, når banen kommer igang.

På grund af en politisk strid i Vadstena byråd er jernbanestationen og praktisk taget hele dens areal og miljø først nu blevet sikret, idet det store oppositionsparti (vi nævner ingen navne) hellere havde set arealet udlagt til bolig- og plejehjemsbyggeri.

På lørdage og søndage (muligvis dagligt i højsæsonen) kører foreningen en del af materiellet fra remise og depotspor frem til beskuelse ved perronen, og i en af vognene kan man købe bøger, postkort m.v.

Jeg skal i et senere nummer vende tilbage med en artikel om denne bane og dens baggrund. Det ville være glædeligt, om den gensidige velvilje mellem jernbaneforeninger kunne bidrage til at løse spørgsmålet om et damplokomotiv.

Skara

Denne by var tidligere det store knudepunkt på västgötanettet. Herfra udgik tog i 6 retninger, og i den gamle rundremise i den østlige ende af stationen holder foreningen »Skara Järnvägsmuseum« åbent hus på lørdage og søndage i sommertiden.

Ved DJKs deltagelse i Svenska Järnvägsklubbens jubilæumsudflugt mellem Växjö og Västervik i maj 1978 har en del af vore medlemmer kørt med Skara Järnvägsmuseums rullende materiel, idet toget bestod af det store damplokomotiv VGJ 29 og 5 personvogne, som dengang var overført fra Skara til Växjö.

Siden er tilkommet yderligere materiel, bl.a. damplokomotivet »Sten Sture«, som er bygget i England i 1873 til Ulricehamns Järnväg. Denne bane er forlængst ombygget til normalspor og Sten Sture har længe været i drift ved en stenbrudsbane, hvis ejere, Yxhult AB har deponeret lokomotivet ved Skaramuseet. Desuden er fornylig anskaffet en skinnebusmotorvogn og en styrebivogn hertil.

Endvidere har foreningen 2 små diesellokomotiver (litra Z4p), som man heldigvis kunne låne til statsbanerne, da der pludselig blev lokomotivnød i Skara. Her har SJ 2 store diesellokomotiver (litra Tp) til godstrafikken, og mens et af disse var på hovedværkstedet i Örebro blev det andet torpederet og væltet af en tung cementlastbil. De store Tp-lokomotiver byggedes i 25 eksemplarer 1953–1954 som trækraftmodernisering af de engang mange smalsporsbaner. Der er nu kun 4 Tp-maskiner i drift – 2 i Skara og 2 i Växjö.

Foreningens binavn »Foreningen 29'an« er ændret til »Skara-Lundsbrunns Järnvägar« og Lundsbrunn ligger 11 km fra Skara ad banen mod Forshem. Banen er 30 km, hvoraf de 18 km Skara-Götene trafikeres med SJ-godstog, og de 12 km videre til Forshem ligger ubenyttet, men er afbrudt ved alle vejovergange.

Lejlighedsvis køres museumstog Skara-Lundsbrunn, i resten af denne sommer køres søndagene 21/8, 28/8 og 4/9-83, men køreplan kendes ikke. Det skyldes sporproblemer i Lundsbrunn, som har krævet, at man må rangere til Götene for at foretage omløb.

På længere sigt arbejder man henimod en permanent museumsbane til Lundsbrunn.

Andre jernbaneforeninger

Hermed en kort oversigt over en del af de dampstogskørsler som arrangeres denne sommer af de jernbaneforeninger, som ikke har fast kørsel, men anvender materiellet ved diverse festlige lejligheder.

Tjustbygdens Järnvägsforening (TJF)

I anledning af Västerviks 550 års byjubelæum køres dampstørtog den 20.–21. august og sandsynligvis også en weekend i september, beroende på hvilken tid i september at lokopersonale kan frigøres hos SJ. Køreplanen findes i sidste nummer af »Jernbanen«.

Nora-Bergslags Veteran Järnväg (NBVJ)

I anledning af det nordiske veteranskibsstævne i Mariestad ved Vänern (ikke at forveksle med Mariefred ved Mälaren) køres lørdag den 9. juli 1983 et dampstørtog over strækningen Örebro-Kumla-Hallsberg-Laxå-Gårdsjö-Lyrestad-Mariestad og retur. Toget starter kl. 8.05 og er i Mariestad 11.00 og returnerer 16.30 med ankomst Örebro 19.55. I løbet af eftermiddagen kører toget Mariestad-Lyrestad-Mariestad, men tiderne kendes ikke.

Toget trækkes af en stor hurtigtogsmaskine (hjulstilling 2C T3) bygget 1910 hos Nydqvist & Holm i Trollhättan til



1C T2 NVHJ nr. 22 (SJ L18p 3147) med ejerne, Tjustbygdens Järnvägsforenings blandetog, 14. maj 1983. Foto: Birger Ekelid

privatbanen SWB (Stockholm-Wästerås-Bergslagens Järnväg) og den har litra H3 nr. 58.

I veteranskibsstævnet deltager en halv snes fine gamle dampere. Deriblandt kan nævnes S/S Trafik (som siden 1892 har sejlet mellem Hjo og Hästholmen som bindeled mellem smalsporsbanerne i Östergötland og Västergötland), S/S Bohuslän (som på dagen sejler ture med publikum) samt den hjemlige S/S Skjelskør, der ellers sejler på Roskilde fjord.

I dagene 14.–17. juli kører NBVJ mellem Nora og Vikersvik, og det vil antagelig også ske den 27.–28. august i tilslutning til Nora markedet, men nærmere oplysninger kan fås på telefon 00946-58714050.

Sällskapet Ostkustbanens Vänner

Er man på vej til eller fra Norrland kan det måske interessere at vide, at denne forening, hvis interesseområde er østkystbanen fra Gävle over Sundsvall-Härnösand-Sollefteå til Långsele – kører dampstørtog den 9/7-83 i anledning af byen Kälarne's 100 års dag og den 17/7-83 i anledning af Fallens Dag i Näsåker. Lørdag den 9/7 køres Sundsvall (afg. 5.10) – Änge (09.35) – Bräcke (11.00) – Kälarne (13.30–17.00) – Långsele (ank. 19.40), og samme dag en kort rejse for publikum Kälarne-Håsjö. (På stambanen mellem Bräcke og Långsele).

Søndag den 17/7 køres Långsele (afg. 8.30) – Sollefteå – Långsele (10.00) – Ådalsliden (11.30–16.50) – Långsele (18.00–19.30) – Sollefteå (ank. 19.50) – Härnösand (22.10) – Sundsvall (ank. 23.40), og samme dag en kort publikumsrejse Ådalsliden-Betåsen.

Kalmar Järnvägars Museiförening (KJmf)

Foruden den i sidste nummer af »Jernbanen« omtalte rejse til Helsingborg (se nærmere herom i dette nummer under »Kommende udflygter«), køres en lignende rejse den 2.–3. juli for et sluttet selskab.

For offentligheden køres torsdag den 21. juli dampstørtog til glasverksbyen Orrefors. Der køres Kalmar (afg. 11.20) – Orrefors (12.15–15.00) – Nybro (15.20–16.20) – Kalmar (ank. 16.50).

Bergslagernas Järnvägssällskap, Göteborg (BJs)

I anledning af byen Mariestads 400 års jubilæum har der 14.-15. maj været afholdt »jernbanernes dage« i samarbejde mellem kommunen, statsbanerne og 2 jernbaneforeninger, BJs og JÅAJ (Järnvägsföreningen Åmål-Årjäng Järnvägar). SJ forestod en udstilling af moderne jernbanemateriel, og de 2 foreninger kørte dampstøtøget på strækningen Forshem-Mariestad-Lyrestad. Der kørtes 4 ture til Forshem og 5 til Lyrestad hver af dagene, og de 2 stamper blev trukket af store godstogsmaskiner (hjulstilling ID T3) litra E2 nr. 909 og 935, bygget i 1907 og 1908 af Motala Verkstad til statsbanerne.

Desværre kunne dette ikke publiceres i forrige nummer af »Jernbanen«, men til gengæld kan jeg ved et medlemsmøde vise 8 minutters smalfilm fra kørslerne.

BJs har flere arrangementer denne sommer af interesse for medlemmer, som måtte være på ferie i Sverige:

Lørdag den 23. juli er det Fallens dag i Trollhättan. Da åbner man de store vandfald, hvis vandmasser normalt er tæmmet i elektricitetsproduktionens navn, men den årlige åbning er en lokal og turistmæssig festdag. I samarbejde mellem BJs og G-P's Resetjänst, Polhemsplatsen 7, Göteborg (telefon 00946-31804530) arrangeres en rejse med dampskibet Bohuslän og BJs dampstøtøget, så man valgfrit rejser med tog og skib ned eller omvendt.

Skibet går fra Göteborg Stenpiren kl. 8.00 og ligger i Trollhättan fra 13.30 til 16.00 og ankommer Göteborg ca. 21.30. BJs festlige blå dampstøtøget (ikke original farve, men foreningen egen designfarve på personvogne) går fra Göteborg Centralstation 9.15 og er i Trollhättan 10.50. Det returnerer 17.30 og er i Göteborg 19.10.

Hvis rejsen med skib og tog (som koster ca. sv.kr. 95,-) er udsolgt, kan man rejse med støtøget begge veje. Billet sv.kr. 70,- købes i støtøget.

Under støtøgets »ophold« køres 3 billige publikumsture til Vänersborg via den kendte »niveauskæringsstation« Öksnered. Tiderne er:

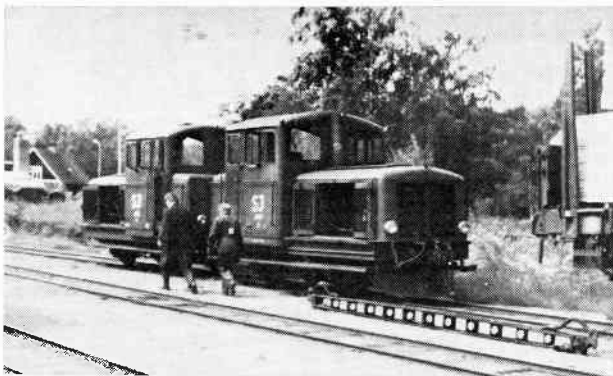
Trollhättan	..... afg.	11.05	12.50	14.25
Vänersborg	..... afg.	11.55	13.35	15.35

Lørdag den 13. august kører BJs og JÅAJ med to dampstøtøget på Bohusbanens delstrækning Munkedal-Tanum-Strömstad i anledning af Tanums kulturuge og »jernbanens dag«. SJ deltager med udstillinger af moderne jernbanemateriel i Tanum og Strömstad og veteranstøtøgene kører med disse afgangstider:

Strömstad	..... afg.	8.55	12.15	15.30
Munkedal	..... afg.	9.15	12.05	

Det skæve togantal skyldes et tomtog til Strömstad.

Turene tager 2-2½ time inklusive 20-60 minutter i Tanum, hvor begge dampstøtøgene er omkring kl. 10 og 13. En dobbeltrejse koster sv.kr. 50,- for hele turen og sv.kr. 30,- for enten Tanum-Munkedal eller Tanum-Strömstad. Børn 6-16 år halv pris.



Traktorerne SJ Z4p 402 og 399 gør ophold i Kvillsfors med godstøget Vetlanda-Järnforsen, 1982. Foto: Christian Bruun

Ordinær smalsporstrafik

Der findes – mig bekendt – 7 sådanne baner i Sverige, 2 med ordinær persontrafik og 5 med daglig, eller næsten daglig godstrafik.

De 2 smalsporsbaner med persontrafik er: Växjö-Hultsfred-Västervik.

Roslagsbanen (under Storstockholms Lokaltrafik), som omfatter:

Näsby – Lindholmen – Kårsta og sidelinierne:
Djursholm Ösby – Näsbypark.
Roslags Näsby – Österskär.

De 5 baner med regelmæssig godstrafik er de følgende 4 statsbanestrækninger:

Nossebro-Vara-Skara-Götene
Finspong-Hjortkvarn
Vetlanda-Järnforsen
Sävsjöström-Lenhovda

og ved disse strækninger kan man se, hvorledes den ordinære smalsporstrafik foregår i vore dage.

Desuden den elektrisk drevne privatbane Nordmark-Klaraälvens Järnvägar, som stadig trafikerer strækningen Deje-Hagfors, medens Deje-Karlstad-Skoghall ikke har været i brug de senere år. Siden benzinkrisen i 1973 har det flere gange været på tale at genoptage persontrafikken, og derfor har man bevaret det ene af de to moderne elektriske 3-vogns motortog som kaldes »Uddeholmaren« og er bygget i 1955 hos Hilding Carlsson i Umeå. I april 1983 har regeringen givet banen lov at sløjfe strækningen syd for Deje. Herefter vil banen Karlstad-Skoghall være normalspor mod hidtil trestrengsspor.

Den 15. januar stiftedes en ny jernbaneforening ved navn »Klaraälvbansans Vänner« med det formål at få udflugts- og turtrafik igang mellem Deje og Hagfors. Fra SP har man købt 2 skinnebusvogne (motorvogn litra Yp og styrevogn litra UBFYp), som medlemmerne skal sætte i stand, når vognene modtages.

★

Såvel til de medlemmer, som ved rejser i Norge og Sverige kan have lidt vejledning i denne artikel, som til de, der blot læser den af interesse, vil jeg slutte med at ønske en rigtig god sommerferie.

FORENINGS-NYT

Kommende udflugter

Søndag den 14. august 1983: Udflugt til Ljungbyhed, Skåne.

I samarbejde med Kalmar Järnvägars Museiförening og Museiföreningen Klippan-Ljungbyheds Järnväg kan Dansk Jernbane-Klub herved byde sine medlemmer på en ekstraordinær dampogsrejse til en rimelig pris.

Deltagerne må selv sørge for tilrejse til Helsingborg samt hjemrejsen fra Helsingborg. På udrejsen vil regionaltoget fra København H klokken 8.08 planmæssigt give forbindelse til færgen med ankomst Helsingborg 9.50.

Fra Helsingborg Centralstation (som ligger ca. 300 meter syd for Færgestationen) kører vi til Klippan med Kalmar Järnvägars Museiförenings veterandamp tog, som trækkes af en stor hurtigtogsmaskine, enten den tidligere statsbanemaskine litra B nr. 1367 eller den på side 36 i »Jernbanen« nr. 2 omtalte privatbanemaskine KJ 17. Vi er en slags gæster, idet toget primært kører for de rejsende på en 2-dages udflugt Kalmar-Helsingborg-Kalmar, og vi har fået reserveret 40 siddepladser og ståpladser i togets sidste vogn, som har store åbne endeperroner.

Toget stopper 5-10 minutter ved en togkrydsning, hvor der vil blive fotomulighed, men der holdes ikke fotostop undervejs til Klippan.

Ved ankomst til Klippan er der knapt to timer til museumstoget kører os til Ljungbyhed. I den ledige tid kan man besigtige den store remise, hvor nogle af museumsbanens 5 lokomotiver og en del vogne vil være trukket frem til fotografering, eller man kan besøge herregården Silverhill (ca. 800 meter fra stationen), hvor man kan bese veteranflyvemaskiner (på jorden og i luften), Rolls-Royce biler m.v. (entré sv.kr. 20,-), eller man kan holde spisepause.

Klokken 13.00 kører museumstoget os fra Klippan til Ljungbyhed, og her vil være et par fotostop undervejs. Fra Ljungbyhed returneres kl. 14.00 med ventet ankomst til Klippan 14.30. Inden vi tiltræder hjemrejsen med det ordinære SJ-tog afgang Klippan 15.21 får vi en speciel god fotomulighed i den østlige ende af Klippan station, idet museumstoget og Kalmartoget begge starter præcis kl. 15.00 og er indstillet på parallel-fotokørsel.

Planen for udflugten ser således ud:

Helsingborg Central ..	afg.	10.20 (mødetid 10.05)
Klippan	ank.	11.10
Klippan	afg.	13.00
Ljungbyhed	ank.	13.30
Ljungbyhed	afg.	14.00
Klippan	ank.	14.30
Klippan	afg.	15.21
Helsingborg F	ank.	15.50 (turen slutter)
(København H	ank.	17.21)

Pris for udflugten er kr. 80,- pr. person. Børn under 12 år rejser til halv pris. Husk at sørge for billet til og fra Helsingborg.

Tilmelding sker ved **senest tirsdag den 26. juli 1983** at indbetale ovenstående beløb på **postgirokonto 8 11 10 06, Dansk Jernbane-Klub, Udflugtsafdelingen, Hovedvejen 108, 2. tv., 2600 Glostrup.** Husk at anføre på talon til modtageren, hvad beløbet dækker. Girotalonen medbringes i toget, hvor den ombyttes med billetter til rejsen.

Hvis nogen ønsker en længere dampogsrejse skal vi gøre opmærksom på, at særligt interesserede kan få mulighed for at medfølge Kalmartoget, som ankommer til Karlskrona ca. 19.30 og til Kalmar 22.45. Til Karlskrona koster det ca. 50,- svenske kroner, og man må selv sørge for hjemtransporten !!!

Hvis nogen - fremfor dampogsturen Helsingborg-Klippan - vil foretrække at køre i en bus for de Kalmarrejsende, som på denne strækning vil fotografere toget et par steder, er der mulighed for gratis at benytte bussen - men **kun** hvis der er ledige pladser.

Eventuelle yderligere oplysninger om udflugten kan fås hos Mogens Bruun, telefon (02) 17 88 04 efter den 15. juli 1983. Bedst lørdag-søndag samt hverdage **efter** kl. 18.00.
MB



UDSALG

UDSALG

Fra den 1. til den 5. august 1983, begge dage inklusive, arrangerer **Dantourist** og **Dansk Jernbane-Klub** »Danmark for fuld damp« rundt i Jylland, og for at få toget fyldt helt op sælges de sidste pladser for den uhørt lave pris af **kr. 600,00 pr. person, børn halv pris.** Denne pris dækker kun togrejsen som nedenfor anført. Billet til udgangsstation og fra endestationen er ikke medregnet i prisen. Der kan formidlet kr. 25,00 pr. nat reserveres plads i en liggevogn i 5 køjes kupé.

Udgangsstationen er **Vejle**, og her starter dampstoget mandag turen til **Århus**, tirsdag fra **Århus** over **Ryomgård** og **Randers** tilbage til **Århus**, onsdag til **Silkeborg** med mulighed for sejltur på **Silkeborgsøerne med Hjejlen**, torsdag til **Vejle** med kørsel mellem **Brande** og **Hjælland** og fredag går turen til **Grindsted** over **Bramming**, og turen slutter i **Bramming** efter tilbagekomsten fra **Grindsted**. I alt ca. 620 km med damptog.

Toget gør undervejs ophold, og under disse ophold er der mulighed for at cykle en tur i omegnen på den medbragte cykel, der transporteres i godsvognen.

Tilmelding til **P. Clausen, Vandværksvej 9, Brejning, 7080 Børkop**, tlf. (05) 86 91 20 senest den 15. juli 1983.

UDSALG

UDSALG

Efterårets store udlandsrejse til Rumænien/Ungarn

5.-12. oktober

Det endelige program ser således ud:

Onsdag 5.10. afrejse fra Kastrup ca. 12.00, ankomst Budapest, eftermiddag fri. Om aftenen afrejse med sovevogn til Rumænien.

Torsdag 6.10. – lørdag 8.10. mere end 800 km rundrejse i Rumænien med DAMPsærtog – besøg og kørsel med damp på smalspor, evt. skovbaner – besøg ved lokomotivmuseet i Recita – Rundturen går fra Oradea gennem Karpaterne, gennem naturskønne dale til det sydvestlige Rumæniens bjergstrækninger. Lørdag 8.10. arrangeres parallelkørsel med den dampfremførte »Nostalgi-orient-ekspres«. Om aftenen udrejse med sovevogn til Ungarn. På rundturen indsættes minimum 3 forskellige normalsporede loktyper: 230 (= BR 38/P8) 50.1 (Østrigsk 5-kobler) og 150 (Rumænske stor E-1 »BJERGMASKINE«), samt formentlig 50.0 (= G 12).

Søndag 9.10. med dampstøt Debrecen–Hortobagy–Konya over den Ungarske pusta, besøg ved verdens sidste hestedrevne bane. Toget fremføres af type 424 – måske også af tenderlok 275. – Ankomst til Budapest om aftenen, overnatning.

Mandag 10.10. med ordinært tog til Sopron, hvor der arrangeres lok-show med 15 damplok! Om aftenen retur til Budapest.

Tirsdag 11.10. dagen fri i Budapest. For interesserede arrangeres besøg på trafikmuseet og metro-museet.

Onsdag 12.10. afrejse til Kastrup om morgenen, ank. ca. 12.00.

Rejsen gennemføres ved tilmelding af minimum 16 personer fra Danmark. Rundturen i Rumænien/Ungarn foregår sammen med en INTRAFUG-gruppe på 40–50 personer.

Prisen bliver ca. 5.000 kr. (endelig pris vil foreligge 1.8.). Prisen inkluderer ovennævnte rundrejse, helpension 6.10.–10.10., samt morgenmad 11. og 12.10., overnatning i dobb. vær. på 1. kl. hoteller (to nætter sovevogn turistklasse). Tillæg for eneværelse ca. kr. 600,-. Endvidere dansk rejse-

leder fra Kastrup, specialrejseledere og tolke i Rumænien/Ungarn, fototilladelse, visum m.v.

Tilmelding senest 15. august. Nærmere oplysninger fås hos: Hansa Studierejser, Åboulevard 80, 2200 København N. John Poulsen

Kommende møder

Der afholdes medlemsmøder i København på nedenstående datoer i efteråret 1983:

Onsdag den 14. september 1983

Onsdag den 12. oktober 1983

Onsdag den 9. november 1983.

Onsdag den 7. december 1983.

Alle møder starter kl. 19.30 og finder sted i Englesalen, Niels Steensens Gymnasium, Jagtvej 183 B, 2100 Kbh. Ø.

Program for de enkelte møder følger i »Jernbanen« nr. 4 og 5/1983.

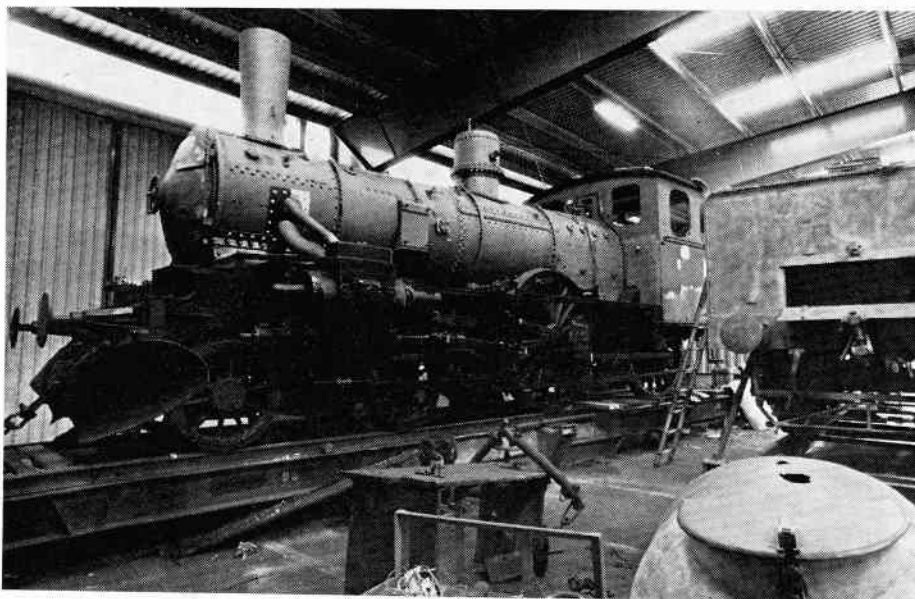
OCMP

★

K 564 snart køreklar

Efter godt et års arbejde er K 564 ved at genopstå i sin fordums glans på DFDS' værksteder i Esbjerg. Det er en gruppe entusiaster, der under ledelse af værkstedsleder Niels Thorup, har dannet en sydvestjysk gruppe af DJK-medlemmer med det formål at bringe K-maskinen i køreklar stand. Det var i absolut sidste øjeblik, da maskinen ved overtagelsen stod i en yderst miserabel stand på et sidespor i Odense.

Efter ca. 4.000 timers frivillig indsats, er det lykkedes at få det agtværdige damplokomotiv komplet adskilt, renoveret og samlet igen, således at der kun resterer det afsluttende arbejde med at montere de sidste dele, der alle er i teknisk perfekt stand.



DSB K 567 under restaurering på DFDS' værksted i Esbjerg, 1983.

Foto: DFDS

Lokomotivet har bl.a. fået nye kedelrør, og kedlen er blevet trykprøvet og godkendt til brug til år 2003. Takket være økonomisk og praktisk assistance fra DFDS har man kunnet udvalse nye kedelplader og praktisk talt opbygge tenderen fra bunden, således at maskinen fremstår, som den dag den blev leveret til DSB i 1899.

K-maskinen vil **ikke** blive forsynet med DFDS' skorstensmærke! (Selv om tanken sikkert kunne friste røderiets PR-folk.) Den vil på behørig vis få påmonteret de oprindelige rød-hvid-røde DSB-ringe.

Man håber på, at det i løbet af eftersommeren 1983 vil lykkes at få maskinen færdig, så den kan komme ud på præsentationsture på såvel jyske som sjællandske skinner. **red.**



Dansk Jernbane-Klubs formand, politimester Birger Wilcke, fylder 60 år

Under et ferieophold ved Kalvehave i 1932 blev Birger Wilcke's interesse for jernbaner allerede vakt, og snart var han i gang med at samle stof ikke blot om danske, men også om udenlandske baner, ligesom han foretog studieture til diverse jernbaner i sine ungdomsår.

Birger Wilcke's store interesse for historie og topografi har desuden medført, at han i de efterhånden utallige jernbanebøger om danske privatbaner og artikler om jernbaner har kunnet videregive mange jernbanemæssigt historisk vigtige oplysninger og sætte dem i relation til den politiske og økonomiske situation i de enkelte tidsperioder. Hans store viden om jernbaner og historie har sidst udmøntet sig i »gigantværket« om Aabenraa Amts Jernbaner (Æ Kringelbahn) – en bog, det har ligget Wilcke

på sinde at få udgivet lige siden Dansk Jernbane-Klub i 1962 startede med at udgive bøger på eget forlag.

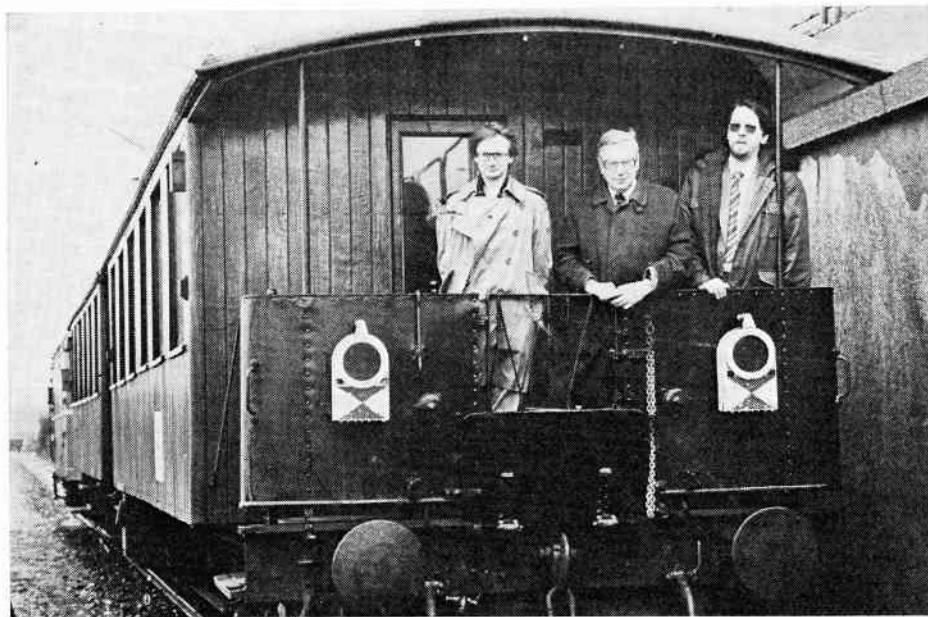
Selv om Birger Wilcke ikke har taget så meget del i det rent praktiske med driften af foreningens veteranjernbaner og -tog, så har disse altid haft hans store beivågenhed. På bestyrelsesmøderne har han været en fortrinlig leder, der ofte har haft svært ved at »dele sol og vind lige«, når foreningens mange aktivitetsområder alle ønskede at bruge de begrænsede midler til netop »deres idé«. Alt i alt må den aktive skare i Dansk Jernbane-Klub dog erkende, at selv om ikke alt altid går efter »éns hoved«, så er det faktisk utroligt at tænke på, hvad der er nået i Dansk Jernbane-Klub, siden Birger Wilcke sammen med bl.a. Mogens Bruun, Børge Chorfitzen, Svend Jørgensen og Peer Thomassen i 1961 sørgede for stiftelsen af DJK.

Wilckes interesser er vidtfaavnende. De, der kender ham lidt bedre, ved, at han interesserer sig for at rejse, at se på kunst, at finde sjove gamle ting og meget mere. Spørger man ham om en eller anden mere eller mindre kendt personlighed i dansk historie, er han altid den, der giver én et svar om vedkommende, eller i alle fald oplyser om, hvor man kan finde noget om personen. Det er typisk for Wilcke, at han altid er parat til at snakke med folk, der møder ham.

Baggrunden for denne omtale er naturligvis hobbymentesket Wilcke, men det skal da ikke forties, at Birger Wilcke i sin egentlige karriere som jurist ved politiet også er nået langt. Gennem de seneste år har han »regeret« som politimester i Tårnby, og når man kommer på »stationen« er der ingen tvivl om, at Wilcke på bedste måde præger atmosfæren på den store arbejdsplads.

Birger Wilcke ønskes hjertelig til lykke med 60-årsdagen den 31. juli 1983 og sendes de bedste ønsker for fremtiden fra vennerne i DJK.

OCMP



Jernbaneentusiasten Birger Wilcke er midtperson på dette billede, der stammer fra en særtogstur for Hansa Folketurist, hvis jernbaneekspert John Poulsen ses til højre. Til venstre står den ene af dette blads nye redaktører, Jens Koefoed. 12. april 1983. Foto: Land og Folk

Internationalt præget udflugt

Søndag den 12. juni gennemførtes sommerens sikkert største udflugtsarrangement med anvendelse af DSB P 917 og OHJ nr. 38, begge kendte deltagere i udflugtssammenhæng.

I yderst typisk nudansk sommervejr sattes kursen fra Roskilde mod Tølløse klokken 10.35 og foruden godt 80 DJK-medlemmer rummede toget (4 Ax, CAE og Dh) også godt 30 amerikanere fra the National Railway Historical Society's Overland Chapter og 29 englændere fra the Locomotive Club of Great Britain. Disse rejseselskaber deltog i turen som led i deres egne programmer for rundrejse i de skandinaviske lande.

Efter passage af Lejre, hvor toget hilstes med det amerikanske flag af en nydelig, sommerklædt dame på perronen, gennemførtes et par fotostop i god orden, inden vi rettidigt bragtes til standsning ved indkørslen til Hvalsø, hvor vi skulle krydse. Her holdt vi i godt 20 minutter, fordi sporskiftet i Hvalsø nægtede at fungere, og på den måde lykkedes det desværre at bringe lidt uorden i søndagens normale toggang.

Omsider nåede vi dog til Tølløse, hvor OHJ nr. 38 og C 204 / C 205 afventede vor ankomst, således som også et par ordinære tog gjorde. I Tølløse kobledes CAE og en Ax til OHJ-materiellet for den videre tur til Høng, og desuden entrede fhv. direktør Erik Johansen toget og fortalte under udelt opmærksomhed fra de udenlandske gæsters side om Holbæk privatbaner især og danske privatbaner i almindelighed. Undervejs ad privatbanen gennemførtes et par vel tilrettelagte fotostop.

Under frokostpausen i Høng ankom P 917 med resten af toget fra Slagelse og sammenkoblet fortsattes til Gørlev. På tilbageturen herfra holdtes dagens sidste fotostop med maskinerne retvendte i forspand. I Høng kobledes OHJ-materiellet fra, og statsbanemateriellet fortsatte mod Slagelse, hvor det efter et kort ophold for at afsætte de amerikanske deltagere, der skulle videre vestpå, satte kurs tilbage mod Roskilde.

En veltilrettelagt tur, som også begunstigedes af vejrforhold, der var bedre end dem, vi har været vant til her i sommer.

JDK

Salgsafdelingen

Nyheder

Sådan husker jeg OMB (Nordvestfynske Jernbane) af Hans Gerner Christiansen.

For nogle år siden udkom af samme forfatter bogen: Sådan husker jeg OKMJ, og denne bog blev vel modtaget af mange jernbaneentusiaster. Nu har Hans Gerner lavet endnu en bog om de fynske privatbaner, og denne gang har han endog selv stået for udgivelsen. De næsten hundrede

billeder med motiver fra OMB er hentet fra forfatterens store og fyldestgørende billedsamling, og optagelserne skyldes Arne Kirkeby og forfatteren.

Teksten, der ledsager billederne, er med mange oplysninger om banen og dens materiel. Bogen kan varmt anbefales, og da prisen er yderst rimelig, vil mange sikkert skynde sig at anskaffe den.

Pris (gennem DJKs Salgsafdeling): kr. 45,00 (incl. forsendelse).



DSB Tjenestekøreplan ØST og VEST 1982-83. Atter i år kan vi tilbyde tjenestekøreplaner fra DSB for den afvigte køreplansperiode. Sammen med tjenestekøreplanerne leveres diverse små publikumskøreplaner samt enkelte togplaner for samme køreplansperiode. Tjenestekøreplanerne for 1981-82 blev hurtigt udsolgte, så allerede nu gøres der opmærksom på, at også antallet af sæt for 1982-83 er begrænset. Pris: 46,- kr. + 16,00 kr. i porto.



Tårnet, Østerport station udarbejdet af DSB Bygningsområde Hellerup ved bygningsinspektør, arkitekt Leif Hernø, arkitekt Kaj O. Poulsen og arkitekt Ole Hviid. I forbindelse med ombygning, istandsættelse og restaurering af Østerport station har DSB udgivet dette meget smukke hefte med støtte fra Tuborgfondet. Heftet fortæller indgående i tekst og tegninger om Østerport stations historie, og i særdeleshed om tårnet på stationen, der blev opført i 1897, nedrevet i 1917 og som nu opføres i 1983 med støtte fra diverse firmaer m.fl.

DJK har fået et antal hefter til at sælge, idet overskuddet fra salget vil blive overdraget til DSB bygningsområde Hellerup som et bidrag fra danske jernbaneentusiaster til genopførelse af tårnet på Østerport station. Støt initiativet med at føre Østerport station tilbage til tidligere tiders udseende og få selv et interessant hefte om en af DSBs spændende stationsbygninger.

Pris: 35,- kr. (incl. forsendelse).



Nye postkort

I år har DJK ladet fremstille tre nye postkort:

- 5125 Museumstoget med damplokomotivet Østre Gasværk nr. 3 fra 1906 i Bandholm, september 1981.
- 5126 Damplokomotivet DSB F 441, bygget i 1914 hos Frichs, under indkørsel til Skælskør, juni 1982.
- 5127 Damplokomotivet OHJ 38, bygget i 1917, med udflugtstog på Odsherreds Jernbane, Vig bro, september 1973.

Postkortene koster kr. 2,00 pr. stk. samt kr. 3,00 pr. forsendelse.



Ovennævnte varer kan bestilles ved indsættelse af beløbet på **postgirokonto 3 17 91 76, Dansk Jernbane-Klub, Salgsafdelingen, Holmevej 8, 4340 Tølløse.** Husk at anføre bestilling på talon til modtageren.

LUNDS BAGERI

v/ Claus Lund

Kirkegade 12 – Mariager

Telefon (08) 54 10 26

Daglig friskbagt brød og lækre kager

Åbent søndag – Lukket mandag

LANDMANDSHOTELLET

Vestergade 6 – Rødby

Telefon (03) 90 10 88

Byens gode spisested

Hyggelige lokaler – Rimelige priser

Selskaber modtages indtil 24 kuverter

Ismejeriet VITA

v/ Ruth Jensen

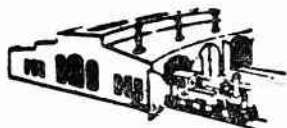
Lunddahlsvænget 2 – Maribo

Telefon (03) 88 26 60

Alt i friske mejeriprodukter

Brød – Chokolade – Kolonial

Modeljernbane – så



REMISEN

Østerbrogade 21 – 4800 Nykøbing F.

Telefon (03) 85 60 88

257 HR POUL LEVING
ROSTERLED 16
1800 FARRØG

ERIK LAURITZEN

URE – OPTIK

Østergade 13 a – Maribo

Telefon (03) 88 26 43

Stort udvalg i moderne ure og briller

Synsprøve foretages

BOGNYT

Sådan husker jeg OMB (Nordvestfyenske Jernbane) af Hans Gerner Christiansen. 64 s. A5. 96 fot. Billeder fra banens sidste 6-7 år. Kr. 45,00.

Beyer, Peacock: Locomotive Builders to the World af R. L. Hills & D. Patrick. Fortæller bredt om fabrikken og lokomotiverne. 302 s. 18 farvefot. 537 fot. 76 tegn., rids og ill. 30x21½ cm ib. Kr. 496,00.

Die Triebfahrzeuge der Deutschen Bundesbahn 1983 af H. Kilian. 130 s. A5 + tvl. m/ 98 fot. Kr. 119,00.

Nostalgie auf Schienen. Europa-Kursbuch für Eisenbahnfreunde 1983. 188 s. 26 fot. DK, N, S, D, NL, B, CH, A, F & I. Kr. 78,50.

Vom Fernschnellzug zum Intercity. Die Geschichte des deutschen Schienenschnellverkehrs af H.-W. Scharf & F. Ernst. 881 s. 580 fot. 100 materielrids og skematiske rutekort. Ib. Kr. 504,75.

Järnvägar! Svensk kvartalsblad om svenske baner især. Pr. nr. 34 s. A4. Ca. 70 fot. & 1 tegning (O, HO og N). Abb. 1983 kr. 115,50 + evt. forsendelse. Stykpris kr. 38,25.



ROSENKILDE OG BAGGER A/S

forlag - boghandel - antikvariat

KRON-PRINSENS-GADE 3 - POSTBOKS 2184
1017 KØBENHAVN K - (01) 15 70 44