

ISSN 0107-3702



jernbanen 2

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

25. ÅRGANG

APRIL 1985

KR. 22,50





Den kedsom vinter...

Når disse linier læses, skulle den sidste sne fra den usædvanligt langvarige vinter forhåbentlig være smeltet. Da dette billede blev optaget, var landet imidlertid stadig begravet i sne. I vindstille og solskin var der smukke motiver at hente, som her hvor Hornbækbanens nyeste Y-tog, Ym 56, passerer Skibstrup den 22. februar 1985.

Forsiden

Foto: Jan Forslund

I løbet af sommeren 1934 var monteringen af Lillebæltsbroens ståløverbygning skredet så langt frem, at den senere så velkendte form kunne anes. Dette vue fra Snoghøjsiden ud over oplagspladsen viser de næsten fuldførte spænd over bropille tre og fire. Læs videre i jubilæumsartiklen om Lillebæltsbroen.

Foto: DSB Jernbanemuseum

Redaktionelt

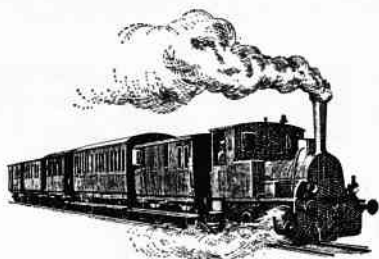
Adresseændringer og reklamation af udeblevne numre meddeles til det lokale postkontor. Medlemmer i udlandet bedes dog meddele adresseændring til foreningens sekretariat. Reklamation af fejlekspeditioner sker ligeledes til sekretariatet.

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

Stof til »jernbanen« nr. 3/1985 skal være redaktionen i hænde senest den 10. maj 1985.

Stof til »jernbanen« nr. 4./1985 skal være redaktionen i hænde senest den 10. juli 1985.

Dette nummer af »jernbanen« er afleveret til postvæsenet den 6. maj 1985.



jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

25. årgang nr. 2, april 1985

jernbanen
Sofiegade 18, st. tv.
1418 København K

Indhold:

Lillebæltsbroen 32
De første elektriske
jernbaner i Danmark 37
En trofast slider fylder 50 år 41
Istandsættelsen af E 991 45
Jernbanenyt – kort fortalt:
Udland 46
Læserne skriver 47
Kentaurnes jernbane 48
Bogammeldelser 52
Omkring arbejdsholdet i Odense 55
Dødsfald 56
Foreningsnyt 56

Indlæg:

Dansk Veteran Jernbane Platte

Redaktion:

Jan Koed
Tlf. (01) 57 34 62

jens koefoed (ansvarsh.)
Tlf. (01) 54 41 64

Bent Jacobsen (Foreningsnyt)
Maj Allé 62
2730 Herlev

Annonceekspedition:

Dansk Jernbane-Klub
Glaciset 27
2800 Lyngby
Tlf. (02) 87 02 32
Postgiro 6 39 68 79

Oplag: 2.600 eksemplarer.

Tryk: Herfølge Bogtrykkeri, Herfølge.

En fast forbindelse

Ingen kan vel være i tvivl om, hvad der sigtes til i denne overskrift. Inden sommerferien skal Folketinget endnu engang tage stilling til, om den faste forbindelse over Storebælt skal blive til virkelighed.

Beslutningen denne gang må formodes at blive uigenkaldelig – i hvert fald inden for en overskuelig fremtid. Den beslutning, der blev taget i maj 1984 om projektering af en sammenlagt færgeoverfart på Storebælt med en samlet investering på i alt 3,6 mia. kr., har fremtvunget en situation, hvor muligheden for at få etableret en fast forbindelse bliver forpasset, hvis ikke der træffes en beslutning herom nu.

Det er oplagt, at et projekt af dette format er i stand til at få interesseorganisationer af enhver art op på barrikaderne. Ethvert tænkeligt argument bliver sat til doms i den offentlige debat. Kan man ikke finde saglige argumenter af 1. sortering til støtte for sine interesser, renoncerer man uden blusel på kvaliteten.

Folketinget har imidlertid fået et særdeles sagligt og velfunderet grundlag for at træffe den rigtige beslutning. Tre nyligt udkomne rapporter (se side 55) peger éntydigt på, at den mest rationelle løsning ud fra en samfundsøkonomisk synsvinkel er etablering af en dobbeltsporet jernbaneforbindelse med mulighed for overførsel af biler på specialbyggede jernbanevogne. I sammenligning med alle andre tænkelige forbindelser – såvel flydende som faste – giver den løsning det største offentlige overskud, den største energibesparelse og den største gevinst på betalingsbalancen. Den vil simpelt hen være en knippelgod forretning for samfundet.

For en merudgift på 1,4 mia. kr. i forhold til sammenlagt færgefart vil togtrafikken få det fulde udbytte af den faste forbindelse, mens biltrafikken vil nyde godt af hurtig og smidig overførsel med minimale ventetider ved terminalerne. Samtidig er biltogsløsningen ideel ved en etapevis udbygning af en samlet forbindelse for tog og biler, idet man kan strække investeringen ved først at anlægge biltogsforbindelsen og drage nyttige erfaringer med hensyn til den fremtidige trafikudvikling og derefter eventuelt beslutte sig for at supplere med en særskilt forbindelse for biltrafikken. Også denne udbygningsmodel er særdeles rentabel – under visse forudsætninger endda mere rentabel end at etablere en fast forbindelse for tog og biler samtidig.

Der skulle således ikke være så meget at betænke sig på: Drop ideen om den sammenlagte færgeoverfart, som måske allerede viser sig at være en forældet løsning, som vil koste samfundet dyrt på længere sigt, og invester i biltogsløsningen, som er en særdeles god forretning, og som lader alle muligheder åbne for fremtiden.

Jan Koed

LILLEBÆLTSBROEN

1935 - 14. MAJ - 1985

Af Erik Husted

»Broernes Danmark var færgernes land«, er den meget rammende titel på forfatteren Mogens Lebechs lille interessante bog, som udkom i 1964.

Mange af fortidens gamle færgeoverfarter med historie og traditioner, som strækker sig over århundreder, er i tidens løb, og ikke mindst i vort århundrede, blevet afløst af broforbindelser.

Selv om der i den nyere tid er blevet føjet flere nye og imponerende brobygningsværker til rækken af de bestående, kan der ikke herske tvivl om, at Lillebæltsbroen, som netop i disse dage for 50 år siden blev indviet under stor festivitas, stadig i dag kan hævde sig smukt, både rent arkitektonisk og som et monument over ingeniørteknisk kunnen.

Selv 50 år er vel ikke meget i historisk perspektiv. Tiden fra broen blev påbegyndt og frem til i dag, er for intet at regne mod den historie som ligger forud.

Overfartssted fra oldtiden

Hvis man spørger: »Hvor gammel er Lillebæltsoverfarten?« – så må svaret blive: »Lige fra den tid de første mennesker bosatte sig i Danmark!«

Ved udgravningen til Lillebæltsbroens strømpiller fandt man på havbunden en smukt forarbejdet stridsøkse af sten fra tiden 2.700–2.000 f.Kr. – velsagtens tabt overbord eller en mindelse om en stenaldermands ulykkelige forlis. Øksen er ikke helt med urette blevet kaldt »Lillebælts-overfartens dåbsattest«.

Middelfart, eller som den gamle udtale lyder, Melfar, betyder det midterste overfartssted, idet der i middelalderen, hvor købstaden opstod, fandtes to andre overfartssteder, nemlig et nordligt fra Bogense til Bjerre Herred nord for Vejle fjord og et sydligt fra Fønsskov Odde til Stenderup syd for Kolding.

Modsat Middelfart ligger Snoghøj, der er afledt af det gamle danske ord »at snove«, dvs. dvæle, vel fordi de rejsende her måtte vente på overfartslejlighed.

Hvornår færgeoverfarten blev systematiseret er vanskeligt at sige. Færgeretten tilhørte kongen og var bortfæstet til færgemænd. Fra 1660'erne optræder privilegerede færgemænd i såvel Middelfart som Snoghøj med rettigheder såvel som forpligtelser.

Ved hvert færgested fandtes en større færge med sejl foruden to-tre både. Desuden fandtes indtil 1796 en stor

færge benævnt »Kongens Færge«, som især anvendtes til kongelige overfarter og militære transporter.

Længere frem i tiden, ved midten af forrige århundrede, havde hvert færgested to sejlfærger, en større og en mindre, foruden robåde. Posterne som færgemænd blev i flere tilfælde besat med forhenværende søofficerer, og blandt de interessanteste af disse træffer man bl.a. Peder Grib, Tordenskiolds våbenfælle fra Dynekilen og Strømsstad, som residerede på Snoghøj fra 1742 til sin død i 1757, og hvis efterkommere besad færgeriet til 1839.

Postoverfarten begynder

Ruten Snoghøj-Middelfart har altid indtaget en central plads i kommunikationen mellem landsdelene, men virkelig stor betydning fik ruten fra 1794, da postoverfarten blev henlagt hertil permanent.

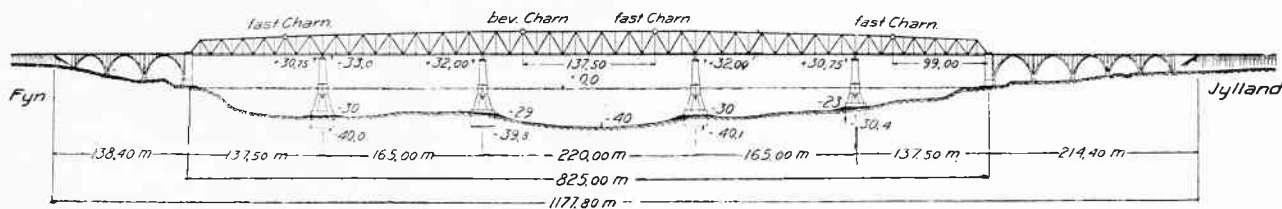


Formentlig det eneste eksisterende fotografi, der viser en af de gamle sejlfærger, sandsynligvis færgebåden »Annette«. Snoghøj færgebro i 1880'erne.

Foto: Fredericia Museum

Hovedpostruten København-Hamburg havde hidtil normalt benyttet den noget kortere rute over Assens-Aarøsund og kun lejlighedsvis benyttet Snoghøj-Middelfart, når isforhold umuliggjorde overfart fra Assens.

I 1784 løb postbåden fra Assens på en isflage og forliste med tab af 15 menneskeliv og penge og varer til en værdi af henved 20.000 Rdl. Dette gav stødet til forlægning af overfarten, foreløbig kun under isforhold, idet farvandet mellem Snoghøj og Middelfart næsten altid er isfrit, men fra 1794 blev forlægningen gjort permanent året rundt.



Snittegningen af Lillebæltbroen angiver broens dimensioner og viser samtidig, hvor de bevægelige led (charniers) er anbragt. Midterpartiets ophæng viser, at der er tale om en såkaldt cantileverbro. Tegning: DSB

Postvæsenet – pakkeposten – var dengang det eneste offentlige transportvæsen. Pakke- og passagertransporter blev til faste tider, her på hovedpostruten én gang om ugen i hver retning, besørget af vognmandsdrag i købstæderne på ruten med skift til nye vogne og heste i hver by. Snoghøj indtog her en særstilling: Transportforvalteren, som færgemanden nu kaldtes, blev pålagt at sørge for transport af post og passagerer til Kolding, Vejle og Fredericia og måtte dertil anskaffe fem vogne og ti heste foruden fornøden postmundering.

Ofte slog antallet af vogne ikke til, og de nærmestboende bønder omkring Snoghøj havde da pligt til at stille med de fornødne vogne med heste og kuske på alle tider af døgnet. I 1800-årenes begyndelse omtales således ofte transporter på indtil 20 vogne, i 1805 endog en transport på 34 vogne. Snoghøjs største færge var i stand til at tage 16 postlæs på én tur, idet vognene ikke blev overført.

Trafikken fra Snoghøj til Middelfart var normalt en del større end vice versa. I det første år med regelmæssig postbefordring (1794) overførtes således 298 postlæs stigende til 752 læs i 1809. Krigsårene 1807–14 påvirkede i høj grad trafikken, som antog et ekstraordinært omfang bl.a. grundet store militære transporter, især omkring årsskiftet 1813–14.

Set med vore øjne var trafikken dog forsvindende ringe. Antallet af rejsende – der ses her bort fra militære transporter – ved landets vigtigste færgesteder var:

	Korsør–Nyborg	Århus–Kalundborg	Lillebælt
1834	7.061	2.925	ca. 8.000
1835	7.302	2.833	7.642
1836	6.901	3.811	8.939

hvor Lillebæltsoverfarten skal deles mellem Snoghøj–Middelfart (3.000–3.500), Assens–Aarøsund (3.000–3.500) og Fredericia–Strib (resten).

Færgeruten Fredericia–Strib opstod i 1651 ved anlægget af Fredericia (Frederiksdde), men nogen større betydning fik ruten ikke før langt senere.

Besværligheder og krig

Farvandet i Lillebælt er stærkt strømfyldt og meget dybt. At manøvrere med de tungtlastede sejlfærger var derfor ingen let sag selv for øvede folk. Farvandets bredde på det smalleste sted er kun godt 850 m, medens afstanden mellem Snoghøj og Middelfart færgebroer var ca. 1.600 m. Afhængig af vind og strøm måtte en robåd regne med en overfartstid på fra 5–10 minutter til 1¼ time. Sejlfærgerne måtte normalt bruge noget længere tid, og der haves eksempler på overfarter, som tog adskillige timer. Dermed var besværlighederne ikke nødvendigvis ophørt.

Det skete ofte, at postgods og passagerer måtte sættes i land på kysten temmelig langt fra bestemmelsesstedet, hvorefter postvognene måtte bringes frem hertil ad ringe markveje.

Var overfarten besværlig, kunne man til andre tider – i alt fald på Fyn – glæde sig over vandet, der skilte. Lillebælt beviste gentagne gange under krigsforhold sit værd som en barriere, fjendtlige hære ikke magtede at overskride. Dette var tilfældet i Kejserkrigen 1628–29, Torstenssonkrigen 1643–44 og de slesvigske krige 1848–50 og 1864. Kun i Karl-Gustavkrigen 1657–60 kom isen svenskerne til hjælp og muliggjorde den berømmelige overgang, der førte til besættelsen af øerne.

Jernbaneplaner – og kritik af færgeriet

I 1850'erne og -60'erne var trafikken mellem landsdelene steget betydeligt. Jernbanen havde sin andel heri, de mange dampskibsruiter som efterhånden forbandt landsdelene ligeså.

Persontrafikken fra Snoghøj til Middelfart androg i denne periode fra ca. 5.000 til ca. 8.000 personer årlig, hvortil kom heste, kvæg og vogne. Tallene fra Middelfart til Snoghøj kendes ikke, men de har formentlig været noget mindre; i alt fald kan det slås fast, at den samlede persontrafik ikke har oversteget 12.000 personer årlig.

Der begyndte efterhånden at lyde mange røster for at få afskaffet de forældede færgeprivilegier og få erstattet salig Peder Paars' transportmiddel: sejlsmakken med mere tidssvarende dampskibe.

Dette var allerede sket på Storebæltsoverfarten, hvor det første dampskib (»Mercurius«) holdt sit indtog i 1828, og hvor staten overtog færgedriften i 1856, efter at jernbanen København–Korsør var indviet i april samme år.

Assens–Aarøsundsoverfarten havde fra 1838 betjent sig af et dampskib (»Maagen«), og også her overtog staten driften fra 1858.

Stærkt medvirkende til de mange røster om modernisering af færgedriften var det den 15. februar 1857 vedtagne lovforslag om en jernbane Nyborg–Odense–Middelfart. Loven blev ganske vist ikke udnyttet, men den 10. marts 1861 vedtoges en ny lov, som fulgtes op af en overenskomst med Peto, Brassey & Betts om anlæg af banen kombineret med en dampskibsforbindelse til Snoghøj.

Det var hensigten at placere jernbanestationen ved Grimmerhus i Middelfarts vestlige udkant. Tilsvarende skulle en station anlægges tæt vest for Snoghøj Færgedgård, og herfra skulle en stikbane føres frem til den projekterede bane mellem Fredericia og Kolding.

Der var imidlertid stærkt delte meninger om den sag, og især amtmanden i Vejle, den nationalliberale Orla Lehmann, førte en kraftig argumentation for, at banen skulle føres til Strib med dampskibsforbindelse til Fredericia, og dette blev også resultatet, idet det blev vedtaget ved lov af 11. februar 1863.

Krigen 1864 bragte forsinkelser, men den 7. september 1865 kunne jernbanen Nyborg–Middelfart indvies, og umiddelbart efter begyndte regelmæssig drift med tre tog daglig i hver retning. Stationen i Middelfart blev placeret et godt stykke udenfor byen i erkendelse af, at banen skulle føres videre til Strib. Den 1. november 1866 åbnedes strækningerne Vamdrup–Fredericia og Middelfart–Strib, og mellem Fredericia–Strib indsattes hjuldampskibet »Limfjorden«.

Det var et hårdt slag for de gamle færgesteder Middelfart og Snoghøj, hvor passagerantallet faldt fra 3.266 i 1868 til kun 1.272 i 1872; det sidstnævnte år var i øvrigt stærkt påvirket af indsættelsen af den første jernbanefærge »Lillebælt« på ruten Fredericia–Strib. Til sammenligning kan det anføres, at der her i det første driftsår 1872/73 overførtes ca. 116.000 passagerer og ca. 92.000 tons gods.

De første broplaner

Kun en halv snes år efter jernbanefærgens indsættelse påbegyndte Statsbanerne en undersøgelse af mulighederne for tilvejebringelse af en fast broforbindelse. Blikket faldt naturligt nok på Lillebælts smalleste sted, hvor der i 1883 blev foretaget en række opmålinger, boringer og pejlinger. I 1884–86 udarbejdedes et projekt til en dobbeltsporet jernbanebro, omtrent hvor den nuværende bro ligger, men projektet nåede aldrig frem til bevillingsmyndighederne.

Brospørgsmålet dukkede op igen sidst i 1890'erne i forbindelse med planer om at gøre den fynske jernbane dobbeltsporet. Igen blev der udarbejdet et projekt, nu lidt vestligere end det første.

Passagertrafikken mellem Fredericia–Strib var på denne tid steget til ca. 0,5 mill. passagerer og 287.000 tons gods årlig, medens trafikken Snoghøj–Middelfart var sygnet hen til næsten ingenting og nu mest bestod af rent lokal trafik, som overførtes med sejl- eller robåde.

Broforslaget nåede frem til Rigsdagen, men vandt ikke gehør. Det fynske dobbeltspor blev først vedtaget i 1908, og da uden at brospørgsmålet kom frem igen.

Efter Genforeningen i 1920 tog trafikken over Lillebælt stærkt til. Fredericia–Striboverfarten overførte på den tid ca. 0,9 mill. passagerer og ca. 1,1 mill. tons gods årlig, men samtidig havde den gamle færgeoverfart Snoghøj–Middelfart oplevet en renæssance.

I 1902 stiftede en kreds af Middelfartborgere A/S Middelfart Dampskibsselskab, som begyndte i beskeden målestok med den lille passagerdampbåd »Johanne« – også kendt som »Grisen« på grund af sin iørefaldende dampfløjte.

Bilernes fremkomst gav det lille selskab sin store chance, for på statsbaneoverfarten Fredericia–Strib var man ikke bilvenlige – og blev det for øvrigt aldrig!



Stabelaflojningen af den sidste sænkekasse (nr. 2) fra byggepladsen på Snoghøjsiden af Lillebælt skal netop finde sted under påsyn af Kongen og Dronningen foruden et stort antal mere anonyme danskere den 19. juli 1932. Bemærk hvorledes sænkekassens bund, der på beddingen vender opad, er udformet, så den nøje følger havbunden, når den bliver placeret på den endelige plads. Foto: Dybdal/DSB Jernbanemuseum

Motorfærgeren »Inger« blev anskaffet så tidligt som i 1912, og senere fulgte »Johanne II« i 1923 og endelig »Nanna« i 1932. Det blev en sand guldgrube for selskabet og dets aktionærer, som kom til at nyde godt af stærkt stigende udbytter, helt op til 300%.

På Finansloven for 1923–24 lykkedes det at opnå bevilling til undersøgelser og forarbejder vedrørende bygningen af en bro, og samme forår startede de nødvendige pejlinger og boringer. På grundlag af undersøgelserne udarbejdede Statsbanerne i efteråret 1923 et projekt til en dobbeltsporet højbro, som – da biltrafikken var i stærk vækst – tillige indeholdt alternative forslag til en færdselsbro i forbindelse med jernbanebroen. Det mest ejendommelige af disse bestod af et hængefærganlæg ophængt under broen med en hængefærge til tre biler i hver retning.

Biltrafikken var på den tid ca. 23.000 biler årligt, som stort set alene overførtes af Middelfart Dampskibsselskab. Hængefærgeprojektet vandt et vist gehør, men fandtes ikke tilrådeligt. Ligeledes mente man, at biltrafikken sta-

Fyrre meter under Lillebælt tager arbejdsstyrken en pause i det hårde slid med at fylde sænkekasserne ud med beton. Det er værd at bemærke sig, at arbejdet med at udgrave bundleret og fylde beton i sænkekasserne foregik med håndkraft. 15. april 1932.

Foto: Dybdal/DSB Jernbanemuseum



dig var for ringe til at forrente broens udbygning med en færdselsbro, også selv om man indførte en broafgift. Det anbefaledes derfor at bygge broen som jernbanebro, men med bropiller, som kunne danne grundlag for senere påbygning af en vejbane.

Biltrafikken vedblev imidlertid med at stige; i 1926 androg den samlede overførsel ca. 62.000 biler, hvor Middelfart Dampskibsselskab tegnede sig for de ca. 49.000, medens resten hovedsagelig overførtes med den private A/s Færgen Fredericia-Strib, som tog sin begyndelse i 1923 med motorfærgen »Jyden«, og som senere anskaffede motorfærgen »Strib«.

På Statsbaneoverfarten, hvor man som nævnt ikke var begejstret for bilfolket, var der siden 1902 hele fem færges i drift.

Behovet for en bro syntes således dokumenteret, og endelig den 16. juni 1927 blev så loven om en dobbeltsporet jernbanebro med en færdselsbro vedtaget.

Broens bygning

Broarbejdet blev udbudt i licitation i tre dele, nemlig strømpiller, overbygning og landpiller med brofag, og af de 23 indkomne tilbud, hvoraf de fire omfattede det samlede broprojekt, antog Statsbanerne Monberg & Thorsens tilbud den 21. december 1928.

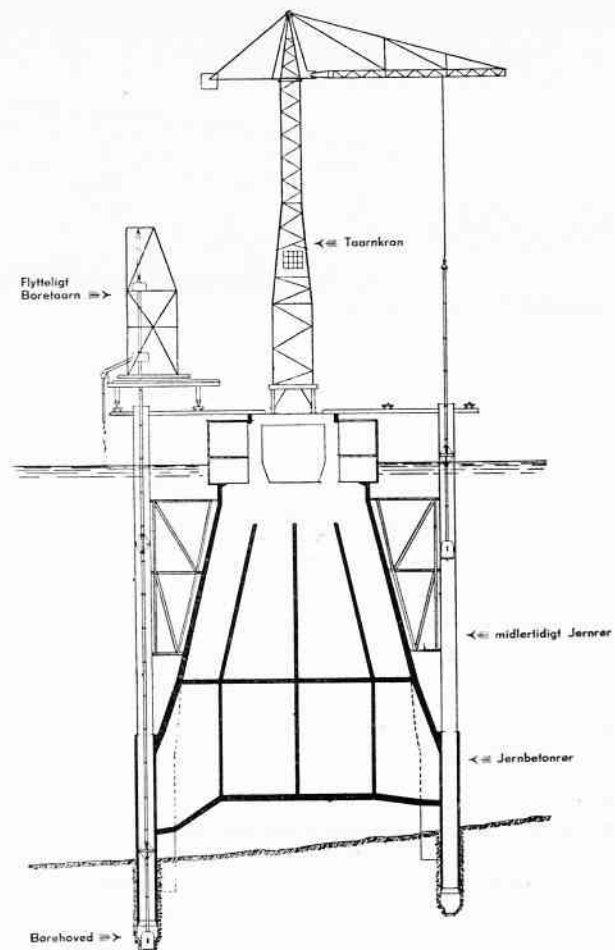
Arbejdet blev påbegyndt i foråret 1929 og skulle være fuldført i juli 1934. En strejke fra april 1929 til april 1930 forsinkede dog arbejdet næsten et år.

Den interessanteste, men også vanskeligste del af arbejdet var udførelsen af strømpillerne, som man besluttede at bygge efter den såkaldte rørvægsmetode, som ikke tidligere var prøvet i Danmark. Bygningen af den første af i alt fire sænkekasser, som skulle danne de fremtidige strømpillers nederste del, blev påbegyndt i august 1930, og den 27. april 1931 skete den første stabelfløbning i overværelse af en tilskuerskare på omkring 50.000. Disse stabelfløbninger var et tilløbsstykke af rang, idet også de efterfølgende blev overværet af tilsvarende store mængder tilskuere.

Hver sænkekasse målte ca. 22 m i bredden og ca. 44 m i længden og havde en højde på ca. 18 m. Den betonstøbte kasse var omgivet af ca. 80 store lodrette sammennittede jernrør, hver ca. 15 m lange og ca. 1 m i diameter. I færdig stand vejede en sænkekasse ca. 7.000 tons.

Da kasserne af tekniske grunde blev bygget med bunden opad, måtte man efter stabelfløbningen vende de nu flydende kasser, hvilket skete ved at påfylde ral i jernrørene på kassens ene langside, hvorved den fik overbalance og tippede rundt. Herefter kunne man påbegynde opbygningen af selve pillen ovenpå sænkekassen, idet vægten af sig selv ville presse kassen længere og længere ned for til sidst at hvile på havbunden, som på det dybeste sted ligger ca. 30 m under vandspejlet. Kassens hulrum blev herefter tømt for vand, og der blev foretaget udgravning i havbunden, således at kassens loft efterhånden kom til at hvile på denne.

I sommeren 1933 var de første tre strømpiller færdige, og monteringen af brofagene kunne påbegyndes. Den 28.



Tegning, som viser princippet ved nedgravningen af sænkekasserne. På hver sænkekasse var anbragt to tårnkraner til flytning af borehovederne fra rør til rør samt to boretårne, hvorfra borearbejdet udførtes. De korte langs kanten af sænkekassen på en bane med seks meters sporvidde.
Tegning: DSB

december 1934 blev det sidste stykke, som sluttede forbindelsen mellem Jylland og Fyn, monteret.

Alt imedens brobyggeriet stod på, arbejdedes på de nødvendige følgeanlæg i form af jernbaneforlægninger, nye banegårde i Fredericia og Middelfart og nye vejanlæg. De samlede nyanlæg kom til at bestå af ca. 90 km spor, ca. 18.000 m² bebygget areal og ca. 7,5 km vejanlæg foruden 20 broanlæg til vejover- og underføringer på de forlagte banelinier.

Indvielsen

Endelig den 14. maj 1935 oprandt den store dag, hvor broen officielt skulle indvies under et omfattende festprogram. Ved middagstid ankom Christian X med kongeskibet »Dannebrog« til Middelfart havn, herfra gik turen i bil til den nye stationsbygning, hvor to af de nye postkasserøde lyntog – »Kronjyden« og »Østjyden« – rullede ind kl. 13.25 fyldt med honoratiories.

Med kongen og hans følge ombord fortsatte det sammenkoblede tog til broen, hvor de obligatoriske taler blev holdt, og kl. 14.59 satte toget sig i bevægelse for et minut senere at sprænge silkesnoren, der var udspændt over sporene et stykke ude på broen.

Hermed var Jylland og Fyn officielt erklæret for landfaste.



Den næsten fuldførte bro er fotograferet i december 1934 som baggrund for bilfærgelejet i Snoghøj, hvor færgerne »Inger« og »Nanna« ligger fortojet.
Foto: Stender/Det kongelige Bibliotek.

Toget fortsatte til Fredericia, hvor der efterfølgende var officiel indvielse af den nye banegård.

At beskrive festrusen og det påfølgende trafik kaos på denne festdag er ikke muligt her, så dette må overlades til læserens fantasi.

Andre steder var begejstringen måske knap så stor. Det gjaldt først og fremmest hos det henvend 200 mand store færgepersonale, som var knyttet til statsbaneoverfarten Fredericia-Strib, hvis virksomhed ophørte den 16. maj 1935.

Middelfart Dampskibsselskab solgte umiddelbart efter broindvielsen færgerne »Nanna« og »Inger«, og den 31. maj 1935 foretog den sidste færge »Johanne II« sin sidste sejlads over Lillebælt og sluttede dermed det årtusindgamle færgeløbs historie.

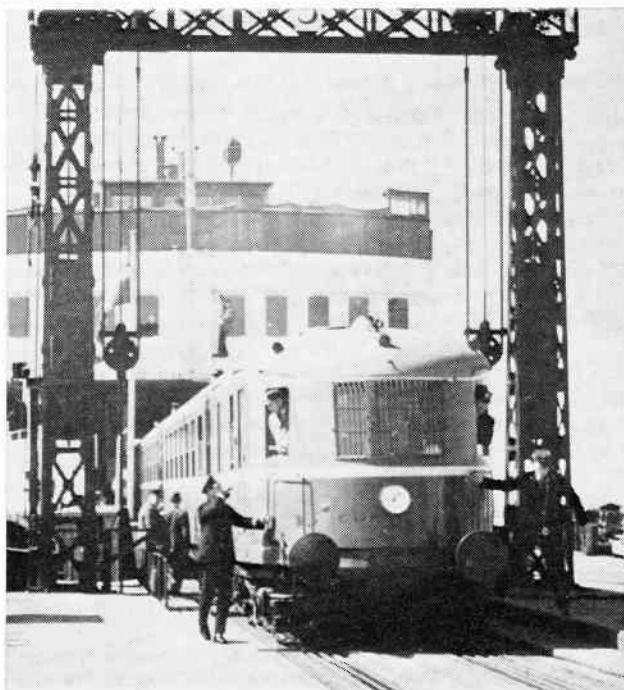
Å/5 Færgefarten Fredericia-Strib fortsatte et par år efter broindvielsen, men i 1938 måtte man skille sig af med de større bilfærger »Jyden« og »Strib« og anskaffe en mindre, »Fredericia«. Denne viste sig også for stor til behovet, og efter nogle år måtte den erstattes af en ganske lille passagerfærge, som sejlede frem til oktober 1970.

Den nye Lillebæltsbro

Medens den gamle bro fuldt ud dækker behovet for jernbanetransport, stillede sagen sig hurtigt ganske anderledes for biltrafikken. Ved vedtagelsen af loven om Lillebæltsbroens bygning i 1927 regnede man med en årlig trafikmængde på ca. 70.000 biler, som ganske vist forudsås at være stigende. Alligevel anlagde man kun en kørebane i knap seks meters bredde.

Allerede i 1936 passeredes broen af ca. 490.000 biler, og dette tal var siden jævnt stigende. I 1960 var man nået op på ca. 2.960.000 biler, hvilket afstedkom mange problemer i trafikafviklingen. Der måtte projekteres en ny bro, og denne blev vedtaget af Folketinget den 16. marts 1962. I marts 1965 begyndte arbejdet, som stod på indtil indvielsen den 21. oktober 1970. Trafikken på den gamle bro var i mellemtiden (1969) nået op på over seks mill. biler.

Det er tankevækkende, at Lillebælt i dag på mindre end én



Angivelig det første lyntogssæts ankomst til Sjælland. Korsør i foråret 1935.
Foto: DSB Jernbanemuseum

time passerer af flere mennesker, end der for ikke meget mere end 100 år siden passerede på et helt år!

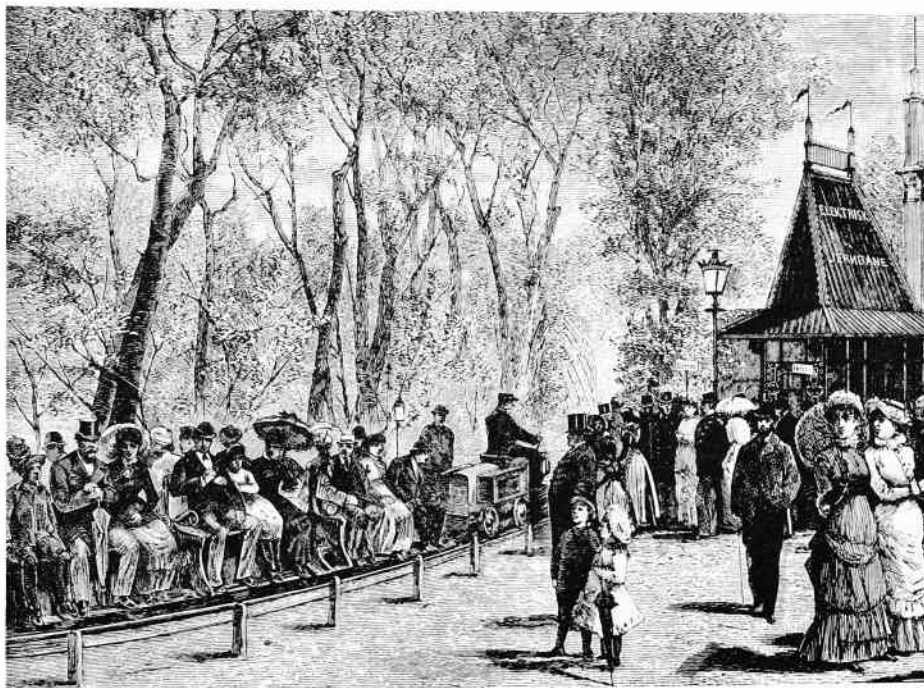
En fantastisk udvikling som begyndte med jernbanen, videreførtes gennem de mange brobyggerier, og som endnu ikke har nået sin afslutning gennem andre trafikformer. □

Litteraturhenvisninger

- Chr. Behrendt:** Færgeløbet ved Middelfart, 1927
Aage Brandmose: Lillebæltsbroen (Brandmoses Kvartals-Magasin, 1931, 1933, 1934 og 1935)
Erik Husted: Fra færgesmakke til hængebro. Snoghøj-Middelfart færgefarts historie, 1977
Statsbanerne: Lillebæltsbroen 14. maj 1935
Tegner: Færgevæsenets udvikling i Danmark (i Tidsskrift for Søvesen 1902)
Poul Thiesen: Da Fredericia var færgernes by, 1974

De første elektriske jernbaner i Danmark

Af Asger Christiansen



Den eneste kendte afbildning af den elektriske jernbane, som var opstillet i TIVOLI i 1882. Til højre ses maskinhuset med teksten »Elektrisk Jernbane« på taget.

Træsnit: Illustreret Tidende 1882 arkiv Asger Christiansen

DSB indfører el-drift

Ved lovvedtagelse den 23. maj 1979 blev »Ministeren for offentlige Arbejder« bemyndiget til at indføre elektrisk drift på DSBs hovedstrækninger, og det blev bestemt, at strækningen København H–Helsingør var den første, der skulle elektrificeres. I skrivende stund (februar 1985) er man nået så vidt, at statsbanerne foretager en del prøve-kørsler mellem Helsingør og Rungsted Kyst med DSBs to første, elektriske toglokomotiver, EA 3001–3002, der i september-oktober 1984 blev leveret af Brown Boveri (BBC) i Mannheim i Tyskland. Samtidig arbejdes der med etablering af overledning, kørestrømsanlæg osv. på strækningen Rungsted Kyst–København H, og den ordinære kørsel med el-trukne tog vil efter de seneste prognoser blive indledt på Kystbanen omkring årsskiftet 1985–1986. Men det er faktisk mere end 100 år siden, at man for første gang kunne blive befordret med elektrisk drevet jernbane i Danmark.

Elektrisk jernbane i Tivoli, 1882

Verdens første brugbare, elektriske jernbane blev i 1879 præsenteret på en industriudstilling i Berlin, og denne jævnstrømsbane var konstrueret af den tyske ingeniør Werner Siemens. Og blot tre år senere blev en tilsvarende bane forevist i TIVOLI, København, i sommersæsonen 1882.

Banen i TIVOLI var anlagt som en 900 fod lang (ca. 282 m) ringbane, der var ført ind i det system af stier og høje hække, der kaldtes »Labyrinten«. Elektriciteten blev fremstillet i et til formålet opført maskinhus, hvis tag bar på skriften »Elektrisk Jernbane«, og elektriciteten frembragtes af en dynamo, der blev trukket af en gasmotor på 12 HK. Strømforsyningen til det lille lokomotiv foregik via en midterskinne i sporet. Man rådede over fire vogne, der hver gav plads for seks passagerer, således at der kunne transporteres 24 passagerer ad gangen. Yderligere detaljer kendes ikke, men på den eneste kendte afbildning af

TIVOLI-banen ses det, at dens materiel er praktisk taget identisk med Siemens-banen i Berlin. Lokomotivføreren sidder overskrævs på maskinen, og passagererne er placeret på langsgående bænkesæder. Hvis de to el-baner var identiske, betyder det, at TIVOLI-banen benyttede en sporvidde på 500 mm, at driftsspændingen var 150 volt jævnstrøm og den maksimale hastighed 7 km/h.

Denne Danmarks første, elektriske jernbane blev en stor publikumssucces, men skønt den blev præsenteret som en forlystelse, stod fremtidsmulighederne dog klart. F.eks. skrev et af hovedstadens dagblade: »Den elektriske Jernbane har sikkert en betydningsfuld Fremtid for sig... I London har man tænkt sig at anlægge en elektrisk Jernbane i en Tunnel under Themsen, og i Paris overvejer man bygningen af elektriske Gadejernbaner. Den lille elektriske Jernbane paa Tivoli kan saaledes siges at være »ej blot til Lyst«, idet den introducerer en ny Æra hos os«. Allerede en måned efter Tivolis sæsonåbning modtog Indenrigsministeriet en henvendelse fra en københavnsk privatmand, der ansøgte om koncession på anlæg og drift af en elektrisk ringbane om hovedstaden. Banen skulle have haft plads langs byens boulevarder. El-banen i Tivoli blev kun forevist en enkelt sæson, og året efter anvendtes maskinhuset til andet formål. Hvad der senere blev af det rullende materiel vides ikke.

El-driftens udvikling

Werner Siemens' forsøgsbane fra 1879 blev startsignalet for udviklingen af den elektriske driftsform, og især i USA fik elektrisk transport stor udbredelse – fortrinsvis i form af sporveje i de hurtigt voksende byer. Flere steder i den østlige del af USA anlagde man også sporveje mellem byerne, de såkaldte »interurban trolley lines«. Den elektriske driftsform var støjsvag, var fri for røggener, og samtidig gav elektromotorens gode trækkegenskaber mulighed for kraftig acceleration. Herved kunne der opnås nedsatte køretider, navnlig på baner med korte afstande mellem standsningsstederne. På baner med intensiv drift og små togenheder gav el-driften væsentlige besparelser, når elektriciteten kunne produceres uden for store omkostninger. Der forestod dog endnu en lang og problemfyldt udvikling, før elektrificeringen kunne påbegyndes, og først i 1890'erne indførtes el-driften med succes på jernbanerne. I Europa førte især Tyskland og Schweiz an i udviklingen, og f.eks. Sverige fulgte hurtigt efter.

Baggrunden for den store tiltro til elektriciteten var i 1890'erne mere en almindelig begejstring for den nye kraftkilde end egentlige erfaringer. Den elektriske belysning præsenteredes i Danmark endnu i 1886 i Tivoli – altså som underholdning. Ganske vist var elektriciteten ved århundredskiftet ved at holde sit indtog i den københavnske bytrafik i form af sporveje, men helt frem til 1. verdenskrig installerede man gasbelysning i flere af byens kvarterer.

Men hvor elektriciteten blev indført, var de fremskridt den medførte så meget mere synlige, hvad enten det var i form af belysning, elektriske sporveje eller kraftmaskiner. Og elektriciteten blev dermed i sig selv et symbol på fremskridt og udvikling. Et symbol der snart afløste de rygende skorstene, der hidtil havde præget ethvert industriforetagendes annoncer. At et produkt var fremstillet ved elektricitet blev i sig selv et salgsargument! Hele

denne »tidsånd« var – ved siden af den reelle teknologiske forenkling og billiggørelse – baggrunden for tidens mange forslag om elektriske jernbaner.

Projekter i Danmark

Også i Danmark blev man grebet af »el-feberen«, og der fremkom tidligt flere forslag om elektrisk jernbanedrift. Ja, faktisk var der foreslået et projekt allerede inden el-banen i TIVOLI. I 1880 henvendte det danske firma »Lauritzen & Thaulow« sig til regeringen med et forslag om at elektrificere Klampenborgbanen. Når man tænker på, at henvendelsen kom kun ét år efter forsøgsbanen i Berlin, synes forslaget noget vidtløftigt, og regeringen lod da også projektet forsvinde i glemsel.

I november 1892 fremlagde folketingsmand J. Wistoft et projekt for en elektrisk jernbane fra Ebeltoft over Rønde til Thorsager station på statsbanen Århus-Ryomgård. Den elektriske kraft skulle komme fra Femmøller, hvor der fandtes et lille (meget lille!) vandfald, og Wistoft foreslog, at man heri placerede en turbine, der skulle producere elektricitet. Den store fordel ved elektrisk drift var, ifølge Wistoft, at banen kunne anlægges med stigninger på helt op til 1:20 (!), og herved kunne en del kostbare jordarbejder undgås. Tillige kunne banens lønudgifter reduceres, da et elektrisk lokomotiv kunne betjenes af én mand i modsætning til damplokomotivernes to-mandsbetjening. Hvad sporvidden angik, forestillede Wistoft sig, at man som på Skagensbanen (indviet to år forinden) valgte en sporvidde på 1.000 mm. I det hele taget var el-banen projekteret i beskedne dimensioner, og man anså en daglig kapacitet på 60 passagerer og tre-fire godsvogne for tilstrækkelig. Hele anlægssummen for den knapt 35 km lange el-bane var anslået til ca. 780.000 kr., men da dette beløb ikke kunne fremskaffes, blev projektet skrinlagt.

I juli 1895 fremkom der planer om en elektrisk ringbane på Amager. Bag planerne stod et aktieselskab ved navn »Københavns Lokal-Baneselskab«, der forsøgte at få kontrakt med Københavns Magistrat om transport af byens dagrenovation. Den elektriske ringbane skulle udgå fra Christianshavns Ravelin, derfra over Kastrup, Dragør, Store Magleby og tilbage gennem Ullerup, Tommerup og Sundbyerne til udgangspunktet. I forbindelse med baneprojektet planlagde man opførelsen af arbejderboliger, villakvarterer og badeanstalt på Amager, men skønt der var truffet aftale med franske finansmænd, blev planerne opgivet efter stridigheder med Indenrigsministeriet.

I 1901 overvejede DSB at elektrificere den københavnske nærtrafik, og i årene 1902–1906 modtog statsbanerne flere forslag til sagens løsning. Bl.a. tilbød direktøren for de københavnske sporveje, S. A. Faber, at være mellemmand til et tysk firma, der skulle opføre et elektricitetsværk samt levere det rullende materiel. Heller ikke disse planer blev realiserede, og som bekendt blev den københavnske nærtrafik først elektrificeret i 1930'erne.

I 1904 fremkom ingeniør Faber Madsen med et projekt, idet han foreslog, at den planlagte, sjællandske midtbane Frederikssund-Karrebæksminde skulle befares med store, elektriske bogiemotorvogne. Motorvognene skulle have plads til 55 passagerer og tillige forsynes med bagagerum. Eventuelt kunne der påhænges en bivogn. Til godstrafikken var der projekteret elektriske lokomotiver, og i alt skulle

der anskaffes 14 motorvogne og godstogslokomotiver. Driftsspændingen var fastsat til 3 kV. Statsbanernes maskindirektor Busse fik sagen til udtalelse, og bl.a. hans skepsis over for projektet betød, at den sjællandske midtbane, der i øvrigt først anlagdes langt senere, ikke fik elektrisk drift.

I årene umiddelbart efter århundredskiftet var statens midler til jernbanebygning begrænsede. Fra 1895 til 1900 var staten så engageret i nyanlæg, at man måtte optage to store lån i Frankrig, og samtidig havde DSB i 1901-1902 sit første driftsunderskud, så bl.a. derfor var der stor interesse for privatfinansierede jernbaner. Rigsdagen modtog adskillige ansøgninger om anlæg af lokalbaner landet over, og for at vurdere alle disse projekter nedsatte Ministeren for offentlige Arbejder i 1904 en »Kommission angaaende Anlæg af nye Jærnbanner«. Kommissionen skulle i en senere betænkning foreslå lovvedtagelse af en række nye jernbaneanlæg. Blandt de indsendte ansøgninger var også et projekt fra maj 1904 til en elektrisk jernbane mellem Århus og Randers, og dette projekt gav inspiration til forslag om adskillige elektriske jernbaner med en samlet længde på ikke mindre end ca. 420 km. Forslagene kom fra egne af landet, hvor man så en mulighed for afløsning af de hestetrukne diligencer, men også udsigten til at få elektricitet ud til befolkningen i landdistrikterne var et vægtigt argument.

»Kommissionen angaaende Anlæg af nye Jærnbanner« afgav betænkning i 1906, og på baggrund heraf lod Rigsdagen opstille et lovforslag for en lang række jernbaneanlæg. Efter behandling i Rigsdagen blev disse anlæg samlet i et stort lovkompleks, der blev vedtaget den 27. maj 1908. Loven omfattede i alt syv statsbaneanlæg og 51 privatbaner, og blandt de sidstnævnte var en del elektriske jernbaner. Dette havde givet anledning til en omfattende og bevæget debat i Folketinget, især under samlingen 1907-1908.

De fleste indvendinger drejede sig om den eventuelle konkurrence, som de elektriske baner ville påføre DSB, idet flere af el-banerne ville løbe parallelt med statsbanestrækninger. Hertil svarede tilhængerne, at de elektriske baner i stedet kunne blive fødebaner til statsbanerne, og derved give DSB forøgede indtægter. Der blev under debatten også rejst tvivl om el-banernes rentabilitet. Modstanderne anførte, at der ikke fandtes tilstrækkeligt trafikunderlag til den intensive trafik, der var nødvendig for rentabel drift ved elektriske jernbaner. Måske var det kun el-banen Århus-Randers, der ville forrente sig. Udgangen på diskussionerne blev, at man optog en del af de elektriske baner i loven, men det blev dog pointeret, at el-banernes anlæg og drift ikke måtte medføre udgifter for statskassen. Loven af 27. maj 1908 gav derefter mulighed for koncession til følgende elektriske jernbaner:

- En bane fra Århus til Randers.
- En bane mellem Hornslet og et punkt på Århus-Randersbanen.
- En bane fra Thorup Pakhus ved Kalø Vig til Hornslet.
- En bane fra Skive gennem Vestsalling.
- En bane fra Randers til Viborg.
- En bane fra Silkeborg over Ans og Tange til et punkt på Randers-Viborgbanen.
- En bane fra et punkt på Ryomgård-Gerrildbanen (Laen) til Allingåbro.
- En bane fra Allingåbro over Ørsted til Holbæk, eventuelt

til Udby og eventuelt en sidebane til Voer-Møllerup Færgested.

- En bane fra Randers til Møllerup.

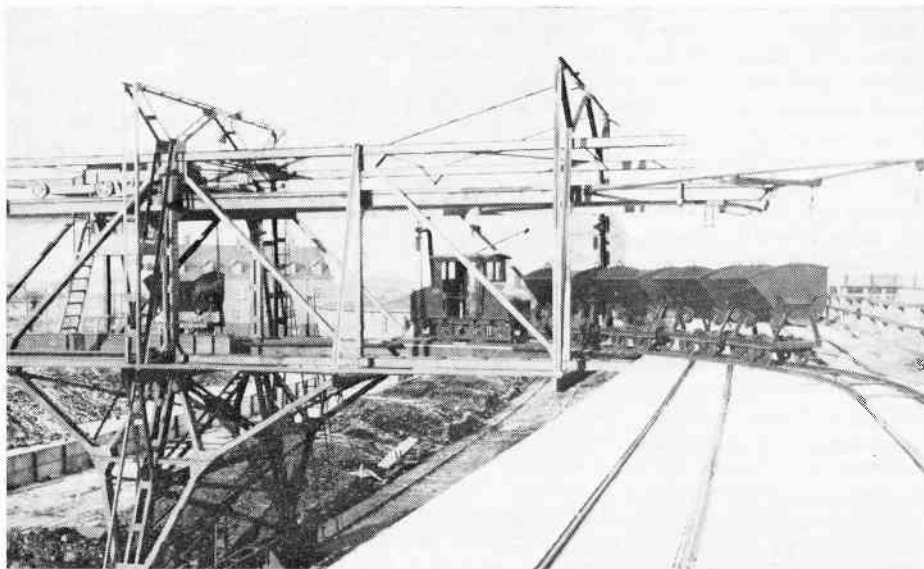
Året før vedtagelsen af den store jernbanelov havde Folketinget vedtaget Stærkstrømsloven af 1907, der gav lov-hjemmel til ekspropriation af ret til at fore højspændingsledninger over private områder. Der var hermed sikret lovgrundlag for både de elektriske jernbaner og deres kraftforsyning fra elværker. Alle de nævnte el-baneplaner forsvandt dog efter få års forløb, eller også skiftede initiativtagerne mening, således at man i stedet ønskede anlæg af baner med dampdrift. F.eks. findes der en »elektrisk forhistorie« til privatbanerne Ryomgaard-Gjerrild-Grenaa Jernbane, Skive-Vestsalling Jernbane, Silkeborg-Kjellerup-Rødkærsbro Jernbane og Mariager-Faarup-Viborg Jernbane. Den eneste el-bane, der blev kæmpet for i flere år, var den projekterede el-bane mellem Århus og Randers, og kun den nåede nær en virkeliggørelse.

Ideen til en elektrisk jernbane mellem Århus og Randers (over Spørring) var inspireret af anlægsarbejdet til den elektriske sporvej i Århus i foråret 1904. Hele baneprojektet var nøje knyttet sammen med ønsket om at få elektriciteten bragt ud til befolkningen i landdistrikterne, og et lokalt udvalg kæmpede i 12 år en energisk og problemfyldt kamp for el-banen. Det svenske firma ASEA havde udarbejdet detaljerede planer for banen, og hovedparten af det rullende materiel skulle bygges af »Scandia« i Randers. Men der skal ikke her skildres, hvorfor banen ikke blev anlagt. I stedet henvises til den netop udkomne bog »Århus-Randers elektriske Jernbane«.

Lille Vildmose

Medens alle disse stridigheder om elektriske personbaner var på sit højeste, fik Danmark sin første, permanente el-bane, men det vakte dog ikke større opsigt. Måske fordi der »kun« var tale om en industribane. Det har tidligere været antaget, at kulbanen på Korsør station var landets første el-bane, men nyligt fremkomne oplysninger tyder på, at »debuten« muligvis skete i Jylland. I 1903 påstod en fransk ingeniør, Reynaud, at han havde opfundet en metode, hvormed der kunne udvindes 20% råsprit af den cellulose, der findes i tørvejord. Påstanden vakte en del opsigt, for tidligere havde ingen præsteret mere end 5-6%, men Reynaud udtalte, at hans metode var undersøgt og godkendt af Pasteurs Institut i Paris. Hvor højtflyvende Reynauds visioner end var, så lykkedes det ham at få tyske og svenske finansmænd til at danne et aktieselskab ved navn »Französisch-deutsch Torfspirituscompagni«. Reynaud selv blev ansat som teknisk leder, og selskabet erhvervede 300 tønder land i Lille Vildmose mellem Aalborg og Hadsund. Her opførte man formedelst 300.000 kr. en tørvesprittfabrik 6 km øst for Kongerslev station (AHJ), og i november 1904 kunne de første produktionsforsøg indledes. Fabrikken havde sit eget elværk, der bl.a. leverede belysning til tørvegravningen, der foregik i døgndrift. Transporten af tørvejord fra mosen til fabrikken foregik med tipvogne på en bane, der (vist nok) var el-drevet, men desværre kendes der overhovedet ikke detaljer om sporvidde, lokomotivfabrikat, kørespænding osv.

Fabrikken beskæftigede i perioder op til 100 mand, heriblandt en del polakker, men megen sprit blev der ikke produceret. Da man i sommeren 1906 gjorde status, var



Et tog, som har et af Titan-lokomotiverne som trækraft, er fotograferet midt på det flytbare sporstykke, der dannede forbindelsen mellem lossekranen og den faste »hovedstrækning« på Kulbanen i Korsør. Ca. 1907. Foto: DSB Jernbanemuseum

der kun fremstillet et par tusinde liter i alt, hvilket stod i pinlig kontrast til Reynauds løfter om en døgnproduktion på 10.000 liter! Herefter stak Reynaud af til England efterladende sig et ry på Kongersleveggen som »Franskmanden der afholdt Champagneorgier og fotograferede let paa-kledte Fruentimmere, der var villige dertil«. Fabrikken blev overtaget af et nyt konsortium, »Internationalt Tørvespiritus Aktieselskab«, men i januar 1903 var eventyret slut. Aktiekapitalen var brugt, underleverandorerne fallerede, og det samlede tab androg 1-2 mill. kr. Et tal der i nutidens priser svarer til et større, tocifret millionbeløb.

Kulbanen på Korsør station

I 1905 fik landet endnu en industribane med elektrisk drift, denne gang på Korsør station, der på det tidspunkt gennemgik en fuldstændig ombygning. En ny oplagsplads for kul til lokomotiver og dampfærger lå i betydelig afstand fra den kaj, hvor kulskebene lagde til, og en transportforbindelse de to steder imellem måtte nødvendigvis krydse en del af stationens sporterræn. Man overvejede flere muligheder for sagens løsning, f.eks. tovbane og transportbånd, men til sidst bestemte statsbanerne sig for en elektrisk højbane. Banen løb fra en lossekran på havnekajen og henover en række rangerspor. Videre langs rangerterrænet, under en vejbro og dernæst i seks meters højde over stationens hovedspor til oplagspladsen ved den nyopførte remise. El-banens samlede længde var 800 meter, og på den enkeltsporede strækning anlagde man tre vige-spor, der gjorde togkrydsning mulig. Sporvidden var 675 mm (muligvis 650 mm), og sporet var anbragt på et plankedæk, der hvilede på bukke af træ. Brofagene over henholdsvis ranger- og hovedspor var fremstillet af stål. Sidstnævnte var udført som en hængebro med et frit spænd på 33 meter.

Til driften på højbanen anskaffedes tre to-akslede, elektriske lokomotiver, bygget 1905 af TITAN i København. Og store maskiner var der just ikke tale om. Længden over centalkoblingerne var blot 3.060 mm, tagets højde over skinne 1.930 mm, akselafstanden 800 mm og vognkassens bredde var kun 1.100 mm. Højden i førerhuset var knapt

145 cm, så lokomotivføreren var tvunget til altid at sidde ned under kørslen. Hver maskine vejede ca. 2,5 tons og var forsynet med to banemotorer på tilsammen 15 HK. Banemotorernes konstruktion og ophængning på lokomotivets aksler var udført som på sporvogne, ligesom kontrollerne var almindelige sporvognskontrollere med omstyringsvalser for kørsel i begge retninger. I øvrigt var en del af den elektriske udrustning leveret af SIEMENS. Udover den elektriske bremsning, der skete gennem kontrolleren, kunne lokomotiverne bremses med en skruebremse, der virkede med bremseklodser på alle fire hjul. Kørespændingen på el-banens overlledning var 20 volt jævnstrøm, og lokomotiverne var udstyrede med strømaftagere i form af en trolley-stang, der var fastgjort på vognkassens ene side. Returstrømmen førtes gennem skinnerne.

Foruden el-lokomotiverne rådede man over 23 tipvogne, der hver rummede 1,3 kubikmeter. Kultogene var altid oprangerede af et el-loko og fire tipvogne, og den maksimale hastighed var 10 km/h. Lokomotiverne henholdsvis trak og skubbede vognene, idet lokomotivet skød de tomme vogne foran sig, når der kortes fra kulgården til havnen. El-banens største kapacitet var 30 tons kul i timen, men almindeligvis var den transporterede mængde mindre. Det daglige, fornødne kvantum kul var ca. 50 tons til damplokomotiverne og 100 tons til dampfærgerne. Hele anlægget med el-bane, lossekran osv. kostede 170.000 kr.

El-banen i Korsør var i drift indtil begyndelsen af 1950'erne, og anlægget blev nedrevet omkring 1955. Hvad der herefter skete med det rullende materiel, står ikke helt klart, men i hvert fald blev vognkasserne fra to af lokomotiverne »opdaget« i 1973 ved en borneinstitution i Rødovre af et DJK medlem. Institutionens personale kunne oplyse, at man for år tilbage havde fået vognkasserne fra Tivoli. Den ene vognkasse bar en byggeplade, hvorfra det fremgik, at lokomotivet var bygget af TITAN i 1905 som byggenummer 1, og denne vognkasse blev erhvervet af DJK, således at dens bevarelse var sikret. I dag befinder vognkassen sig i haven hos et af foreningens medlemmer i Tølløse.

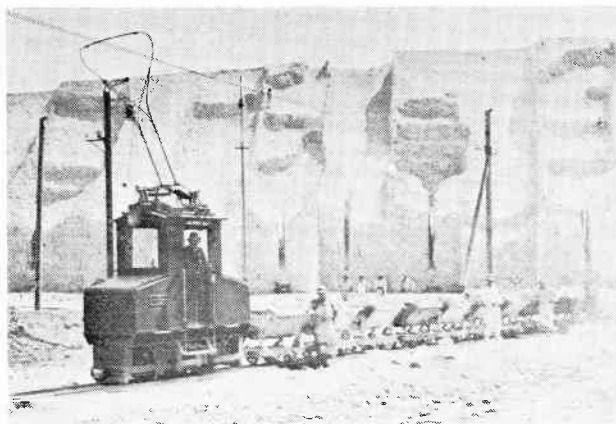
Rørdal Cementfabrik

I 1907 fik Danmark sin tredje el-bane – på »Rørdal Cementfabrik« ved Limfjorden øst for Aalborg. Virksomheden blev oprettet i 1889, og man anlagde en knapt 1 km lang bane fra fabrikken til en lergrav. Sporvidden var 500 mm, og tipvognene blev trukket af heste. Kalken blev hentet i en anden grav tæt ved fabrikken, og transporten skete med en tovbane, der i 20 meters højde endte i et tørretårn. I forbindelse med en større modernisering af virksomheden, lod man i 1907 firmaet SIEMENS elektrificere en del af spornettet. Det drejede sig om lerbanen, der nu var 2 km lang, samt to kortere kridtbaner, der erstattede tovbanen. Sporvidden var stadig 500 mm, og til driften anskaffede man (sandsynligvis fra SIEMENS i Tyskland) fem små elektriske lokomotiver. Spornettet blev forsynet med overledning, og kørespændingen var 500 volt omformet fra 220 volt. Elektriciteten blev muligvis fremstillet på cementfabrikkens egen kraftstation.

Omkring 1923 blev en del af sporene ombygget til en sporvidde på 785 mm, og samtidig anskaffedes to (måske flere) elektriske lokomotiver af ukendt fabrikat. Gennem årene voksede fabrikkens sporanlæg, og i 1945 var man nået op på en samlet længde på ca. 70 km. Foruden el-lokomotiverne benyttedes en mængde forskellige motorlokomotiver, både med 500 mm og 785 mm sporvidde. Så sent som i 1961 anskaffede man to el-lokomotiver fra ASEA i Sverige, byggenr. 333–334, sporvidde 785 mm, og disse var i drift indtil 1973, hvor el-driften blev afviklet. De to svenske lokomotiver blev siden erhvervet af Industribaneklubben og er i dag bevaret på foreningens museumsbane i Hedeland ved Hedehusene.

Elektrisk drift på RHJ-strækning

Som et kuriosum kan det til sidst nævnes, at Jylland her i 1985 får sin første normalsporede strækning med elektrisk drift og det tilmed på en del af en nedlagt privatbane. Da Randers–Hadsund Jernbane blev nedlagt den 31. marts 1969, blev sporet taget op, men Randers kommune overtog



Opstillingsbillede med elektrisk lokomotiv og læssede tipvogne i kalkgraven ved »Rørdal Cementfabrik«, ca. 1909.

Foto: arkiv Asger Christiansen

dog strækningen fra Randers havn og ud til »Scandia« og »Dronningborg Maskinfabrik« (4,0 km fra statsbanestationen), således at der fortsat var sikret sporforbindelse til de to store virksomheder. Og i dag, hvor »Scandia« har både EA-lokomotiver og 3. generations S-tog litra MC/FC i ordre, har virksomheden besluttet at elektrificere ca. 150 meter af det tidligere RHJ-hovedspor, hvorved afprøvning af materiellet kan ske forinden afsendelse til Sjælland. Kørestromsanlægget forsynes med to transformatorer, således at strækningen kan forsynes med såvel 1,5 kV jævnstrøm for kørsel med S-tog som 25 kV 50 Hz vekselstrøm for kørsel med EA-lokomotiver. Prisen for hele anlægget er ca. 2 mill. kr., og man påregner at foretage de første prøvekørsler i juni måned med lokomotiver af byggeserien EA 3003–3010. Disse lokomotiver bliver nemlig – i modsætning til litra ME – fuldt færdigmonterede på »Scandia«, hvorfor der på fabrikken er udstationeret teknikere fra Brown Boveri (BBC). De første S-tog af serien MC 6509–6524/FC 6009–6024 vil formentlig blive prøvekørt i august måned. □

En trofast slider fylder 50 år

Af Bent Ravnild

»Haster det nu saa haardt med mere Fart? Vort Land er jo ikke af en saa uhyre Udstrækning, at vi behøver at fare rundt med 120 à 150 Km i Timen, og inderst inde har vi vanskeligt ved at forstaa, at en Nation, der har 100.000 Mand med korslagte Arme som helhed skulde have saa travlt, at det skulde være nødvendigt med disse uhyre Hastigheder.«

En dagblads-kommentar til DSBs nyeste planer om hurtigkørende dieseltogsæt til fjerntrafikken?

Næh, den opmærksomme læser har naturligvis allerede bemærket citatets gammeldags retskrivning, og det angivne arbejdsløshedstal er vel også lidt ude af trit. Vi skal da også 50 år tilbage i tiden.

I »Dansk Privatbaneblad« for den 15. marts 1935 publiceredes en bredside mod den igangværende modernisering af landets private baner, idet man fra bladets side fandt, at man var ved at gå for vidt i sine bestræbelser på at frem-

me toggangen ved banerne. Specielt anskaffelsen af diesellokomotiver fik et par ord med på vejen. Bladets kommentator betegnede lokomotiverne som rene »helvedesmaskiner«, der ville blive for kostbare i vedligeholdelse m.v. Fremtiden skulle uægtelig blive anderledes.

Den direkte årsag til artiklens fremkomst var imidlertid ret så alvorlig for ikke at sige dramatisk: Den 24. februar 1935 kl. 11.15 afsporede Skagensbanens diesellokomotiv M 4 under indkørsel til Støvring station mellem Hobro og Aalborg og lagde sig nydeligt tilrette på sin højre side.

Det begrædelige ved affæren var ikke mindst, at lokomotivet var flunkende nyt og uden en skramme, indtil det lagde sig ned. Lokomotivet var nemlig på vej på sin »jomfrurejse« fra Ås Frichs i Århus til Skagensbanen, og med i førerrummet var ikke mindre end otte personer – heriblandt højtstående repræsentanter for såvel leverandører som bane – der antagelig er kommet fra episoden uden de store skrammer, idet artiklen ikke har fundet det værd at kommentere andet end lokomotivets medfart.

Uheldets årsag tilskrives i artiklen for høj hastighed, hvilket giver bladets medarbejder anledning til de ovenfor nævnte betragtninger om togenes fart i al almindelighed.

Nuvel, lokomotivet kom naturligvis på højkant igen, blev repareret og sat i drift på Skagensbanen, hvor det igenem de 50 år, der nu er forløbet, har ydet en endog meget stor arbejdsindsats for banen.

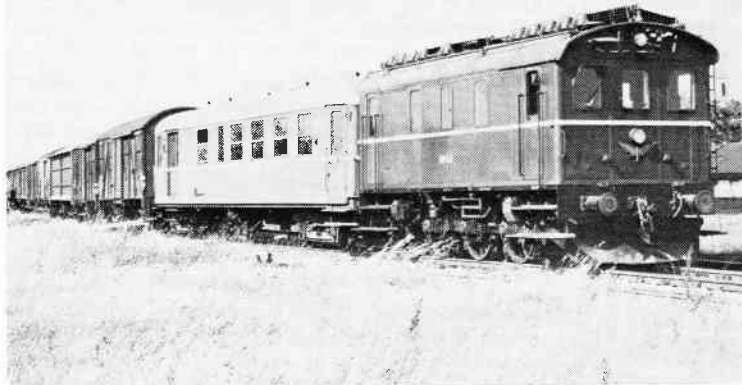
Men lad os for et øjeblik kaste blikket tilbage til tiden for leveringen.

Skagensbanen stod først i trediverne i nogenlunde samme situation som landets øvrige privatbaner, idet dampdriften var ved at være en noget bekostelig affære, der vejede tungt på udgiftssiden. Hos Skagensbanen havde man – i modsætning til mange andre privatbaner – næsten nye damplokomotiver, idet banen i 1924 var blevet ombygget til normalspor med deraf følgende nyanskaffelse af tre damplokomotiver. Selv om det drejede sig om tre gode og rimeligt moderne lokomotiver, var man alligevel interesseret i anskaffelse af et diesellokomotiv.

Når man i trediverne skulle se på diesellokomotiv med henblik på anskaffelse, var der navnlig to fabrikater, der tiltrak sig opmærksomhed: Ås Frichs i Århus og Burmeister & Wain i København.

Ikke mindst Ås Frichs påkaldte sig en vis interesse, idet firmaet foruden sin produktion af damplokomotiver til DSB i tidens løb producerede ikke mindre end 22 privatbanediesellokomotiver af den bekendte »firkantede« type. Når typen i øvrigt er kendt som netop »den firkantede«, må det tilskrives, at man let får det indtryk, at konstruktøren har sat sig som mål at gøre lokomotivet så **lidt** strømnetet som overhovedet muligt!

De 22 privatbanelokomotiver spændte fra det mindste på 205 hk (Hørve-Vørslev Jernbanes diesellokomotiv, der i øvrigt lød kælenavnet »Sputnik« refererende til køretøjets manglende evner i hastighedsmæssig henseende!) til det største, som netop var det lokomotiv, som Skagensbanen besluttede sig for at anskaffe, og som havde en ydelse på 500 hk.



Skagensbanens M 4 holder med blandetog på Ålbæk station den 3. juli 1975.
Foto: Asger Christiansen

Ved granskning af det foreliggende materiale vedrørende anskaffelsen bibringes man let det indtryk, at banen ikke har haft større lyst til at kontrahere med B&W, idet sonderingerne forud for den endelige indkaldelse af tilbud tilsyneladende udelukkende er foregået i retning af Frichs' produkter. Det er næppe usandsynligt, at rygterne om holdbarheden af visse B&W diesellokomotiver på daværende tidspunkt var nået til Skagen: B&W leverede i 1929 to diesellokomotiver til DSB, som fik den tvivlsomme ære at blive indehavere af rekorden for den korteste levetid for en dansk diesellokomotivkonstruktion, idet de begge udrangeredes efter ni år! Lidt galgenhumoristisk kunne man sige, at det var i den tid, hvor »køb-og-smid-væk«-mentaliteten havde kronede dage ved DSB, der, som det endnu vil huskes, præsterede det kunststykke at anlægge den midtsjællandske jernbane i 1928 for derefter at nedlægge og fjerne det meste (ca. 50 km) af den allerede otte år efter!

Men tilbage til SB M 4. Skagensbanen fik af Ministeriet for offentlige Arbejder bemyndigelse til at kontrahere med Frichs angående anskaffelse af et 500/550 hk diesellokomotiv til en sum af 189.000 kr. Og så var der et halvt års garanti!

B&Ws tilbud var i øvrigt ganske interessant, idet man tilbød ikke mindre end fire forskellige diesellokomotivtyper med ydelser fra 500 til 600 hk med én hhv. to motorer.

Når man betænker de designmæssigt antikverede lokomotiver, som B&W leverede til DSB i 1929 som ovenfor nævnt, var der i tilbudet til Skagensbanen foretaget en gevaldig opstramning af udseendet i retning af en mere strømnetet fremtoning at domme efter det medsendte tegningsmateriale.

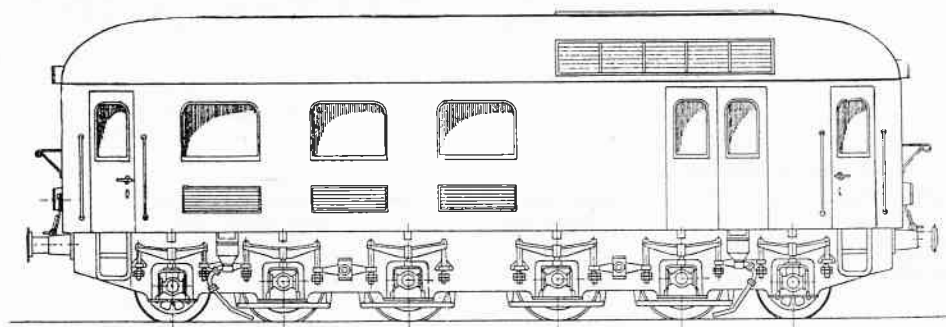
Men det blev altså Frichs, der løb med laurbærrene, og kontrakten blev indgået primo 1934.

I indretningen af lokomotivet blev intet overladt til tilfældighederne. Et righoldigt sortiment i værktøj, tre smørekander og én smøresprøjte medfulgte, og i en skrivelse fra Frichs til Skagensbanen bekræfter man »...Aftale med Hr. Driftsbestyreren i Følge hvilken Banens Diesellokomotiv udstyres med Klædeskab i Egetræ.« Hvilken retfærdighed yder mon DSBs nyeste ME-diesellokomotiver lokomotivførerens beklædning? En forkromet knage?

Det bestilte lokomotiv skulle indrettes til en højeste hastighed på 80 km/h. Om det er denne – i relation til de hidtidige damptogshastigheder på Skagensbanen – rimeligt høje fart, der har inspireret banen, skal være usagt, men i en skrivelse til Frichs i januar 1935 bemærker banen, »...at vort Diesellokomotiv udvendig ønskes malet rød, samme Farve som Lyntogene.«

I sin beskrivelse af lokomotivet opremser Frichs alle køretøjets fortræffeligheder, idet man nævner, at det drejer sig om »... vor sidste Lokomotivtype... til De Danske Statsbaner og ... Privatbanerne, og ... at denne er fuldt lokomotivbygget... med gennemgående Rammeplader.« Endvidere, at man »... på alle Områder har nyttiggjort (sine) mangeårige Erfaringer fra Bygningen af Damplokomotiver...«

De smukke ord om, at diesellokomotivet var »fuldt lokomotivbygget med gennemgående rammeplader« og den nævnte passus om »erfaringerne fra damplokomotivbygningen«, var naturligvis ment som en anbefaling og skulle borge for kvalitet og holdbarhed, men det indebar også, at lokomotivet dermed ville være i besiddelse af flere af damplokomotivets »unoder« herunder muligheden for en dårlig gang i sporet som følge af den noget stive konstruktion.



Siderids af det forslag til 600 hk dieselelektrisk lokomotiv, som Burmeister & Wain tilbød at bygge til Skagensbanen. Længden over pufferne var hele 12.300 mm.
Tegning: Burmeister & Wain

Og netop dette forhold skulle vise sig at blive et væsentligt moment i forbindelse med lokomotivets anskaffelse.

Frichs havde allerede ved kontraktens indgåelse leveret et betydeligt antal diesellokomotiver af tilsvarende stive type til andre privatbaner, og rygterne om lokomotivernes gang i sporet var uden tvivl også kommet Skagensbanens ledelse for øre.

I september 1934 indtraf en afsporing med forreste hjulsæt på fri bane med et af diesellokomotiverne på »De Lolland-Falsterske Jernbaner« (Lollandsbanen), og samtidig fremkom et notat med beklagelser fra banetjenesten ved privatbanerne omkring Hjørring, der jamrede over, at sporet var vanskeligt at holde efter leveringen af tre Frichs-lokomotiver til Hjørringbanerne.

Nu var man tilsyneladende ved at få kolde fødder hos Skagensbanen. Man fik sporenstregs anordnet nogle prøvekørsler, dels på Hjørring-Hørbybanen med dennes lokomotiv HH nr. 14 og dels på strækningen Åbybro-Fjerritslev med Aalborg Privatbaners lokomotiv FFJ nr. 1209.

Naturligvis var man også interesseret i forholdene »på hjemmebane«, og en prøvekørsel på Skagensbanen fandt

derfor sted den 13. november 1934 med HH nr. 14 og FFJ nr. 1208.

Ved prøvekørslerne fokuserede man specielt på lokomotivernes gang i kurver, og selv om sporet på Skagensbanen var i fin stand, blev banens betænkeligheder ingenlunde udryddet, og forskellige tekniske foranstaltninger blev prøvet på forsøgsløkomotiverne for at søge en roligere kørsel opnået bl.a. med udskiftning af fjedre på forreste hjulsæt m.v.

Så oprandt da endelig den store dag den 24. februar 1935, der dog skulle få så kummerlig en afslutning: Som nævnt nåede lokomotiv + honoratiores kun til Støvring, hvor netop det forreste hjulsæt afsporede, således at lokomotivet blev »læst af« – meget apropos på læssesporet!

Havde man på Skagensbanen før været i tvivl om lokomotivtypens løbeegenskaber, blev denne tvivl med ét fejet af bordet.

Skagensbanens navnkundige driftsbestyrer M. T. Hansen var ikke en herre, man ustraffet drev gæk med, og da han havde haft den tvivlsomme fornøjelse at være med under »nødlandingen« i Støvring, kan man let forestille sig hans humør.

Allerede to dage efter afsporingen afgik til Frichs en meget bestemt skrivelse, der ikke lagde fingrene imellem og bl.a. fastslog, at »... Bestyrelsen maa anse Lokomotivet for ikke at være driftssikkert...«, og man henstiller »... at der tilkaldes en Specialtekniker fra Statsbanerne i Tyskland, Sverige og Danmark til at ... fremkomme med Forslag til Konstruktion af Løbeakslerne.«

Allerede to dage efter denne skrivelse forelå en pure afvisning fra Frichs. Efter nogen parlamentaren enedes man imidlertid om at tilkalde direktøren for den svenske stats tilsyn med de svenske privatbaner til at foretage en besigtigelse af konstruktionen. Udgiften i forbindelse hermed skulle afholdes af Frichs, og »... Der maa intet meddeles Pressen herom...«, som det sluttelig hed.

I marts 1935 foretoges så besigtigelse samt prøvekørsel, der henlagdes til Aarhus-Hammel-Thorsø Jernbane, der lå bekvemt som genbo til Frichs fabrikker. Undersøgelserne mundede ud i en af den svenske direktør foreslået teknisk anordning i forbindelse med hjullarrangementerne.

Efter at have foretaget de anbefalede ændringer foretoges atter prøvekørsel på AHTJ, og Skagensbanens værkfører, der deltog i turen, kunne konstatere »nogen forbedring«.

Den 30. april 1935 kunne Skagensbanens maskintekniske konsulent, der også havde været involveret i sagen, så endelig afsende følgende telegram til driftsbestyrer M. T. Hansen: »M 4 er fin kører i morgen tidlig Skagen«.

I forbifarten kan nævnes, at sagen vedrørende Frichs-lokomotivernes løbeegenskaber ikke hermed var afsluttet. Statens Tilsyn med Privatbanerne fortsatte undersøgelserne, og i den anledning ønskede en overordnet medarbejder fra Tilsynet at foretage en besigtigelsestur i det nordjyske med de til privatbanerne dér leverede Frichs-lokomotiver.

Driftsbestyrer M. T. Hansen på Skagensbanen blev anmodet om at tilrettelægge en tur for den pågældende, der – meget belejligt – havde opslået sin sommerresidens på det mondæne Jeckels Badehotel i Gl. Skagen. Efter (en sikkert intensiv) brug af køreplanen lykkedes det M. T. Hansen at arrangere en »sight-seeing« ud over det almindelige ad følgende rute:

Skagen – Frederikshavn – Hørby – Øster Vrå – Hjørring – Løkken – Åbybro – Fjerritslev – Åbybro – Aalborg – Sæby – Frederikshavn – Skagen.

Og det på samme dag! Den arme mand har uden tvivl gjort sig fortjent til resten af sin rekreation »på Skagen«!

M 4 kørte herefter uden problemer af alvorlig karakter i en del år.

En rapport fra de af Frichs udsendte håndværkere, der skulle foretage hovedeftersyn på M 4 i februar 1940, vidner lidt om den tids arbejdsforhold og ikke mindst om de kolde fimbulvintre op til og under krigen.

Montørerne beretter bl.a.: »Vi måtte lede varmt Vand fra et Damplokomotiv igennem Kølesystemet, hver Gang vi skulde prøve at starte, da alt i Remisen var frosset.«

Priserne var dengang mere overskuelige. Montørernes arbejdsedler udviste bl.a. følgende beløb:

Kost og Logi 14/2–18/2	Kr. 36,00
Billet Skagen – Aarhus	Kr. 15,30
Fragt af Værktøjskasse	Kr. 0,85

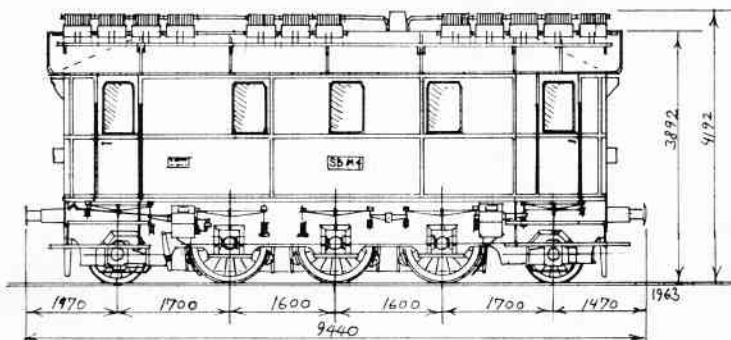
Skagensbanens værkmeister skulle attestere montørernes arbejdsedler og bemærkede i den anledning, at han fralagde sig ansvaret for rigtigheden af beløbet vedrørende kost og logi, idet han indigneret fastslog, at »... vi henviste Montørerne til Afholdshotellet, hvor de imidlertid nægtede at bo, hvorfor de uden videre flyttede over på Skagens Hotel.« Ak ja, at rejse helt til Skagen og så lide den tort at blive snydt for at nyde en pilsner, det er næsten heller ikke til at bære!

Krigen skulle vise sig at blive årsag til flere problemer for M 4. I 1942 var lokomotivets batterier slidt ned, og de ville ikke kunne repareres »for Tiden«, da batterierne og de reservedele, der skulle anvendes, uheldigvis – tidens politiske forhold taget i betragtning – var af engelsk herkomst.

I korrespondancen med leverandøren i København følger herefter nogle jeremiader om den af krigen affødte man-

gelsituation i al almindelighed, og man slutter med at tilbyde en anden type batterier »... som til Automobiler« (hvilken fornærmelse!) under den udtrykkelige forudsætning, at firmaet overtager de nedslidte materialer. Også dengang var genbrugstanken i højsædet omend af simpel nødvendighed i modsætning til nutidens måske lidt mere modeprægede holdning til spørgsmålet.

Mere alvorligt var et brud på M 4s krumtapaksel i 1944 affødt af den i krigens tid til rådighed værende smørelolie af betænkelig kvalitet. Banens ledelse slog sig noget i tøjr, da Frichs præsenterede sin regning for reparationen på ikke mindre end 48.659 kr. og 30 øre. I denne anledning konstaterede banens maskintekniske konsulent tørt, at »... det er ikke billigt for Tiden at faa Lokomotiver repareret, og man kan vel egentlig ikke sige at 1/8 Frichs arbejder billigt.«



Tegningen forestiller Skagensbanens M 4, der har Frichs byggenummer 214.
Tegning: Jens Bruun-Petersen

Man bibringes let den opfattelse, at Frichs under krigen befandt sig i lidt af en nøgleposition som reparatør af lokomotiver. Denne opfattelse styrkes af de fortsatte bemærkninger fra den maskintekniske konsulent, der nævner, at man selvfølgelig kunne forsøge sig med en forhandling om reparationsbeløbet, »... men med mit Kendskab til 1/8 Frichs vil jeg dog antage dette vil blive negativt.« Hvorvidt den maskintekniske konsultents spådomme måtte være gjort til skamme, melder historien intet om!

At baneledelsens handelstalant imidlertid normalt trivedes fortræffeligt vidner en anden episode om. DSB havde en krumtapaksel til en Frichsmotor af tilsvarende type som M 4s liggende overkomplet og tilbød akslen til Skagensbanen for den ikke ubetydelige sum af kr. 15.000. Hvorvidt tilbudet har affødt lange og intensive forhandlinger vides ikke, men en kortfattet skrivelse fra DSB til Skagensbanen meddeler nogen tid senere lakonisk: »Bekræftelse på salg af 1 stk. krumtapaksel kr. 1.000 + moms.« (!)

I de senere år har der været knap så meget brug for M 4, idet banen i 1969 erhvervede et 750 hk diesellokomotiv fra Aalborg Privatbaner, og dette udmærkede stykke trækraft har siden stået for hovedparten af de lokomotivtrukne tog på Skagensbanen.

Og fremtiden for M 4? – Ja, man kommer jo ikke uden om, at 50 år er en høj alder for et diesellokomotiv, og alderdomstegnene har vel også gjort, at dagene som aktiv trækraft må siges at nærme sig sin afslutning efter et – vel nok usædvanligt – langt liv. □

Istandsættelsen af E 991

Af John Armstrong Pedersen

E 991, der afløste E 994 som det driftsklare eksemplar af denne lokomotivtype, overførtes efter idriftsættelsen først til Odense, hvor den kørte for DSB, indtil rørenes tilstand i efteråret 1982 gjorde en udskiftning nødvendig. Dette store arbejde tænkte udført i Esbjerg, men det her påbegyndte arbejde skred kun langsomt frem af flere årsager, bl.a. fordi det kneb med personale. Det blev derfor besluttet at overføre lokomotivet til Randers, dog blev det af praktiske årsager vedtaget at udføre rørudskiftningen i Århus.

red.

DSB E 991 ankom til Århus Rangerbanegård i særtog fra Esbjerg lørdag den 24. marts 1984 og blev umiddelbart derefter kørt til filialværkstedet i Mølleengen, hvor det havde fået plads inden døre, så det kunne blive lavet færdig.

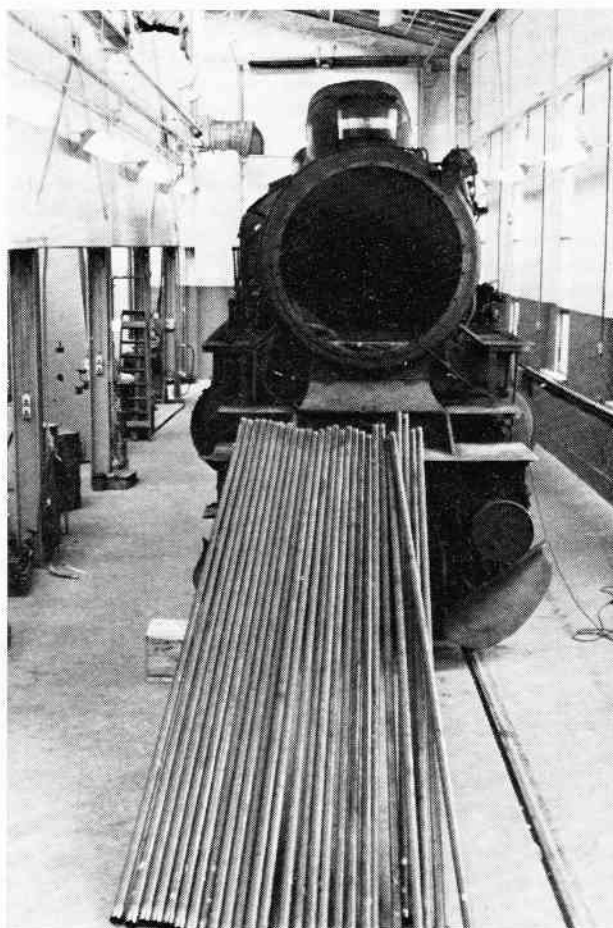
Først i april måned gik så tre DSB lokomotivførere fra Århus frivilligt i gang med det store arbejde, som det var at gøre E 991 køreklar.

Dette arbejde bestod dels i at gøre alle rørhuller i kedlen klar til isætning af rør og dels i udglødning og afslibning af glødeskaller på disse samt ilægning af rør i kedlen, eftersyn af regulator og montering af denne, trykprøvning af overhederelementer, valsning af kedelrør, trykprøvning af kedel, montering af kraftdamprør og overheder i røggammeret, udskiftning af bremseklodser, montering af ind- og udvendige drivstænger og ompakning af diverse haner og ventiler.

Da alt det indledende arbejde var færdigt, var vi klar til at valse kedelrør i kedlen, og her fik arbejdsholdet yderligere hjælp af to kedelsmede fra Centralværkstedet i Århus samt af flere DSB medarbejdere fra arbejdsgruppen DSB Damplokomotiver. Vi kunne den 13. juni begynde at valse kedelrør, og jeg skal love for, at der blev gået til den de næste fire dage med valsning og ombertling af rør i fyrkassen, montering af drivstænger og trykprøvning af kedel. Denne fandt sted den 16. juni med et meget fint resultat, således at overhederelementerne kunne komme på plads. Dette arbejde var tilendebragt den 16. juni om aftenen.

Herefter manglede kun ganske få arbejdsopgaver, før der kunne køres prøvetur, og de blev udført i den følgende uge, så E 991 blev gjort klar til opfyring og prøvekørsel fredag den 22. juni 1984.

Den store dag oprandt, hvor der skulle fyr på risten af E 991. Forinden var lokomotivet blevet forsynet med kul ved hjælp af banetjenestens trolje fra Århus H. Der var nogen spænding forbundet med optændingen, for der var ikke megen tid til at rette fejl, da E 991 gerne skulle være



E 991 er fotograferet, mens arbejdet med at indsætte nye kedelrør foregik på værkstedet i Mølleengen den 24. april 1984.

Foto: John Armstrong Pedersen

køreklar til det store arrangement for engelske jernbaneentusiaster, hvor den skulle køre Århus-Aalborg søndag den 24. juni (se »jernbanen« nr. 5/1984).

Tilbage til opfyringen og prøvekørslen: Klokken 13.50 dampede E 991 med to godsvogne og en personvogn ud på prøvetur, som blev kørt fra Århus H til Randers og retur. Det viste sig, at der var flere småting, der skulle rettes, samt at nogle kedelrør skulle valsede efter, men ellers forløb kørslen tilfredsstillende. Efter ankomsten til Maskindepotet i Århus blev lokomotivet sat i hus uden ild på risten, så vi kunne få den kølet ned så meget, at vi om lørdagen kunne gå ind og valse de utætte kedelrør. Herefter blev E 991 fyret op igen og var klar til at køre dagen efter til Aalborg og de følgende dage for de engelske jernbaneentusiaster. Det kan fortælles, at arbejdet på E 991 i Århus tog 387 timer. □

JERNBANENYT - KORT FORTALT

UDLAND

Redaktionen vil under denne overskrift fremover bringe sådanne nyheder, iagttagelser og oplysninger om særtogskørsler, jubilæumsarrangementer o.l. ved udenlandske jernbaner, som vi mener kan interessere »jernbanen«s læsere. Rubrikkens idé, indhold og form er ikke endeligt lagt fast, og redaktionen imødeser synspunkter og råd angående rubrikkens udformning og karakter. Alle kommentarer vil blive grundigt overvejet.

Aktuelle oplysninger og iagttagelser – også fra andre tidsskrifter – modtages gerne – i læsbar, skreven form. Af hensyn til bladets produktionstid beder redaktionen om, at de frister, som gælder for bladets stof i øvrigt, også overholdes for dette meddelelsesstof. Oplysninger, nyheder osv. kan sendes til Jakob Stilling, Blegdamsvej 72 A I, 2100 København Ø.

red.

Belgien

SNCB fejrer 150-året for åbningen af Belgiens første jernbanestrækning Bruxelles–Mechelen og 50-året for den første elektrificering. Samtidig fejrer sekundærbanerne SNCV 100-års jubilæum. Dette sammenfald af jubilæer udnyttes til et ganske stort særtogskørsler. I anledning af jubilæet er damplokomotiverne SNCB 29013 og 12004 blevet sat i køreklar stand.

Datoer for særtogskørsler er foreløbig den 11., 12., 18., 19., 25. og 26. maj, 1., 9. og 22. juni, 6., 7., 14. og 21. juli, 10., 11., 24. og 25. august og 21., 28. og 29. september. I maj køres der på alle dage mellem Bruxelles og Mechelen, på de øvrige dage køres der rundt omkring i landet.

Der er MOROP-kongres i Belgien fra den 15. til den 21. september.

DDR

Også DR fejrer 150-året for jernbaner i Tyskland med en række særtogsarrangementer. Desuden arrangerer DMV – den østtyske modeljernbaneklub – bl.a. følgende særtog: Berlin Wriezener Bahnhof – Troensee fra 8. – 16. juni, Erfurt West – Erfurt Hauptbahnhof fra 6. – 14. juli og desuden adskillige andre.

Det forlyder, at elektrificeringen af strækningerne nord for Berlin nu er nået så langt, at Rostock officielt elektrificeres fra søndag den 2. juni. Denne dag kører også (damp)-særtog: Rostock – Waren, ligesom der sikkert kommer til at foregå andre festligheder i dagens anledning. Formentlig betyder elektrificeringen det endelige punktum for dampdriften fra maskindepotet i Rostock.

England

I England fejres i år 150-året for åbningen af Great Western Railway med aktiv medvirken af GWR-museumsba-

nerne, særlig Severn Valley Railway, Great Western Society og Dart Valley Railway. Også i England medfører jubilæet frigivelse af nye strækninger til dampstøt, f.eks. Bristol–Plymouth, hvor der køres forspandsudflugter med damp den 7. og 14. juli og den 1. og 8. september. Trækraften bliver efter planerne privatejede lokomotiver af typerne Manor, Castle, King og Hall. Der arrangeres trækraftudstilling og parade med komplette tog i Swindon. Jubilæumsfestlighederne koncentrerer om august og september med dampstøt bl.a. Swindon–Gloucester, »The Red Dragon«: Newport – Gloucester – Swindon og meget mere. Flere oplysninger om de engelske jubilæumsfestligheder følger i et senere nummer af »jernbanen«.

Spanien

De seneste oplysninger fra Spanien går ud på, at driften på bredsporsbanen Escatron–Andorra, jf. »jernbanen« nr. 1/1982 s. 13 og nr. 3/1983 s. 65, nu er helt indstillet. Lokomotiverne skulle dog stadig være i driftsklar stand, men hvor længe?

I Ponferrada kørtes i sommeren 1984 stadig dagligt med tre-fire lokomotiver og med mindst ét i Villablino. Jernbanen har nu fem eller seks store diesellokomotiver, der klarer al strækningsskørsel, men som er for tunge til rangeringen i minerne og på sidesporene i Ponferrada. Baldwin-tenderlokomotiverne kører stadig.

I 1985 køres bl.a. følgende særtog med damp på RENFE-strækninger: 6.–8. juni: Valladolid–Salamanca og Valladolid–Medina del Campo med en kopi af et tog fra 1860'erne og en »Mikado« eller »231«.

Vesttyskland

Jubilæumsparaden på Nürnberg Langwasser station med deltagelse af 60 forskellige lokomotiver fra kopien af »Adler« til de nyeste elektriske lokomotiver er nu fastlagt til afholdelse den 7., 8., 14., 15., 21. og 22. september.

Opmærksomheden henledes på de meget fordelagtige tilrejsemuligheder til jubilæumsarrangementerne ved hjælp af »rosenrøde« billetter. I højsæsonen kan en returbillet til Nürnberg ved hjælp af denne ordning fås for 728 kroner. Flere voksne, der rejser sammen, opnår yderligere rabat. Nærmere oplysninger om de rosenrøde billetter kan fås på alle DSB stationer og rejsebureauer.

Den 3.–13. oktober arrangeres lokomotivudstilling ved jernbanemuseet i Bochum–Dahlhausen i Ruhr.

Udstillingstog, der i løbet af året besøger 160 forskellige byer i Vesttyskland, befinder sig i Nordtyskland i juni. Den 10. og 11. på Hamburg–Altona, den 12. i Westerland, den 13. i Husum, den 14. i Flensburg, den 15. og 16. i Lübeck og den 21. og 22. i Kiel.

Helsingør Jernbaneklubs rejsearrangement til bl.a. Nürnberg, der omtales i nr. 1/1985 på s. 20–21, er opgivet på grund af for lille tilslutning.

Østrig

Efter flere års usikkerhed, og efter at have været nedlagt siden foråret 1982, er der udsigt til, at en del af Steyrtalbahn mellem Steyr Lokalbahnshof ved Garsten og Grünburg nu vil genopstå som museumsbane. I år genindvies banen den 23. juni og trafikeres derefter indtil den 25. august på søndage. Oplysninger om jernbanen kan findes i »jernbanen« nr. 2/1980 s. 57-61.

Også GySEV kører nu veteranog på torsdage fra april til oktober, og på visse andre dage fra Bad Neusiedl (afg. 9.17 til Fertőszentmiklos). De privatejede, tidligere ÖBB 52-ere kører hvert år et ganske stort antal særtog. Erik Buus' litteraturhenvisninger er stadig aktuelle.



»Udland« redigeres af Jakob Stilling.

LÆSERNE SKRIVER

Kommentar til boganmeldelse

Ebbe Leithoff skal have tak for sin anmeldelse af »Rejseminder« i »jernbanen« nr. 1/1985. Men det skal understreges, at bogen er tænkt som rejselekture, og da folk ikke medbringer hverken leksikon eller andre opslagsværker på rejser, er der supplerende oplysninger om britiske jernbaner til W. J. Alcock's historie og til Bønnelyckes noveller.

I modsætning til H. C. Andersen er Bønnelycke ikke nogen kendt forfatter i dag, når undtages jernbanekredse, og jeg skønnede derfor, at et par kommentarer var nødvendige. Tilmed kan jeg ikke forliges med hans menneskesyn, som det kommer til udtryk i »Lokomotivførere mangler fantasi«. Er en bums ikke lige så meget et menneske som en agtet borger? Personlig ville jeg i hvert fald være lige så ulykkelig, hvis jeg havde kørt en vagabond ned, som hvis jeg

havde kørt en smed eller en bager ned. Det er netop et sådant syn på mennesker, der gør Bønnelycke til en dårlig forfatter. Han mangler psykologisk indsigt, hvad der gør hans karaktertegning udvendig og dårlig. Bønnelycke kunne have lært meget af sine samtidige som Hans Kirk og Robert Storm P., der begge holdt meget af jernbaner. Prøv blot at læse Kirks »Landsforvist« i »Skyggespil« (Gyldendal 1953) om hans rejse med »Hadsund-Peter« hjem til Hadsund.

Vi må heller ikke glemme, at der hele tiden kommer unge folk til, der aldrig har oplevet damptog og sporvogne som noget dagligt. I den forbindelse har veteranbaner og museer stor værdi, fordi de kan hjælpe de kommende generationer med at finde deres rødder i fortiden.

P. Erland Egefors
Tranbjerg

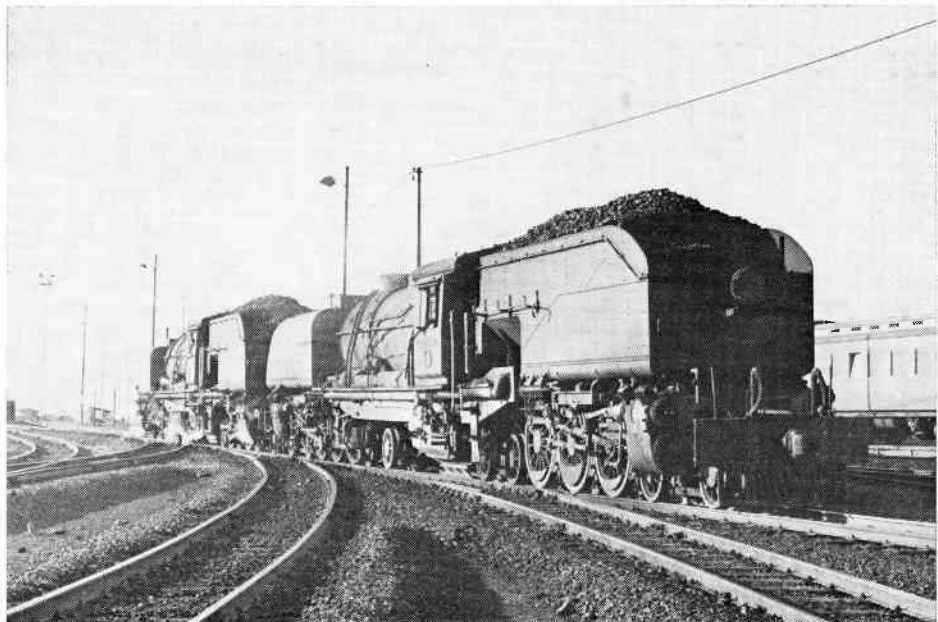
En kommentar til Garratt 75

Efter at have læst Povl Wind Skadhauges artikel om Garratt-lokomotiverne i »jernbanen« nr. 6/1984 føler jeg mig tilskyndet til at bidrage med egne iagttagelser til belysning af spørgsmålet om, hvorvidt maskinerne kører lige godt begge veje. Som forfatteren rigtigt nævner, ses flest fotografier af fremadkørende enheder. Mine erfaringer fra et ophold i Zimbabwe i 1983 bekræfter, at de ganske rigtigt kører fremad ved strækningsskorsel. Ved endestationer, f.eks. Victoria Falls, er der trekantspor til vending af maskinerne. Ved rangering, som de bruges meget til, f.eks. i Bulawayo, vender de ofte, så vogne tilkobles maskinens forende. I begge tilfælde fordi udsigtsforholdene er bedre på denne måde, formoder jeg. Min illustration viser disse forhold og giver også et indtryk af, hvor stor opbygningen bag førerhuset er og dermed begrænsningen af førerens synsfelt. På den anden side var det også klart, når man iagttog maskinerne i arbejde, at de egnede sig godt til rangering på grund af deres smidige konstruktion.

Eigil Neergaard

To Garratt-lokomotiver forlader maskindepotet i Bulawayo, Zimbabwe Railways, den 25. april 1983. Bagest er type 15A nr. 372 fra 1948 og forrest type 16A nr. 613 fra 1937. Begge har hjulstilling 2C2 + 2C2. Det er tydeligt, hvorledes den enorme kulbunker kan hindre udsynet ved eventuel strækningsskorsel med bunkerenden forrest.

Foto: Eigil Neergaard



Kentaurnernes jernbane

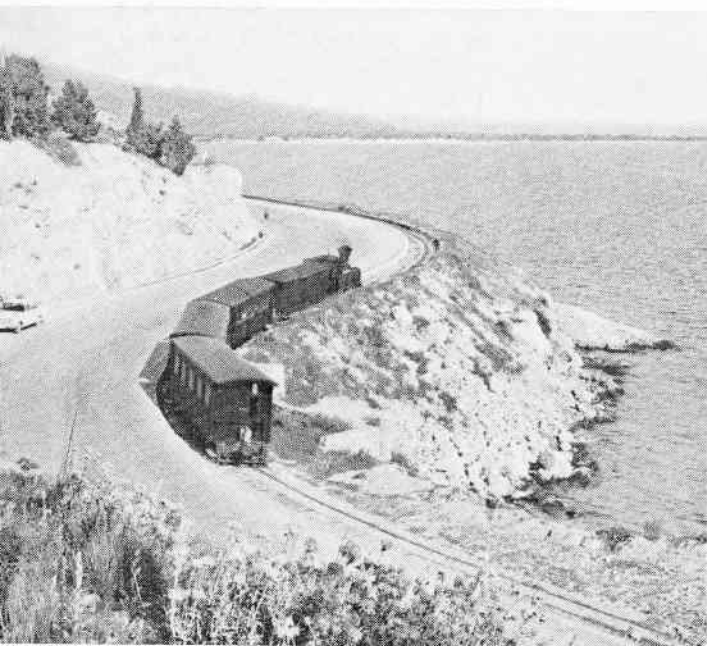
Af Birger Wilcke

Grækenland er som bekendt i de senere år blevet et af de mest eftertragtede rejsemål for turister fra de nordeuropæiske lande, et forhold, der hænger nøje sammen med landskabets skønhed, befolkningens venlighed, det milde klima og sidst, men måske ikke mindst, de lave priser på mad og husly. Denne udvikling har først og fremmest vist sig på de græske øer, hvor særligt Kykladerne og øerne langs Lilleasiens kyst er blevet så overrendte af turister og hippier, at der på øer som los og Rhodos ikke længere er til at være for ordentlige folk, der ønsker en ferie i fred og ro i et fremmedartet miljø. Der er mange slags folk blandt disse turister, men der er dog en gruppe, man naturligt nok savner på øerne, nemlig jernbaneentusiasterne, hvilket jo er naturligt nok, da der aldrig på disse øer har eksisteret én meter offentlig jernbane og næppe nok en industribane, bortset fra et saltværksspor på Milos, en fabriksbane på det sydlige Evia og resterne af et par tipvogne på Nisyros.

Helt så galt er det imidlertid ikke på det græske fastland, hvor der dels er en normalsporet statsbane fra Piræus og Athen nordpå til Thessaloniki og den jugoslaviske grænse og fra Thessaloniki østpå til Tyrkiet med et par sidebaner i det nordlige Thessaliens bjergegne og dels en metersporet bane fra Athen til Korinth med en cirkulær bane rundt om Peloppones og en seks-syv stikbaner til bjergbyer og havnebyer. Herudover er der to andre metersporede systemer, den græske sydvestbane fra Mesolón-

De første kilometer fra Vólos løber banen langs kystvejen ved Goritsas. De små tog på den idylliske bane var et yndet postkortmotiv.

Foto: arkiv Birger Wilcke



gion nordpå til Agrinion og den thessaliske jernbane, der forbinder Vólos med statsbanen fra Athen nordpå samt endelig to 600 mm baner, hver med deres særprægede baggrund, hvoraf den ene endda til dels eksisterer endnu.

Athen med sine to diminutive banegårde, statsbanernes Lárisabanegård og den umiddelbart bagved liggende pelopponesiske smalsporbanegård kan være af stor interesse for jernbaneentusiaster, og en tur rundt på Peloppones med den metersporede bane er landskabsmæssigt en enestående oplevelse, men en fejl er der jo ved det hele, for der er næppe længere nogetsteds mulighed for at se et ærligt damptog. Peloppones blev meget tidligt, allerede i 1935, forsynet med skinnibuslignende motorvogne, og også de græske statsbaner er nu helt overgået til dieseldrift, en omstændighed, der nok i nogen grad hænger sammen med manglen på kul i Grækenland, og at der til gengæld kun er korte afstande til de olieproducerende lande i Mellemøsten, som man i hvert fald under den nuværende regering har nære politiske og handelsmæssige kontakter til.

I november 1955 kørte jeg i bil fra Danmark gennem Jugoslavien til Peloppones. Jeg havde fået kørekort samme forår og syntes dengang, at det var en udmærket måde at prøve min kørefærdighed på. At jeg ikke havde sat mig ordentlig ind i det på Balkan eksisterende vejrlig på den årstid, kom jeg hurtigt til at fortryde, ligesom mit mangelfulde kendskab til vejforholdene i Makedonien heller ikke var nogen fordel. Det vil sige, det var det måske alligevel, for havde mine kundskaber været større, var jeg nok aldrig kommet af sted. Nå, hvorom alting er, vi kom da godt både til og fra Grækenland, det sidste dog kun ved den venlige danske gesandts hjælp.

Både i Jugoslavien og i Grækenland fik jeg også set lidt til jernbaner, selv om også dette var forbundet med visse vanskeligheder. Den nordligste 600 mm bane ved Stavros, øst for Thessaloniki, der nu forlængst er historie, og som jeg engang senere skal vende tilbage til, var der endnu lidt tilbage af, og længere sydpå i Vólos fik jeg besøgt den thessaliske jernbane, der dengang kørte på meterspor og 600 mm spor.

Da Grækenland i 1829 blev uafhængigt, beholdt tyrkerne de nuværende nordlige provinser af landet, herunder Thessalien, der først i 1881 kom under græsk herredømme. Umiddelbart efter påbegyndtes en forlængelse af banen fra Athen i retning mod Thessaloniki, samtidig med at et privat selskab dels anlagde en metersporet bane fra havnebyen Vólos til den store by Lárissa på hovedbanen og dels en anden sydligere strækning fra Vólos over Fársala til Kalambáka, krydsende hovedbanen i Paliofársala 15 km vest for Fársala. Efter anden verdenskrig overtog de græske statsbaner disse baner og ombyggede i årene fra 1955 til 1957 den 62 km lange strækning fra Vólos til Lárissa til normalspor, medens den sydlige 162 km lange strækning bibeholdtes som smalsporbane, i forbindelse med hvilket samtlige spor på Vólos station blev trestrengede.

Da jeg besøgte banerne i 1955 var der syv persontog daglig i hver retning mellem Kalambáka og Paliofársala og seks på resten af strækningen, hvilke tog alle bestod af italienske dieselmotorvogne fra Breda, hvortil kom et blandetog fremført af belgiske 1C1 lokomotiver. I dag er toggangen den samme mellem Kalambáka og Paliofársala, medens der nu kun er tre tog i hver retning på strækningen ned til Vólos. Damp ser man ikke mere noget til.

Vólos og for den sags skyld også mange andre bebyggelser på egnen blev næsten totalt ødelagt under en række jordskælv i 1954 og 1955, men er nu genopbygget efter nogenlunde samme byplan. Et af de områder, der ikke blev ødelagt, var banegårdsterrænet med stationsbygningen, der er bygget i en ejendommelig fransk-schweizisk stil med en mængde træskærerarbejder på gavlene og nogle usandsynligt rodede kontorlokaler, der åbenbart tidligere har tjent til hovedkvarter for det private jernbaneselskab. Stedet hører ikke til de mest gæstfri. Da jeg var der i 1955, blev jeg anholdt og tilbageholdt i to timer for at fotografere nogle henstillede damplokomotiver. Anholdelsen blev først ophævet, da man efter store vanskeligheder havde fået tilkaldt en mand fra sikkerhedspolitiet, der kunne en lille smule fransk, noget i stil med mine egne sprogkundskaaber. Ved fælles hjælp fandt vi ud af, at jeg havde overtrådt en lov fra den tyske besættelse, der forbød fotografiering af jernbaner, og som man ved en fejltagelse ikke havde fået ophævet endnu. Det havde man øjensynlig heller ikke i sommer, hvor jeg blev anholdt påny. Denne gang dog øjensynligt ikke så meget for at fotografere som for at have betrådt et område, som ikke var tilgængeligt for fremmede. Nå, også dette endte godt. Jeg blev løsladt og de billeder, jeg ville have, havde jeg taget, inden jeg reagerede på tilråbene fra de tililende jernbanefolk. Men hvis I kommer derned, så vær lidt forsigtige. Græsk politi er ikke altid til at spøge med.

Det der er mest interessant i Vólos set fra et jernbanemæssigt synspunkt, er imidlertid ikke normalsporbanen og metersporbanen, men derimod den bane, der fra Vólos strækker sig 29 km ud over Pelion-halvøen, et af de mest særprægede landskaber i Grækenland. Jason og hans argonauts satte ud på deres berømte rejse efter det gyldne skind fra havnen Iolkos, der er identisk med Vólos, og bjergmassivet på halvøen øst for Vólos er ikke mindre berømt i mytologien, for det var her kentaurene, skabninger med menneskehoveder og hestekroppe, græssede i fortiden og levede deres frie og ubundne liv om hvis varige værdier, de belærte menneskene. Også i dag ligner det ikke noget andet landskab i Grækenland. På grund af den store nedbør, der ellers ikke findes i disse tørre egne, er bjergskræningerne beklædt med kastanie- og fyrreskove, ja, endog bregner og slyngplanter, der ellers ikke findes i Grækenland, spreder sig i det regnskovslignende landskab. Mellem skovene ligger halvtisolerede bjergbyer med egenartede høje huse, hvori der er indrettet forråds-kamre og stalde i de nederste etager, der er uden vinduer, medens beboelsen findes på 3. sal, hvorfra man i de gode gamle dage, da grækere og tyrkere kæmpede mod hinanden, når grækerne da ikke kæmpede indbyrdes, kunne hælde kogende vand og beg ned i hovedet på angriberne, der så til gengæld samtidig prøvede at stikke ild på.

At et sådant landskab også måtte få en jernbane, der ikke lignede nogen anden, siger jo næsten sig selv. I 1900



Et indtryk af indkørslen til Miléai med frodig vegetation og spredt bebyggelse. Banens spor synes ved en umiddelbar betragtning at kunne bære trafik uden videre. September 1984. Foto: Birger Wilcke

bestemte det thessaliske jernbaneselskab sig til at bygge en bane fra Vólos langs den sydlige strand af Pelion-halvøen ud til den store landsby Miléai, der ad banen lå 29 km fra Vólos. Banen, der krævede meget store anlægsarbejder, åbnedes i 1903. Den største stigning var 2,2% eller 1:45, kurveradius ned til 150 m, skinnevægten 16 kg/m, oprindeligt med skinner lagt på træsveller, senere for en stor dels vedkommende udvekslet med stålsveller. Medens endestationen i Vólos ligger 2 m over havet, ligger Miléai 290 m over havet, en stigning, der næsten udelukkende sker på de sidste 14 km af banen.



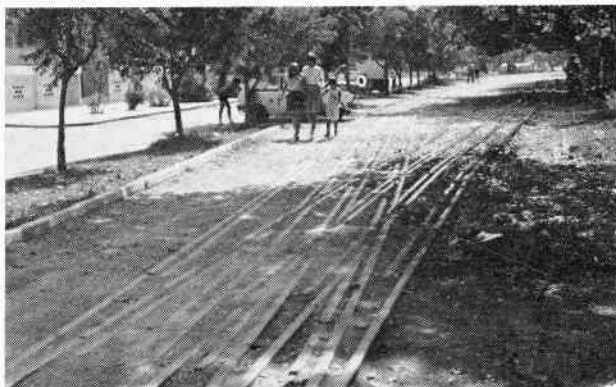


Stationsterrænet i Vólos med en blandet samling åbne og lukkede to-akslede godsvogne, september 1984. Foto: Birger Wilcke

Et mærkeligt træk ved de thessaliske baner var, at man førte såvel metersporet som 600 mm sporet tværs gennem byen ad dennes hovedgade, Odos Dimitridos, til en holdeplads i byens østlige ende, således at 600 mm togene startede på pladsen udfor hovedstationen og havde sine selvstændige remiser og opstillingsspor nord for den egentlige banegård, medens togene til Lárissa og Kalambáka startede fra holdepladsen øst for byen: Vlahava. Da banen til Lárissa i 1950 ombyggedes til normalspor, førtes også dette tværs gennem byen, således at der i hovedgaden og på Vlahava holdeplads, hvor der kun er et omløbsspor, er alle tre sporvidder i et firskinnespor, vistnok det eneste sted i verden, hvor et sådant spor eksisterer.

Af materiel anskaffedes tre meget svære 1C lokomotiver med en drivhjulsdiameter på kun 550 mm fra Tubize i

Det firstrengede spor til normal-, meter- og 600 mm-sporvidde ved holdepladsen Vlahava i Vólos, september 1984. Foto: Birger Wilcke



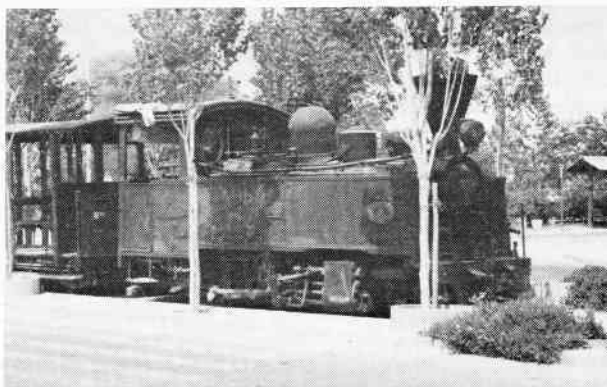
Belgien og 14 personvogne, alle bogievogne, hvoraf fem åbne sommervogne af nogenlunde samme type, som før anden verdenskrig anvendtes af Københavns Sporveje, med tværbænke og indgang ud for hvert afsnit, medens resten af vognene havde bænke på langs som de gamle københavnske bivogne. Godsvognene var dels toakslede, dels bogievogne. Antallet var aldrig mere end en halv snes, da godstrafikken kun var af forholdsvis underordnet betydning.

Miléaibanens tog tøffede gennem mange år tre gange om dagen op til Miléai og tilbage, men efterhånden med en så stærk konkurrence fra rutebilerne, at trafikken svandt ind til et minimum. Lidt hjalp det, at der fra omkring 1960 voksede en række badesteder op langs kysten, og at turisttrafikken hertil og til Pelion tog stærkt til. Om sommeren kom der mange rejsende, men om vinteren næsten ingen. Af hensyn til biltrafikken i Vólos opgav man trafikken gennem byen, således at Miléaitogene startede i Vlahava, hvorfra de var 1 time og 40 minutter om at køre op til Miléai med ni standsninger undervejs.

I 1969 var trafikken imidlertid svundet så stærkt ind, at man standsede toggangen, men dog således at man både bibeholdt materiellet og lod sporet ligge. I årenes løb har jeg hørt rygter om, at der var planer om at genoptage trafikken om sommeren, men jeg vidste dog intet sikkert herom. For tre år siden sejlede jeg så over til Skópelos fra Kimi og så til min forbavselse, at der i salonen på det forholdsvis nye skib var et billede fra en smalsporet bane, der umiskendeligt lignede Miléaibanen. På min forespørgsel til styrmanden svarede denne, at sporet faktisk eksisterede endnu, og jeg fik derfor blod på tanden til at besøge Vólos igen, hvilket først lykkedes mig i september 1984.

Det første jeg så, da jeg om aftenen kom ud fra Vólos station, efter at hurtigtoget fra Thessaloniki var ankommet med en times forsinkelse, var sporene foran stationen, hvorved jeg forstod, at der var noget om snakken om, at banen ikke var forsvundet, det næste og endnu mere opmuntrende konturerne af en lang række personvogne. Da jeg næste morgen kiggede lidt nøjere på det hele, så jeg på promenaden ved havnen et nydeligt opmalet tog bestående af lokomotiv nr. 101 »Miléai« og tre sommervogne, medens der på opstillingssporene stod endnu et par som-

Miléai-strækningens lokomotiv nr. 101 »Miléai« (Tubize 1339/1902) opstillet med nogle af banens sommerpersonvogne på havnepromenaden i Vólos, september 1984. Foto: Birger Wilcke





mervogne og seks andre bogiepersonvogne, de sidste dog i temmelig dårlig forfatning, hvorimod fire lukkede gods-vogne nyligt var malet op ligesom en smart, lukket motortrolje, der funkede i gult og sort.

En bustur til Miléai afslørede, at banen, der de første 10 km gik langs vejen lige i strandkanten, i hovedsagen var intakt. Ved Ano Lehonía, 12 km fra Vólos, hvor der var en egentlig station, forsvandt banen op i de nærliggende bjerge og i Miléai, der er en stor landsby spredt op over Pelions bjergskrånninger, var der derimod tilsyneladende intet spor af nogen bane. Efter at vi havde spist og især drukket på byens eneste taverna, fandt jeg imidlertid en tysktalende græsk turist, der med stort besvær lokkede ud af værten, at der fandtes en banegård et godt stykke nedenfor hans virksomhed. Vi gav os altså på vej ned af bjerget ad en temmelig halsbrækkende brostensbelagt sti, der ind imellem gik over i en forfalden trappe, og som efter det oplyste kaldtes Jernbanevej. Efter et kvarters gang kom vi ned i en skov af mægtige kastanietræer, og midt mellem disse lå så en nydelig vedligeholdet station. Terrænet var renholdt for vegetation, og såvel stationsbygning som remise og varehuse var nylig malet i gult, medens sporet forsvandt mod vest ind i skovtykningen. Da en ny sprogkyndig græker kunne fortælle os, at det i hvert fald var muligt at gå de første fem km til holdepladsen nord for Ralanegra, vovede vi dette, omend med

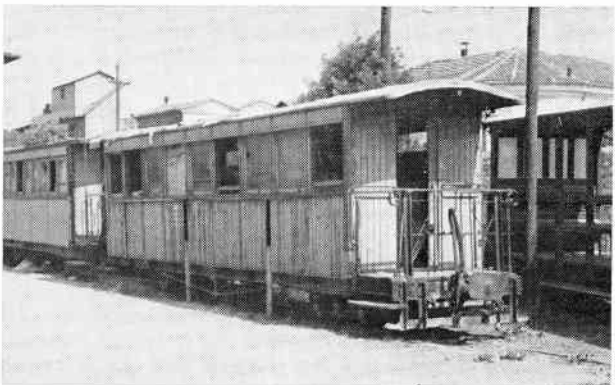
Den 20 m lange ståldragerbro, der kort inden Miléai fører banen i en kurve over en 20-30 m dyb dal. I baggrunden ses en del af de store støtemure, som har været nødvendige for at banen kunne føres frem. Bro og støtemure giver et indtryk af det store anlægsarbejde, som banen krævede. September 1984. Foto: Birger Wilcke

bange anelser om at måtte gå tilbage igen, noget der ikke var umiddelbart fristende, da det var 32 grader varmt.

Vi kom igennem, men det kneb. Sporet var der faktisk hele vejen, og jeg tror de fem km ville kunne gøres køreklare på et par uger, men alt for svimmel eller dårligt gående skulle man ikke være. Lige efter stationen gik en 20 m bro af ståldragere over en ravine på 25-30 m's dybde, hvilket dog ikke voldte større vanskeligheder, da der både var rækværk og gangbrædder, der ikke engang var rådne. Værre var det, at der kort efter kom en mindre bro, hvor der intet rækværk var, og besværligt var det også, når banen gik på smalle afsatser langs noget, der af os sletteboere nærmest måtte anses som afgrunde. Kun ét sted måtte vi finde en vej udenom, da en nedskæring var fyldt af klippestykker, men ellers hindredes passagen kun af brombær og roser, hvor det var en afgjort fordel at have lange bukser på. Ved holdepladsen Arghireika fandtes en sti ned til vandet, som vi ikke kunne modstå, men en lille rekognoscering videre frem viste, at banen fortsatte uden at være alt for tilgroet. En efter nordiske forhold meget høj bro af kampesten var i fineste stand, og selv de gamle holdepladsbygninger var ikke dårligere, end at de kunne sættes i stand.

I Vólos forsikrede man mig om, at der var alvorlige planer om helt eller delvis at bringe banen i driftsklar stand, men at man desværre her som hos os savnede penge. Et opmuntrende tegn var, at man havde sat troljen og godsvognene i stand, hvilket i høj grad tydede på, at man snart ville igang med udbedringen. Arbejdsløsheden er stor i Grækenland, så man må håbe, at der kan blive tale om et nødhjælpsprojekt. Alt for megen valuta vil det jo ikke kræve. Selv om banen hverken skulle komme i gang i år eller næste år, kan jeg tilråde et besøg på Pelion. Det er en vidunderlig egn, og en tur ad den gamle banelinie vil fryde enhver, der interesserer sig for smalsporede baner. Kommer den i drift, vil det blive en turistattraktion af de helt store. □

Lang bogiepersonvogn med åbne endeperroner og langsæder står henstillet på baneterrænet i Vólos i vedligeholdelsesmæssigt ringe stand. Bemærk de to lister i beklædningen under vinduerne, som har løsnet sig i årenes løb og er gledet ned til jorden, hvor de ser ud, som var de et par ekstra støtter for vognen. September 1984. Foto: Birger Wilcke



BOGANMELDELSER

LOKOMOTIVET nr. 1-6, tidsskrift om modeljernbaner. Næstved, foreningen Lokomotivet. A5-format. Kr. 15,00 pr. nummer.

Torben Bejerholm og Carsten Andersen: SPORPLANER. Næstved 1984, foreningen Lokomotivet. 56 s. A5-format. Kr. 20,00.

Tidsskriftet LOKOMOTIVET, der udgives af en kreds af modeljernbaneentusiaster fra Næstvedegnens sammenslutning i foreningen Lokomotivet, er et udpræget modelbaneblad, hvilket bladets undertitel også indikerer.

Hovedvægten ligger helt klart på stof om det rullende materiel til modelbanen, og der bringes både artikler om bygning af modeller helt fra grunden og ikke mindst forslag til forvandling af industrimodeller efter udenlandsk forbillede til brugelige danske modeller. Hvor langt de uundgåelige kompromisser ved ombygning af industrimodeller kan accepteres, må så afgøres af den enkelte modelbygger i overensstemmelse med smag og temperament. Byggebekræftelsen omtaler mange detaljer og upåagtede forskelligheder ved enheder inden for samme litra, som også er af interesse for materielinteresserede, der ikke dyrker modelbanehobbyen. Beskrivelserne er i stort omfang ledsaget af materieltegninger; her blot nogle eksempler: DSB PE og PER, AHJ E 73, NPMB Sm 1 og Sp 51, KSB C 51, DSB PT og PTR, DSB A, BD og BL, LJ M 11. Endvidere bringes sporplaner og anlægssforslag samt byggebekræftelser med tegninger til bygninger og andet tilbehør; f.eks.: pakhus i Lundby, maskindepot i Haderslev og Snesere station på NPMB. Ledsagende fotos er i det store og hele af acceptabel kvalitet.

Bortset fra nogle få undtagelser arbejdes der med størrelse H0.

Måske udgiverne skulle overveje at lægge lidt mindre vægt på det rullende materiel til fordel for »alt det andet« – det er jo i høj grad landskabsopbygning, farvevalg, bygninger og detaljer, der skaber helhedsindtrykket af et anlæg.

Helt naturligt for et modelbaneblad er der også en fast rubrik, hvor nye modelbaneprodukter efter danske forbilleder fra inden- og udenlandske producenter præsenteres og kommenteres.

Da der uden tvivl er et stort behov for modelbanestof og -information med henblik på opbygning af anlæg, der er gennemført danske, skal initiativet hilses velkomment – og prisen er da overkommelig.



Særskriftet SPORPLANER henvender sig derimod udelukkende til modeljernbaneinteresserede, og det indeholder 48 forslag til anlæg fra de helt små til temmelig

store. Vægten er dog meget realistisk lagt på de mindre anlæg. Der er ikke tale om en præsentation af en række eksisterende anlæg, men som sagt om forslag.

Hæftet indledes med lidt generelt stof om diverse fabrikater af spormateriel, normer for sporlægning og et afsnit om anlæggets »underbygning«. For den helt uerfarne anlægsbygger er disse afsnit dog nok for kortfattede.

De 48 anlægssforslag er meget varierede og opbygget ud fra forskellige trafikale forudsætninger: DSB- og/eller privatbanetrafik, strækningsskørsel, rangering, havnerangering, færgetrafik. En fornuftig erkendelse af, at de færreste har plads til det hele. Der er for flere anlæg anført egnet tidsepoke og materielbenyttelse. Det er især positivt at bemærke, at forfatterne lægger vægt på plads til landskab, bebyggelse, havneanlæg m.v. og i flere tilfælde giver tips om passende valg af byggesæt til stationer, huse og andet udstyr.

Hæftet er forsynet med godt en halv snes fotos fra forskellige anlæg, der tilsyneladende ikke har tilknytning til de viste anlægssforslag. Nogle af billederne er således fra Slagelse Modeljernbane Klubs anlæg.

Hæftet er nyttigt for den, der står for at skulle planlægge et dansk modelbaneanlæg.

Ebbe Leithoff

Nordiske jernbanebøger 1983-84

Ivar J. Gubberud: **VOSSEBANEN 1883-1983: Oslo 1983, Norsk Jernbaneklubb. 179 s. 114 fot. 48 rids, koreplaner og ill. 6 kort. Ca. kr. 195,00.**

Nils Göte Håkanson: **WESSMAN-BARKENS JÄRNVÄG. Stockholm 1984, Svenska Järnvägsklubben. 158 s. Ill. Ca. kr. 175,00.**

Lennart Welander m.fl.: **VÄGEN FRÅN GRUVA OCH BRUK. Stockholm 1984, Svenska Järnvägsklubben. 212 s. Ill. Ca. kr. 245,00.**

Lars Olof Lind: **SILJANSBANAN. Stockholm 1984, Svenska Järnvägsklubben. 82 s. Ill. Ca. kr. 100,00.**

Asger Christiansen: **AARHUS-RANDERS ELEKTRISKE JERNBANE. Roskilde 1984, forlaget banebøger. 32 s. 30 ill. Kr. 49,00.**

Strømmen af jernbanelitteratur svulmer stadig stærkere og stærkere. Medens det hidtil har været svenske og danske bøger, der har domineret, er nordmændene nu også begyndt at komme med. I november sidste år modtog vi således Norsk Jernbaneklubs første større værk, en bog om Vossebanen 1883-1983. Er nordmændene først kommet ret sent med, er det til gengæld med en meget vægtig og interessant skildring af et væsentligt led i Norges

jernbanesystem, den vestlige del af Bergensbanen, der åbnedes i 1883 med en sporvidde på 1,067 m, ligesom mange af de ældre norske baner. Efter at der i 1898 var vedtaget en lov om sammenknytning af banen med det øvrige jernbanenet gennem bygning af en normalsporet bane fra Hønefoss over Finse til Voss, ombyggedes Vossebanen til normalspor og overtoges af staten, idet den i 1908, efter at den nye bane var åbnet, fik driftsfællesskab med denne.

Bogen er bygget over det for 50 år siden udkomne store værk om Bergensbanen, der nu er meget vanskeligt at få fat på samt på en række yderligere efterforskninger og giver et godt billede af banen i smalsporstiden. Skildringen af årene efter 1904 er noget hæmmet af, at man søger at give en separat skildring af en del af en større jernbane, og systematikken kunne nok lade en del at ønske. Hovedvægten synes her lagt på skildringen af det driftsmateriel, der har kørt mellem Voss og Bergen, medens man i nogen grad savner den større sammenhæng. Hvorom alting er, så er der samlet en mængde interessante oplysninger og et stort billedmateriale. Bogens udstyr er nydeligt, hvorimod det kvadratiske format med de meget brede tekstsider, der ikke er delt op i spalter, ikke er særlig praktisk. Prisen på 125 norske kr. forekommer særdeles rimelig i forhold til de priser, vi har været nødt til at fastsætte her i landet, hvilket nok i hovedsagen skyldes det store oplag på 3.000 eksemplarer, mod det her hjemme normale på 1.000–1.200 eksemplarer.



Vore kolleger i Svenska Järnvägsklubben, der var lidt langsommere end vi med at komme i gang med bogudgivelse i større omfang, har i de senere år taget teten i denne henseende, hvilket hænger sammen med, at foreningen i modsætning til os ikke selv er ejer af museumsmateriel eller driver museumsvirksomhed, men har koncentreret sig om blad, bøger, møder og udflugter. Efter en pause i udgivelserne sidst i halvfjerdserne har man i de sidste par år udgivet 10 bøger, en ikke ringe bedrift. En stor del af bøgerne har været oversigter af den ene eller anden art over driftsmateriel, og man har kun gennem de 25 år foreningen har eksisteret skrevet monografier over i alt 10 af Sveriges hundreder af privatbaner og industribaner. Med den fart bliver der jo ikke mange af os, der har oplevet dem, der også kommer til at læse om dem. Værre er det dog, at man, som jeg tidligere har nævnt, fortsat koncentrerer sig om de mindre og mere bizarre baner end om de større privatbaner. Men naturligvis, vi har jo til en vis grad gjort det samme, det er nu engang lettere at skrive en nogenlunde udførlig bog om Hørve-Værsløv Jernbane end om Nordbanen.

Men bortset fra dette hjertesuk er det tre nydelige bøger, jeg har foran mig på bordet, Nils Göte Håkanson: *Wessman-Barkens Järnväg*, Lennart Welanders m. fleres: *Vägen från gruva och bruk* og Lars Olof Lind: *Siljansbanan*.

Den førstnævnte bane eksisterede kun fra 1860 til 1903, hvor den afløstes af Stockholm-Västerås Bergslagsbanans Ludvikalinie. Den var smalsporet og på alle måder en bane, der skilte sig ud fra de fleste andre svenske baner.

Emnet er derfor overordentligt spændende, og det er utroligt, hvad Håkanson har fremskaffet af materiale om den, herunder også billedmaterialet, der er helt enestående, idet forfatteren har fundet en lang række gamle, ikke tidligere publicerede billeder. Det er en charmerende bog, der minder om foreningens første bog: *Skogsbana* af Staffan Mörlin. Køb den og læs den.

Welanders og hans kollegers bog om syv småbaner, der har forbundet diverse jerngruber og jernvarefabrikker med det offentlige banenet, giver en kortfattet, men så vidt jeg kan se udtømmende skildring af syv vidt forskellige baner med tilsvarende formål. De fleste af dem er ret ukendte, bl.a. må jeg erkende aldrig at have hørt om banen fra Spexeryd til Tenhult, skønt det drejede sig om en 0,600 m bane med persontrafik for grubens arbejdere, og den eksisterede helt til 1933.

Bogen indeholder omhyggelige skildringer af banernes driftsmateriel, et fyldigt billedmateriale og som altid, hvor Welanders er redaktør eller forfatter, et forbilledligt kortmateriale, et punkt hvor vi her i Danmark kunne lære noget af svenskerne.

Den sidstnævnte bog er udgivet i anledning af 100 års dagen for åbningen af strækningen Borlänge–Insjön, en af et selvstændigt selskab Siljans Järnvägsaktiebolag bygget forlængelse af Södra Dalarnes Järnväg, der i øvrigt i 1912 overtog banen. Bogen svarer i udformningen til en række tidligere bøger fra SJK. Den handler hovedsagelig om de 28 år, hvor banestrækningen ejedes af det oprindelige selskab og indeholder kun en halv snes sider om perioden efter, at det større selskab havde overtaget banen, og hele strækningen senere var overtaget af staten. Den er derfor for danskere, der ikke har et nøjere kendskab til Mellem-sveriges udviklede jernbanehistorie, nok af noget mindre interesse end de andre bøger.



Til sidst en dansk bog af en lidt usædvanlig karakter. Mange vil jo nok undre sig over, hvad det er for noget, for en sådan bane har de da aldrig hørt eksisterede, og deri har de jo for så vidt også ret. Bogen handler nemlig om en jernbane, der aldrig blev bygget, og det kan måske virke lidt mærkeligt at udgive en bog på 32 sider om en sådan. Så vidt jeg husker, er det dog ikke helt første gang, idet vi i sin tid fik tilbudt en artikel af tilsvarende omfang om en bane fra Holsted station til Bindeballe station på Vandelbanen, en artikel vi afslog at optage, fordi den var af alt for speciel art. Den blev imidlertid offentliggjort i et lokalt amtshistorisk tidsskrift og vakte megen interesse blandt dettes publikum.

Skildringen her er imidlertid af langt mere omfattende interesse, idet bogen omhandler et videre felt end titlen egentlig angiver, idet den omhandler hele komplekset om lokale elektriske baner i Danmark. Under forarbejderne til jernbaneloven af 1908 indgaves en lang række ansøgninger om elektriske lokalbaner inspireret af den svenske privatbane Hälsingborg–Råå–Ramlösa Järnväg. En række af disse optoges da også i jernbaneloven af 1908, uden at der dog kom noget ud af planerne. Det mest interessante af forslagene, og det der kom nærmest udførelsen, var den i bogens titel nævnte bane med sidelinier. Kun ud-

bruddet af første verdenskrig synes at have forhindret, at planerne blev endelig gennemført.

Asger Christiansen har gjort et meget stort arbejde med at undersøge, dels hvorledes planerne udviklede sig i Århus-Randersområdet, og dels hvordan man andre steder i landet forsøgte sig med elektrisk drift på industribaner. Det er et meget interessant kapitel i Danmarks jernbanehistorie, der her er belyst for første gang, og jeg vil derfor i høj grad anbefale alle med interesse for jernbanehistorie at købe bogen, også selv om de ikke nærer særlig interesse for de lokale forhold i Østjylland. Bogen er særdeles velskrevet og indeholder et udmærket billedstof. Skulle man indvende en enkelt ting, og det bør man jo i enhver anmeldelse, synes jeg, at forfatteren, ligesom vi andre, kunne lære lidt af Lennart Welanders med hensyn til udarbejdelse af kortmaterialet. Kortet på omslagets inderside mangler således enkelte af de foreslåede side-linier, bl.a. den fra Hornslet til Kalø Vig.

Birger Wilcke

John Poulsen og V. Kuranov: TRANSSIBIRISKE JERNBANE. Roskilde 1984, forlaget banebøger. 80 s. 19 farvefot. 93 ill. og kort. Kr. 98,00.

Jernbaneentusiaster bliver særligt interesserede, når samtalen kommer ind på Den transsibiriske Jernbane. At foretage en rejse med denne verdens længste jernbane, rejse i det samme tog i indtil 7½ døgn, er en vældig oplevelse. Forfatterens rejseoplevelser er realistisk og underholdende fortalt i små afsnit bogen igennem. Han omtaler iagttagelser og hændelser undervejs, som tidligere rejsende ofte vil genkende med indforståethed. Rejsen foretages i retning mod øst, fra Moskva til Khabarovsk.

Mødet med det almindeligst benyttede turisttog på Den transsibiriske Jernbane: ROSSIJA starter på Jaroslavl-banegården i Moskva. Toget består af 18 vogne, togstammens samlede længde er ca. ½ km.

Fra Moskva til Omsk passerer adskillige større byer, bl.a. Kirov og Perm. Kapitlet om danske mejeristers indsats i Omsk – regionen med hensyn til mejerietablering i det 20. århundredes begyndelse – opfrisker sider af dansk indsats i Sibirien, f.eks. »Sibirisk Kompagni« og dets omfattende engagementer.

Videre går rejsen til Novosibirsk, Krasnojarsk og Irkutsk ved Angarafloden og Bajkalsøen. I årene 1899–1904 anvendtes en engelskbygget tre-sporet jernbanefærge på Bajkalsøen, indtil jernbanen syd om søen blev færdigbygget. I øvrigt fortælles indgående om transporten over Bajkalsøen, sommer som vinter.

Strækningen syd om Bajkalsøen og videre mod øst til Amurfloden byder på smukke landskabelige oplevelser, hvilket fremgår af et par udmærkede farvebilleder. Hvert kapitel ledsages af en kortskitse, der letter forståelsen af rejseforløbet.

I kapitlet om BAM-strækningen fortælles om vanskelighederne ved jernbanebygning og -drift under klimatisk vanskelige forhold. F.eks. er der ca. 80°C forskel på vinter-

og sommertemperaturen. Denne udbygning af Den transsibiriske Jernbane vil få stor betydning for fortsat udnyttelse af Sibirien.

Byer og distrikter beskrives grundigt med hensyn til historisk og erhvervsgeografisk baggrund. Måske lidt tørt stof, men afgjort af betydning for forståelse af Den transsibiriske Jernbanes transportmæssige værdi. Bogens billeder er velvalgte, de udtrykker den særlige stemning, der forekommer i og omkring togene.

Trækraften beskrives, ledsaget af gode billeder, i et særskilt kapitel. De mange typer el-lokomotiver og diesel-lokomotiver afløser hinanden undervejs, ca. hver 5.–6. time døgnet rundt. Enkelte opfyrede damplokomotiver ses: type Em og Je. Adskillige »lokomotivkirkegårde« passerer langs Den transsibiriske Jernbane, bl.a. ses det store type P 36 lokomotiv i stort antal.

Endelig behandles person- og godsvogne, specielt skal bemærkes de otte-akslede olietankvogne, der laster 125 tons olie. Disse vogne anvendes ofte i bloktog bestående af ca. 40 vogne.

Bogen giver et veloplagt billede af Den transsibiriske Jernbane tilligemed god baggrundsviden, hvad der betyder meget forinden eventuel afrejse. Har man været afsted, er der gode oplysninger at hente i bogen samt megen genkendelsens glæde at møde.

God fornøjelse med Den transsibiriske Jernbane.

N. Chr. Lind

JÄRNVÄGSMUSEUM, GÄVLE, KATALOG. 48 s. 40 farvefot. 31 fot. 1 kortskitse. Sælges for skr. 15,00 ved SJ Järnvägmuseum, Box 571, S-801 08 Gävle, Sverige.

Informations- og PR-afdelingen ved SJ har udgivet en farvestrålende vejledning for besøgende ved jernbanemuseet i Gävle. Det indeholder en beskrivelse af samlingens historie og tager derefter læseren med på en gennemvandring af museet, der er indrettet i Gävles tidligere maskindepot, hvor der er blevet plads til udstilling af mindre genstande såvel som en række af jernbanernes museumsmateriel i de to store rundremiser. Katalogets hoveddel består af en præsentation af de udstillede lokomotiver af alle traktionsarter, person- og godsvogne. Hvert udstillingsstykke præsenteres med et flot fotografi og en kort omtale. Kataloget afsluttes med lister over vogne, der ikke er tilgængelige for publikum endnu, en oversigt over signaler og sikringsanlæg, damp- og el-materiel, som er udlånt enten til opstilling rundt omkring i Sverige eller til brug ved veteranjernbaner, tekniske data for de fleste trækraftenheder på museet og en kort jernbanehistorisk kronologi.

Med dette katalog får læseren et udmærket indtryk af Järnvägmuseums rige samlinger i en form, som på en gang er indbydende og samtidig ikke overdrevent præget af oplysninger; kort sagt en smagsprøve, der giver lyst til et besøg, og en nyttig støtte under en rundvandring i samlingen.

jdk

En fast forbindelse

Er man interesseret i Storebæltsforbindelsen, kan det stærkt anbefales at læse de tre rapporter, som på en overskuelig måde redegør for de trafikale og økonomiske konsekvenser af de forskellige løsninger.

85-rapporten om Store Bælt. København 1985, Ministeriet for offentlige arbejder. 107 s. 33 ill. 31 tab.

En fast forbindelse – ejerforhold, finansiering, beskæftigelse, betalingsbalance og rentabilitet af P. Nyboe Andersen, Niels Groes og Hans Zeuthen. København 1985, Ministeriet for offentlige arbejder. 89 s. 11 ill. 6 tab.

Landsplanmæssige vurderinger af trafikken mellem Øst- og Vestdanmark. København 1985, Miljøministeriet. 74 s. 3 ill. 7 tab. Kr. 25,00.

JK

Omkring arbejdsholdet i Odense

Af Jens Bay-Nielsen og Poul Skov Hansen

Siden 1979 har der i Odense været arbejdet med istandsættelse og vedligeholdelse af materiel til brug for D-maskinegruppen. I starten omfattede dette arbejde hovedsageligt klargøring af lokomotiv og vogne til kørsel for Jernbanemuseet samt mindre vedligeholdelsesarbejder, idet vi på dette tidspunkt ikke havde et egnet spor, hvor vognene kunne stå, medens der blev arbejdet på dem.

I januar 1982 blev der endelig mulighed for at overtage det tidligere sidespor til Odense Konserverfabrik, da sporet efter fabrikkens lukning omkring 1975 ikke længere var i brug. Der forestod dog et større rydningsarbejde inden sporet kunne benyttes, idet sporet var helt tilgroet af træer og buske. Hen på foråret 1982 kom de første vogne på plads, og det egentlige restaurerings- og vedligeholdelsesarbejde kunne komme i gang. Det er dog ikke de helt store restaureringsopgaver, som arbejdsholdet har kunnet påtage sig, da alt arbejde foregår i det fri.

I de seneste par år har D-maskinegruppen modtaget ret store mængder reservedele, hovedsageligt til vore personvogne, og da vi endnu ikke råder over lokaler til opbevaring af disse dele, har gruppen anskaffet en del godsvogne, som bruges som lager. I Odense står der således for tiden 8-10 Gs- og Hd-vogne med reservedele. De fleste af disse vogne befinder sig på det tidligere Kvægtorv, hvor DSB i Odense velvilligt har stillet to spor til vor rådighed. Desuden står her også noget af det materiel, som D-maskinegruppen endnu ikke har fået istandsat, det dre-

jer sig blandt andet om DSB Cu 4055, Cxm 4507 og 4528, Skagensbane-motorvognen SB M 1 og desuden en tidligere litra Sk-vogn, overtaget fra DSB, som fungerer som lager for C₂-bogier.

Som det ses af ovenstående er arbejdsholdet i Odense hovedsageligt en slags vognreservedelslager for de øvrige arbejdshold rundt om i landet, og vi bruger meget tid på at modtage og afsende reservedele samt på at flytte om og holde orden i det efterhånden ret omfangsrige lager.

D-maskinegruppen har lejet to lokaler i den tidligere Toldbygning på hjørnet af Østre Stationsvej og Rugårdsvej (det er i øvrigt også i denne bygning at DJKs fynske afdeling afholder sine møder). Vore lokaler bruges også som lager for mindre, specielle ting, da det jo ikke er alt, der kan tåle at blive opbevaret i en godsvogn året rundt. Det ene lokale bruges også som klublokale, hvor arbejdsholdet en gang om måneden samles for bl.a. at planlægge kommende aktiviteter. Her er der i øvrigt indrettet overnatningsmulighed for personale i forbindelse med kørsler fra og til Odense. På loftet i Toldbygningen opbevares de lædersæder, som D-maskinegruppen har overtaget fra DSB, efterhånden som de er blevet overflødige dér. Disse sæder blev tidligere opbevaret i godsvogne rundt omkring i landet, og vi er derfor Driftsområde Odense en stor tak skyldig, for at vi må benytte loftet til opbevaring af lædersæderne.

Vore store ønsker er lokaler til alle vore reservedele m.v. samt en vognhal (stålbuerne er købt), således at det også i Odense bliver muligt at komme i gang med større restaureringsarbejder. Som det fremgår, er der nok at se til for de 10-12 aktive, som arbejdsholdet i Odense tæller, så skulle du efter at have læst dette have fået lyst til at være med, kan vi være flere endnu til at vedligeholde D-maskinegruppens materiel og eventuelt gøre tjeneste ved vore kørsler mellem Odense og Højby for Jernbanemuseet. Ønsker du at deltage i arbejdet, eller vil du blot vide noget mere om arbejdsholdet, er du meget velkommen til at kontakte:

Jens Bay-Nielsen
Kragemosen 65
5250 Odense SV
Tlf. (09) 17 55 05

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

E 991 rangerer på »konservessporet« i Odense den 11. juli 1982 efter at have kørt veteran tog til Højby for Jernbanemuseet.

Foto: Poul Skov Hansen



DØDSFALD

Herluf Jensen

Fredag morgen den 15. februar døde Herluf Jensen, Hadsten, 66 år. For de fleste DJK medlemmer vil han nok være ret ukendt, men for de, som kom ved veteranbanen i Mariager, vil han erindres som den store og varme person, hvis blotte tilstedeværelse udstrålede og affødte godt humør, smil og glæde. Ikke for det, Herluf kunne godt sige sin mening og præcisere, hvordan han ville have et arbejde udført. Men hvis man omvendt bad ham om at hjælpe sig med et projekt, kunne man også regne med ham, hvad enten han skulle fra Aalborg, Agerbæk eller Hadsten, hvor han nu boede.

Selv husker jeg, da vi i begyndelsen af 1970'erne skulle have renoveret MHVJs stærkt nedslidte linietelefon, og hvor vi sommetider arbejdede fra kl. 3.30 om morgenen til kl. 22.00 om aftenen. For Herluf gjaldt ingen 8 timers arbejdsdag eller 11 timers regel, hvis blot han kunne få sig en »klemme«, når han følte sig lidt brødflovet.

I det hele taget var det arbejde med det elektriske, som havde Herlufs store interesse. Han var med, når vi lavede

linietelefon, han var med, når vi lavede elektriske arbejder på HHJ M 2, og han lavede sikringsanlæggene på banens stationer. For mange vil den store skikkelse i den hvide kittel og med den sorte arbejdstaske stå som et kært minde.

Også modelarbejdet havde Herlufs interesse. Han var i flere år et meget stort aktiv for modelbaneklubben »0« i Aalborg, og bl.a. hans udførelse af MT og E lokomotiverne viste noget af hans tekniske snilde. Herluf var ikke elektriker af uddannelse, men han gik aldrig på kompromis.

I sit civile liv var Herluf sang- og musikpædagog, og også inden for musikkens verden ydede han en stor indsats til glæde og oplevelse for musikkens venner. Han medvirkede til afholdelse af flere musikseminarer og spillede selv aktivt med i harmoniorkestret »Tonica«.

Herluf var sine venners ven – og vore tanker må nu gå til hans hustru Else, for hvem tabet er størst.

Må Herlufs indsats være et eksempel til efterfølgelse.

Æret være hans minde.

Uffe Andersson

FORENINGSNYT

Kommende udflugter

Udflugten til Østskåne udsat!

Efter udsendelsen af »jernbanen« nr. 2A har de svenske statsbaner meddelt, at den nedlægningsstruede bane mellem Ystad og Simrishamn alligevel ikke nedlægges, men at trafikken indstilles fra den 1. juni til den 19. august, og at banen i denne periode skal sporforstærkes således, at der desværre ikke kan køres det ønskede særtog Ystad-Gärnsås den 9. juni, og af hensyn til andre arrangementer og vore medlemmers pinseferie har vi ikke ment at kunne lægge turen tidligere. Til gengæld gennemføres udflugten **den 1. september 1985.**

Med »jernbanen« nr. 3 følger oplysninger om tilrejsemuligheder, priser og tilmelding, samt om de særlige omstændigheder som glædeligvis bevirker, at en afskedsrejse (med en del af rejseruten) i stedet bliver en slags genindvielsestur.

For de, som ønsker en individuel »dampetur« i Sydsverige, kan oplyses, at den nye linieføring mellem **Halmstad** og **Falkenberg** indvies med damptog den 1. juni og ibrugtages til ordinær toggang søndag den 2. juni 1985.

Mogens Bruun

Nyt fra lokalafdelingerne

Sydjysk afdeling

Tirsdag den 28. maj kl. 19.30: Ordinær generalforsamling. DJKs udflugtsvogn Au 405 på Esbjerg station, perron 2.

Dagsorden

1. Valg af dirigent.
2. Formandens beretning samt meddelelse om kommende planer i afdelingen.
3. Godkendelse af regnskab.
4. Valg af medlemmer til bestyrelsen.
Følgende medlemmer af bestyrelsen er på valg:
Preben Clausen (næstformand)
Villy Bennedsen (regnskabsfører)
Torben Frandsen
5. Valg af suppleant til bestyrelsen.
Følgende medlem er på valg:
Per Hundebøl
6. Indkomne forslag.
7. Eventuelt.

Opmærksomheden henledes på, at forslag til valg af bestyrelsesmedlemmer m.v. og evt. forslag til punkt 6 på dagsordenen skal være formanden i hænde senest to uger før generalforsamlingen, dvs. senest den 14. maj 1985.

Bjarke Boldt

Generalforsamlingen

Referat af den ordinære generalforsamling søndag den 17. marts 1985 på Niels Steensens Gymnasium.

Tilstede var 88 stemmeberettigede medlemmer.

Punkt 1: Valg af dirigent.

B. Wilcke bød velkommen og foreslog herredsdommer Jul. Paulsen til dirigent. Valget skete med akklamation, hvorefter dirigenten konstaterede generalforsamlingens lovlige indvarsling.

Punkt 2: Beretning om foreningens virksomhed i det forløbne år og oplysninger om planerne for det kommende år.

Formanden indledte med at henvise til sin leder i blad 1/1985, der omtaler foreningens virksomhed i 1984. Medlemstallet har været stagnerende omkring 1.650 medlemmer.

Bestyrelsen har haft et fredeligt samarbejde i årets løb, og forholdet til andre foreninger har været friktionsfrit. Jens Vestergaard skrev i foråret et nydeligt brev til bestyrelsen og bad sig fritaget for sit hverv. Baggrunden var, at Jens' stilling i København krævede mere arbejde, end han havde regnet med, og en del mere rejseaktivitet, end Jens havde kunnet forudse. Suppleanten John Armstrong Pedersen var herefter indtrådt i bestyrelsen i stedet for Jens Vestergaard.

Egil Christensen fungerer fortsat som bestyrelsens sekretær med at skrive referater m.v. til aflastning for Oscar Meyer, og det fungerer vist udmærket.

Samarbejdsudvalgenes form er blevet ændret, således at deltagerne opdeles i hhv. en økonomisk/administrativ gruppe og en teknisk gruppe. Hermed er opnået en smidigere mødeform, hvor de enkelte deltagere kan deltage i debatten om de emner, der har mest interesse, og møderne fungerer da også til alles tilfredshed.

Gårsdagens samarbejdsudvalgsmøde blev som sidste år afholdt i Bloustrød, og formanden benyttede lejligheden til at rette en tak til banens medarbejdere for det store arbejde, der udføres.

Bloustrødbanen har fra Ålholm Automobilmuseum modtaget en postvogn fra De bornholmske Jernbaner mod til gengæld at stille foreningens N-maskine op på museet. Maskinen er nu smukt malet og stillet op som vartegn på Ålholm.

Bladet er udkommet med seks numre nogenlunde regelmæssigt og med et nogenlunde godt og varieret indhold.

Foreningen har i årets løb udgivet et lille hæfte om Museumsbanen Maribo-Bandholm til afløsning af de tidligere museumsbanebøger, der er udsolgt. Der bliver forhåbentlig mulighed for at genoptage udgivelser i foreningens skriftserie i 1985.

Økonomisk har det været et særdeles fint år for foreningen, især takket være D-maskinegruppen. Regnskabet er også i år kommet lidt sent, men Jens Jensen-Sondrup har tilbudt at hjælpe Mogens Bruun. Jens og Mogens er blevet enige om en arbejdsdeling, således at Mogens varetager de egentlige kasserer-funktioner, og Jens indtræder som en slags bogholder. Der er drøftet forslag til ny samarbejdsform mellem kassererne for de enkelte baner/afdelinger og hovedkassen, og oplæg herom udsendes i nær fremtid til høring ved de enkelte baner m.v. Bestyrelsen mener hermed at have levet op til sidste års løfte om en forbedring af foreningens regnskabsforhold.

I Maribo er endeligt skøde for Bandholm station nu tinglyst, så foreningen dermed er blevet ejer af landets ældste privatbanestation. Halvdelen af stationen er udlejet til en årlig leje på ca. 10.000 kr., hvorved den økonomisk kan hvile i sig selv.

I maj måned holdt Mariagerbanen indvielse af den nye remise. Samtidig præsenterede banen det nyrestaurerede damplokomotiv VLTJ nr. 7 og banens nyistandsatte diesel-lokomotiv. Fra remisebyggeriet er så mange byggeelementer tilovers, at banen har påbegyndt opførelsen af en værkstedsbygning. Til gengæld er lejemålet for lejligheden i Mariager opsagt i forbindelse med en varslet huslejestigning.

I Aalborg har nr. 34 vist sig at være den forventede store succes. Banen har haft et godt driftsår uden større problemer.

Høng-gruppen har modtaget kr. 5.000,00 til kedelrør m.v. til nr. 6 fra Danske Dampvenner. Formanden forventede, at maskinen ville blive køreklar – forhåbentlig – i løbet af et års tid.

I Bloustrød er påbegyndt anlægget af en smalsporsbane fra Bloustrødhallen til teglværket. Banen forlænges senere vest for S-banen. Foreningens Triangelvogne er kørt til Bloustrød, hvor de i nær fremtid kommer under tag.

Herefter gav formanden ordet til Preben Clausen, der fortalte om D-maskinegruppen. Gruppen har haft en meget stor sæson, der næppe kan gøres bedre fremover. Dette skyldes især et nidages arrangement for en gruppe engelske jernbaneentusiaster. Et godt arrangement med mange gode erfaringer for D-gruppen. Der blev udtrykt stor tilfredshed fra engelsk side; de blev næsten kørt trætte af 11 forskellige damplokomotiver og diverse dieseltrækraft på kun ni dage!

»Danmark rundt for fuld damp« i samarbejde med Dantourist er nu næsten blevet en tradition. Arrangementet i 1984 havde den bedste tilslutning indtil nu, så turen hvilede i sig selv. Dantourist udtrykte stor glæde, og der er derfor håb om, at arrangementet på Sjælland fra den 8. juli og fem dage frem kan gennemføres. Preben Clausen rettede en varm tak til alle implicerede og DSB for den store velvilje.

D-maskinen kørte igen i december med bravour. Som det er medlemmerne bekendt, fremfører maskinen foreningens udflygtstog Roskilde – Københavns Frihavn den 13. april.

På vognsiden er afsat et større beløb til restaurering, da disse vogne jo er betingelsen for gruppens økonomiske succes. Desværre giver den megen kørsel problemer med at finde mandskab til restaureringsopgaverne.

Gruppen har købt stålbuer billigt og forsøger at finde et sted at placere en vognhal til gruppens materiel.

1985 tegner lyst for gruppen. Der er således planer om kørsel for foreningen den 13. april og den 4.-5. maj samt en større kavalkade i forbindelse med Lillebæltsbroens 50 års jubilæum den 15. maj. Endvidere kørsel igen i år for Jernbanemuseerne og Assens-Glamsbjerg.

Kommentarer til beretningen.

Henrik Carlsson: Hvad er grunden til, at Jernbanemuseets lyntogssæt ikke repareres?

Preben Clausen svarede, at det jo ikke var hans område, men at der nok var både økonomiske og praktiske grunde.

Efter sigende har togsættet bl.a. et meget specielt bremsesystem, hvortil der ikke findes reservedele.

Lindstrøm efterlyste foreningens planer for det kommende år. Skal der ske noget i forbindelse med jubilæet på Deutsche Bundesbahn, og er der tanker om at arrangere rabatbilletter i samarbejde med DSB?

Lars Christiansen, Høng, korrigerede formandens omtale af nr. 6 og oplyste, at der nok snarere gik 3-4 år, før maskinen blev køreklar.

Lars Henning Jensen, MHVJ, kritiserede, at specielt D-maskinegruppen skulle have et særligt afsnit i beretningen. Ganske vist har gruppen været foreningens største aktiv i år, men hvorfor er der ikke særskilt beretning fra de andre aktiviteter?

Dirigenten henviste til, at de andre baner jo har skriftlige beretninger i bladet, og nævnte i øvrigt omtalen i lederen i »jernbanen« nr. 1/1985. Samtidig komplementerede dirigenten bladets redaktører, der har gjort bladet godt og læseværdigt.

Jens Larsen ønskede lederens omtale af bibliotek og foreningslokaler belyst.

B. Wilcke svarede på indlæggene. Til Lars Henning Jensen, at bestyrelsen i de senere år havde aftalt med repræsentanterne på SU-mødet, at formanden påtager sig at omtale de enkelte aktiviteter, da beretningen ellers let bliver noget langvarig. I øvrigt bringes driftsberetninger fra banerne jo i bladet. At Preben Clausen redegjorde for D-maskinegruppen i år skyldtes, at det var i denne gruppe, der var sket mest. Men selvfølgelig kan andre også medvirke til beretningen, når der er noget særligt at fortælle fra en bane eller afdeling.

Til Jens Larsen: Lokaler har altid været et problem for foreningen. Vort nuværende arkiv kan måske udvides med yderligere lokaleplads, og der er måske også muligheder i Bloustrød, der desværre ligger lidt udenfor København. Bestyrelsen leder stadig efter egnede lokaler, og ideer er velkomne.

Preben Clausen svarede Lindstrøm: Helsingør Jernbaneklub har planlagt en medlemsudflugt til DBs jubilæum som omtalt i »jernbanen« nr. 1/1985. DJK har ikke ønsket at arrangere noget, da vi er bekymrede for manglende tilslutning. I øvrigt har foreningen ikke tidligere arrangeret udflugter i Vesteuropa, da vi har valgt at prioritere Østeuropa højere, hvor det jo kan være sværere at rejse individuelt. Vi vil gerne forsøge at hjælpe grupper til rabat hos DSB, men rabatmulighederne hos DB er nok tvivlsomme, da der dér findes særlige røde rabatbilletter.

Oscar Meyer kommenterede omtalen af lokaler og oplyste, at vi tidligere har rettet henvendelse til DSB om Vognekspeditionen på Godsbanegården, der var ledig, men DSB skulle selv bruge den. Vi er dog velkomne til at henvende os igen, hvis vi finder tomme DSB bygninger.

Herefter godkendtes beretningen.

Punkt 3: godkendelse af det reviderede regnskab.

Mogens Bruun redegjorde for den nye opstillingsform, der svarede til de tidligere års mundtlige forelæggelse.

Herefter blev de enkelte delresultater i regnskabet gennemgået. (Regnskabet er vedlagt i »jernbanen« nr. 1/1985.)

Leif Gaml fremhævede, at det er andet år, regnskabet udsendes for sent, og satte spørgsmålstegn ved kasserens fortsættelse. Gaml efterlyste – som sidste år – budgetter, da foreningen jo er en stor forretning. Hvad skulle overskuddet bruges til; hvilke aktiviteter var planlagt?

B. Wilcke svarede med at beklage den sene udsendelse. Endvidere henviste B. Wilcke til opgavedelingen mellem Mogens Bruun og Jens Jensen-Sondrup, der jo blandt andet ville aflaste Mogens og lette færdiggørelsen af regnskabet.

Mogens Bruun oplyste, at regnskabet oprindeligt var planlagt udsendt som særnummer af bladet, hvorved det ville have været rettidigt ude. Da det viste sig, at nr. 1 af bladet blev forsinket, valgtes samlet udsendelse, hvorved foreningen sparede kr. 2.500,00 i porto, men det gav til gengæld en lille forsinkelse. Herefter omtalte Mogens Bruun sidste års generalforsamling, hvor der udførligt redegjordes for sidste års forsinkelse (se »jernbanen« nr. 2/1984, side 50-52). Mogens Bruun oplyste videre, at der p.t. arbejdes med et budget baseret på de planlagte aktiviteter og ikke på fordeling af afvigte års overskud.

Dirigenten anførte, at sidste års forsinkelse må anses at være uddebatteret ved sidste generalforsamling samt ved behandling af de udskudte punkter 3 og 4 den 6. juni 1984.

Lars Henning Jensen: Det kan ikke være et problem at få regnskabsoplysninger ind til tiden. I modsat fald må kassereren da rykke.

Jens Larsen omtalte årets store overskud og ville gerne vide, hvad det skal bruges til: vognhal, materielanskaffelse eller hvad?

Leif Gaml anerkendte, at regnskabsførelse er et stort arbejde, men det er det også at køre tog. Når vi kan levere tog til tiden, hvorfor så ikke regnskaber?

Preben Clausen svarede Jens Larsen. I regnskabet er indeholdt indkøbte stålbuer til vognhal. D-maskinegruppen har »båndlagt« kr. 78.000,00 til denne hal samt kr. 30.000,00 til reparation af gruppens stålvogne. Derudover udgiver Salgsafdelingen fem nye postkort til banerne (kr. 15.000,00) og et nyt hæfte til D-maskinegruppen (kr. 30.000,00).

Ole Plum supplerede, at selv om vi endnu ikke har fundet egnede lokaler, vil vi også gerne bruge penge til etablering af et bibliotek. Ole Plum fortsatte, at ingen i bestyrelsen eller foreningen vil underkende det store arbejde, der udføres ved vore baner. Men det er ofte svært at få arbejdskraft til de mere administrative opgaver. Administrationen hviler derfor på et lille antal hænder, og det bør ikke underkendes. Ole Plum sluttede med at håbe, at Jens Jensen-Sondrups deltagelse i arbejdet ville være til gavn for alle.

Mogens Bruun oplyste, at han havde rykket, men det er ikke nemt at få de nødvendige oplysninger ind. Mogens Bruun bad Lars Henning Jensen trække sin bemærkning tilbage, da den kunne misforstås.

Lars Henning Jensen beklagede, at hans udtalelser kunne misforstås, hvilket ikke var meningen.

Herefter godkendtes regnskabet ved håndsoprækning.

Punkt 4: Fastsættelse af kontingent og optagelsesgebyr for året 1986.

Bestyrelsen foreslår uændret kontingent, da det blev forhøjet sidste år. Frivillige tilskud er jo altid velkomne.

Bestyrelsen havde modtaget forslag om kontingenter, hvorfor det blev behandlet under dette punkt i stedet for punkt 6. Forslaget var afsendt fra Bent Buus, poststempelt Stockholm 4/2 og modtaget den 6/2, hvilket er for sent til behandling på generalforsamlingen. B. Buus foreslår, at studerende på anfordring kan betale særkontingent, analogt med pensionister.

B. Wilcke oplyste, at en ekstraordinær generalforsamling senere på året kan blive aktuel, da ændring af antal bestyrelsesmedlemmer kan komme på tale. Forslaget om kontingent kan så behandles samtidig. Bestyrelsen finder forslaget sympatisk, men kan nok ikke støtte det, da det i givet fald også skal omfatte mange andre grupper, for eksempel efterlønsmodtagere, enlige forsørgere, arbejdsløse etc., hvorved det bliver umuligt at administrere.

Bestyrelsens forslag om uændret kontingent blev vedtaget uden afstemning.

Punkt 5: Valg af medlemmer til bestyrelsen m.v.

Da der kunne være lidt forvirring om opstillingen p.g.a. flere modstridende oplysninger i bladet, startede dirigenten med at fastslå, at følgende medlemmer var på valg: Mogens Bruun, Ole-Chr. M. Plum og John Armstrong Pedersen. Alle var villige til genvalg. Endvidere opstilledes Birger Bruun. Den kandidat, der fik færrest stemmer foreslodes som suppleant til bestyrelsen.

Formanden kommenterede opstillingerne: Bestyrelsen har manglet en fast repræsentant fra MJB efter Yhman. Selv om Carsten Buhl har deltaget på enkelte møder, finder bestyrelsen, at opstillingen af Birger Bruun er en god idé. Formanden anbefalede genvalg af Mogens Bruun, der er medstifter af foreningen og kasserer, hvorfor han nærmest er uundværlig, og Ole Plum der yder et meget stort arbejde for foreningen. John Armstrong Pedersen, der som suppleant indtrådte efter Jens Vestergaard, er ligeledes meget aktiv i Mariager og i D-maskinegruppen. Bestyrelsen anbefaler genvalg af de tre bestyrelsesmedlemmer, og Birger Bruun valgt som suppleant.

Stig Torp Kaspersen anbefalede Birger Bruun. Det anførtes, at en fremadrettet forening behøver udskiftninger, nyt blod i bestyrelsen.

Aage Lund fremhævede den kritik, der var fremført mod Mogens Bruun i forbindelse med de seneste regnskaber. Der ønskes flere repræsentanter for de aktive medlemmer i foreningen. Argumentet med, at Mogens Bruun var medstifter af foreningen duer ikke, da det er meget længe siden.

Oscar Meyer talte både som repræsentant for Bloustrødbanen og de administrative funktioner. Oscar kender Bir-

ger Bruun som en seriøs og god medarbejder i Maribo. Det er dog ikke nødvendigt med flere repræsentanter for de kørende afdelinger, da kun ca. 10% af vore medlemmer er aktive dér. Det er sundt med nyt blod, men de skal også kunne deltage i de byrdefulde administrative opgaver.

Erling Hedetoft anførte, at D-maskinegruppen har 3¼ repræsentanter i bestyrelsen. Man foreslog Birger Bruun for at sprede indflydelsen mere.

Ole Plum oplyste, at han formentlig var den ¾ repræsentant for D-gruppen, og gik i rette med Hedetoft. Ole Plum fortalte, at han repræsenterede Salgsafdelingen og mødetilrettelæggelsen i København. Salgsafdelingen har haft 3.672 ekspeditioner i 1983/84, så når Ole havde brug for at slappe af, kørte han med D-gruppen for sin fornøjelse. Ole Plum sluttede med at byde Birger Bruun velkommen, da han jo under alle omstændigheder ville komme til at deltage i møderne enten som medlem af bestyrelsen eller som suppleant.

Kjeld Christiansen ønskede svar på, hvem der skulle være kasserer, hvis Mogens Bruun ikke blev genvalgt.

B. Chorfitzen henlede de yngre medlemmers opmærksomhed på, at hvis Mogens Bruun og Svend Jørgensen ikke havde taget et initiativ dengang, så eksisterede DJK ikke i dag.

Aage Lund underkendte ikke Mogens Bruuns betydning, men anførte, at der er gået 25 år. Vi må se frem, og der skal nye mennesker ind. Aage Lund sluttede med at anbefale Birger Bruun og John Armstrong Pedersen.

Jens Jensen-Sondrup oplyste, at han var udpeget til at hjælpe med regnskabet, men at han ikke havde lyst med de udtalelser, der var faldet. Der er dog andre aktive end de, der kører tog.

Herefter gik generalforsamlingen over til afstemningen. Chorfitzen og Lindstrøm blev udpeget til stemmeudvalg.

Resultatet af afstemningen blev:

John Armstrong Pedersen	68 stemmer
Ole-Chr. M. Plum	53 stemmer
Mogens Bruun	48 stemmer
Birger Bruun	48 stemmer
Ugyldige stemmer	2

Der blev herefter foretaget omvalg mellem Mogens Bruun og Birger Bruun med følgende resultat:

Mogens Bruun	43 stemmer
Birger Bruun	32 stemmer
Blanke stemmer	2

Herefter konstaterede dirigenten, at de tre bestyrelsesmedlemmer var genvalgt, og Birger Bruun var valgt som suppleant.

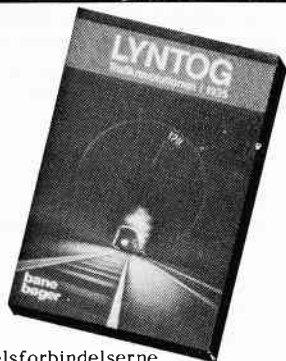
Som ny revisor efter Gorm Jensen, der ønskede at træde tilbage, foreslog bestyrelsen Finn Beyer Paulsen, der valgtes uden afstemning.

Punkt 6: Indkomne forslag.

Udover det under punkt 4 behandlede, var der ikke indkommet forslag.

Nyheder

LYNTOG - Trafik-
revolutionen i 1935
af John Poulsen,
96 s. 17x25cm, omslag
i farver, ca. 140 ill.
Kr.109 + eksp.* 13,-



Jubilæumsbogen om
lyntogene beskriver de
afgørende ændringer i landsdelsforbindelserne,
som åbningen af Lillebæltsbroen og etableringen
af lyntogene betød. Bogen skildrer konstruktionen
af togene og den senere udvikling af nettet,
"generationsskiftet" til MA-tog, overgangen til
InterCity-systemet, fremtidsplanerne og lyntogs-
depotet Helgølands historie.

JUBILÆUMSPAKAT

Genoptryk af DSBs berømte lyntogsplakat fra 1937,
62x100 cm. Leveres i rulle. Kr 60 + eksp.* 13,-

KØREPLANER - Før og efter Lillebæltsbroen

Mappe med REPRINT i
orig.format af køre-
plansdelene af Fabers
rejseliste 1932 og
DSBs lommekøreplan
1938. Mappen fortæl-
ler om køreplanernes
historie. Hhv 56 s.
24x30 og 160 s.11x17
(+kort 22x30).



UDKOMMER 14.5.1985, kr 98 + eksp.* 13,-
FORUDBESTIL inden 10.5.1984: kr 79 inkl. eksp.

"LYNTOGSPAKKE"

Køb lyntogsbogen, jubilæumsplakaten og Køreplans- reprinted samlet og SPAR 41 kr: Kr 229 inkl. eksp.

Tidligere udkommet

SOVE OG SPISEVOGNE I DANMARK

af John Poulsen, 112 s.,A4-tværformat, 140 ill.,
omslag i farver, kr. 220,- inkl. eksp.

Sammen med lyntogsbogen er denne bog et standard-
værk for alle med interesse for landsdelsforbindel-
sernes historie. Mulighederne for at sove og spise
på jernbanerejsen fra århundredeskiftet til vore
dage skildres ligesom personalets arbejdsforhold.
Det anvendte materiel vises med mange smukke HO-
tegninger og et væld af illustrationer.

SIDSTE CHANCE!?!?

Lille restoplag af jubilæumsbogen "Københavns S-
bane 1934-1984" -kr 98 + eksp 13,-

* BEMÆRK: Ved samlet bestilling af flere bøger
betales kun et eksp.gebyr, nemlig det højeste.

**bane
bøger** 1/5
Forlaget
Løvsangervej 98, DK-4000 Roskilde
Postgiro 1 52 56 62
Telefon 02 35 44 92

Kære jernbane-entusiast,

det glæder os atter at kunne præsentere en
stribet - forhåbentlig spændende - nyheder fra
BANEBOGER. Nyhederne har naturligvis med
forårets store 50-års dobbeltjubilæum at gøre.

Der er nu gået halvandet år siden vi startede,
og - i al ubeskedenhed - har BANEBOGER været en
succes. Faktisk større end ventet: S-togs-bogen
er næsten udsolgt, men vi har fået et mindre
antal med beskadiget omslag nyindbundet, så de
er som nye. Der er ikke mange, så det er nok
sidste chance for at få den bog til samlingen.
To oplag af Transsib-bogen blev udsolgt på 7
måneder, og nu foreligger 3.
- bearbejdede - oplag.

Vi takker de mange jernbaneentusiaster der med
fotos, oplysninger, råd og dåd har bidraget til
at gøre BANEBOGER bedre. Og vi håber at endnu
flere vil bidrage fremover.

Venlig hilsen og tak fordi De handler hos os

Lars G. Jensen

Lars G. Jensen

Hans Henrik Rasmussen

John Poulsen

PS: Tak for de mange besvarelser af spørge-
skemaerne fra vore direkte kunder. Vinderne
af lodtrækningerne var: Reprint: Mads Sjøner,
Lystrup, Robert Fisker, Næstved, Erik Buus,
Kbh.NV. Elbane: Torben Cold, Kbh.V.,
Ib Eriksen, Horsens, Niels A.Nielsen,Sejro.

De to køreplaner afspejler den fuldstændige
ændring af landsdelsforbindelserne, som Lille-
bæltsbroen og lyntogene betød, den Københavnske
nærtrafiks elektrificering og omlægningerne i
vognklassesystemet. Næsten alle privatbaner er
med, ligesom 2 oversigtskort med alle stationer.
På mappen fortælles om køreplanernes historie.
- Et fund for jernbaneinteresserede!

TRANSIBIRISKE JERNBANE

- historien om verdens længste jernbane, 80 s.
17x25 cm, 114 ill.,heraf 20 i farver.
3. BEARBEJDEDE OPLAG Kr.109 + eksp.* 13,-

MOTORMATERIEL 2

AEG, Kiel, DEVA, EVA-Maybach, Renault m.fl.,
80 s. A4-tværformat, 160 ill., omslag i farver.
Kr. 198 + eksp.* 20,-

AARHUS - RANDERS ELEKTRISKE JERNBANE

af Asger Christiansen, 17x25 cm, omslag med
udfoldeligt kort, 32 s.spækket med facts, 35 ill.
Kr. 49 + eksp.* 7,-

**Bestilling/forudbestilling: indsæt beløbet på postgiro
og anfør bestillingen på kupon til modtager.**

Giro 1 52 56 62
Bane Bøger
Løvsangervej 98
4000 Roskilde

**bane
bøger**

Punkt 7: Eventuelt.

Erling Hedetoft henviste til Udflugtsafdelingens beskrivelse af udflugten til Nordjylland Store Bededag. Ifølge beskrivelsen kan besigtigelsen af Limfjordsbanens materiel m.v. ske efter turen til Grønlandshavn. Af hensyn til tiden skal besigtigelse ske inden, og toget vil afgå fra remisen.

Preben Clausen omtalte de nye særnumre af bladet og oplyste, at redaktionstiden kun er 14 dage. Det er hermed blevet muligt at få information hurtigere ud til medlemmerne.

Ole Plum omtalte diskussionerne om kontingentet for 1986, hvor vi jo har jubilæum. Bestyrelsen mener nok, vi kan nå 2.000 medlemmer, så lad os alle arbejde på det inden årsskiftet.

Leif Gaml spurgte, hvilke planer bestyrelsen har for jubilæet? B. Wilcke oplyste, at bestyrelsen har haft nedsat forskellige udvalg. I øjeblikket arbejdes med følgende ideer: På selve dagen afholdes reception i København samt særtog med MO til Allerød og middag i Bloustrødhallen. Preben Clausen og Bent Jacobsen arbejder med et større damparrangement i Odense i maj eller juni 1986. Vi arbejder på en billig jubilæumsbog – eller stort særnummer af bladet – om DJK og danske jernbaner i 25 år, herunder museumsbaner m.v. Vi forsøger endvidere med en vandrestilling om DJK. Alle ideer til arrangementer er velkomne.

Herefter takkede B. Wilcke for det store fremmøde og den store interesse. Det har været en god generalforsamling, og formanden udtrykte glæde over, at Mogens Bruun opnåede genvalg.

B. Wilcke sluttede med at takke dirigenten for den udmærkede ledelse af generalforsamlingen.

Den 20. marts 1985

Referent: **Eigil V. Christensen**
Godkendt: **Jul. Paulsen, dirigent**

Salgsafdelingen

Nyheder

Lyntog – Trafikrevolutionen i 1935 af John Poulsen. Forlaget banebøger udgiver – som nævnt i »jernbanen« nr. 1/1985 – denne bog medio maj. Bogen bliver på 96 sider og vil have ca. 140 ill. Pris: kr. 109,00 + 9,00 i porto.



Jubilæumsplakat. Forlaget banebøger udgiver et genoptryk af den berømte DSB lyntogsplakat fra 1937 i format 100 × 62 cm. Leveres i paprulle. Pris: kr. 60,00 + 9,00 i porto.



Køreplaner – før og efter Lillebæltsbroen. Forlaget banebøger udgiver i forbindelse med Lillebæltsbroens 50 års jubilæum en mappe med reprint i org. format af Fabers Rejseliste 1931 og DSBs lommekøreplan 1938. Mappen

fortæller om køreplanernes historie. Henholdsvis 56 sider format 24 × 30 cm og 160 sider format 11 × 17 cm. Endvidere kort i format 22 × 34 cm.

De to køreplaner viser den fuldstændige ændring af landsforbindelserne, som Lillebæltsbroen og de røde lyntog betød. Samtidig med dette blev den københavnske nærtrafik elektrificeret, og der skete en omlægning af vognklassesystemet. Disse køreplaner i reprint vil uden tvivl have mange jernbaneentusiasters interesse. Dengang eksisterede jo også næsten alle privatbanerne.

Pris: kr. 98,00 + 12,00 i porto. **Ved forudbestilling og -betaling inden 15. maj 1985 er prisen kr. 79,00 (inkl. porto).**



»**LYNTOGSPAKKE**«. Køb lyntogsbogen, jubilæumsplakaten og køreplansreprintet samlet. Pris: kr. 229,00 (inkl. forsendelse).

Kunder, der allerede har bestilt lyntogsbogen i henhold til vor omtale i »jernbanen« nr. 1/1985, kan bestille »Lyntogspakken« ved at indbetale differencen mellem kr. 98,00 og kr. 229,00, **altså kr. 131,00.**



DLM/85. Danske lokomotiver og motorvogne 1985-01-01 af Tom Lauritsen. Nu er den nye udgave af denne meget populære bog for jernbaneentusiaster på trapperne. Udformningen er den velkendte med oplysninger om hver traktionsart og hver materieltype hos DSB, efterfulgt af privatbanemateriellet bane for bane. Som noget nyt er alt det danske museumsmateriel også optaget, ligesom person-, post- og pakvogne er med. 320 s. med godt 270 fot. og ill. Indbindingen er det sædvanlige praktiske plastbind. Kr. 135,00 + kr. 9,00 i porto. (Ved bestilling og betaling inden den 15. maj 1985 er prisen kr. 125,00 inkl. porto.)

De, som allerede har tegnet sig for bogen **Lyntog** eller »**Lyntogspakken**«, kan opnå en ekstra rabat, idet den samlede pris ved at bestille **DLM** i tillæg til **Lyntog** er **kr. 220,00 inkl. porto.** Ved at bestille **DLM** i tillæg til »**Lyntogspakken**« er den samlede pris **kr. 350,00 inkl. porto.** Bestilling og betaling skal ske **senest den 15. maj 1985.** Bøgerne vil blive tilsendt samlet.



Danske standardgodsvogne, 2. del: Lukkede godsvogne med 16,3 m² bundflade af Jens Bruun-Petersen. Dette er fortsættelsen af **Jernbanemateriel 2**, hvor forfatteren beskrev Q-vognene generelt og gennemgik de enkelte typer frem til århundredskiftet. Nu er turen kommet til de mere moderne vogne, der byggedes fra omkring 1900 til 1929 i et antal på 4.000 til DSB og privatbanerne. Hæftet er på 48 s. A4 og har 74 fotos, tegninger og diagrammer. Kr. 65,00 + kr. 9,00 i porto. **(Indtil den 1. september 1985 er prisen dog kr. 59,50 + kr. 9,00 i porto).**



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

Bøger udgivet på Dansk Jernbane-Klubs forlag

I forbindelse med generalforsamlingen søndag den 17. marts 1985 har Salgsafdelingen udsendt sit nye katalog, og dermed annulleres alle tidligere udsendte prislister og kataloger.

Samtidig er der indført en speciel rabat for medlemmer af Dansk Jernbane-Klub ved direkte køb gennem Salgsafdelingen på alle bøger, der er udgivet på DJKs eget forlag. Nedenfor findes en liste over de af DJK udgivne bøger, som endnu kan erhverves, og af denne fremgår såvel medlemsprisen som den egentlige pris. Som medlem må man ved bestilling huske at opgive medlemsnummer; det findes altid i forbindelse med adresseringen på »jernbanen«.

DJKs bogserie om danske privatbaner

30. Altona-Kiel Jernbane af E. L. Parbøl, 68 s., 18 ill. Medlemspris: kr. 21,00 + 5,50
Normal udsalgspris: kr. 25,00 + 5,50
31. Horsens-Tørring Jernbane af P. Thomassen og B. Wilcke. 80 s., 39 fot. 29 ill. Medlemspris: kr. 35,00 + 5,50
Normal udsalgspris: kr. 40,00 + 5,50
36. Lollandsbanen 1874-1974 af P. Thomassen og B. Wilcke. 272 s., 138 fot., 19 ill. + kort Medlemspris: kr. 145,00 + 12,00
Normal udsalgspris: kr. 155,00 + 12,00
37. Næstved-Præstø-Mern Banen, 2. udg., af B. Wilcke. 119 s., 74 fot., 4 ill. + kort Medlemspris: kr. 60,00 + 9,00
Normal udsalgspris: kr. 68,00 + 9,00
38. Nærumbanen 1900-1975 af Ole-Chr. M. Plum og B. Wilcke. 191 s., 144 fot., 12 ill. Medlemspris: kr. 70,00 + 12,00
Normal udsalgspris: kr. 80,00 + 12,00
39. Hornbækbanen 1906-1916-1976 af Sv. Jørgensen, Ole-Chr. M. Plum og B. Wilcke. 133 s., 90 fot. og 25 ill. Medlemspris: kr. 64,00 + 9,00
Normal udsalgspris: kr. 72,00 + 9,00
40. Høng-Tølløse Jernbane 1901-1976 af Ole-Chr. M. Plum. 154 s., 122 fot. og 6 ill. Medlemspris: kr. 75,00 + 12,00
Normal udsalgspris: kr. 84,00 + 12,00
41. Vestbanen 1903-1978 af Ole-Chr. M. Plum og B. Wilcke. 166 s., 112 fot. og 19 ill. Medlemspris: kr. 80,00 + 12,00
Normal udsalgspris: kr. 89,00 + 12,00
42. Østbanen 1879-1979 af B. Wilcke. 268 s., 172 fot., 18 ill. Medlemspris: kr. 140,00 + 12,00
Normal udsalgspris: kr. 156,00 + 12,00
43. Gribskovbanen 1880-1980 af B. Wilcke. 236 s., 180 fot., 45 ill. Medlemspris: kr. 140,00 + 12,00
Normal udsalgspris: kr. 156,00 + 12,00

44. Æ Kringelbahn, Aabenraa Amts Jernbaner af B. Wilcke. 324 s., ca. 160 fot. og ill. Medlemspris: kr. 156,00 + 12,00
Normal udsalgspris: kr. 175,00 + 12,00



Øvrige DJK udgivelser

- Danske Statsbaner, Slagelse-Næstvedbanen 90 år af Ole-Chr. M. Plum, 24 s., 22 fot. og 1 kort Medlemspris: kr. 12,00 + 4,00
Normal udsalgspris: kr. 15,00 + 4,00
- Fra skinne til skinne af P. W. Skadhauge. 28 s. A4, ca. 30 ill., kort og fot. En emneoversigt om sporvidder i virkelighed og model. Udgivet sammen med Signalpostens Forlag Medlemspris: kr. 28,00 + 5,50
Normal udsalgspris: kr. 35,00 + 5,50
- Jernbanefærger på Øresund og Strelasund af T. Nellemann. 84 s., 116 fot. og ill. Medlemspris: kr. 65,00 + 9,00
Normal udsalgspris: kr. 73,00 + 9,00
- Jernbanen, register 1961-1981 af Jens Toft Ingemann Larsen, 64 s. Medlemspris: kr. 25,00 + 5,50
Normal udsalgspris: kr. 30,00 + 5,50
- Kolding-Egtved Jernbane, 2. udg. af B. Wilcke og P. Thomassen. 64 s., 43 ill. Medlemspris: kr. 38,00 + 5,50
Normal udsalgspris: kr. 45,00 + 5,50
- Mariager-Handest Veteranjernbane i 10 år. En fotokavalkade Medlemspris: kr. 18,50 + 5,50
Normal udsalgspris: kr. 18,50 + 5,50
- Mariagerbanen (MFVJ) i 50 år af B. Sundahl og Ole Linå Jørgensen. 40 s., 60 fot. og 3 ill. Medlemspris: kr. 18,50 + 4,00
Normal udsalgspris: kr. 18,50 + 4,00
- Motormateriel, bind 1, Triangelvognene af Hans G. Alkjær, L. Jensen, J. Poulsen og H. H. Rasmussen. 136 s., 125 fot. og ill. Medlemspris: kr. 110,00 + 12,00
Normal udsalgspris: kr. 130,00 + 12,00
- Museumsbanen, lokomotiver og vogne af C. Buhl og J. Krouel. 64 s., 45 fot., kort og ill. Medlemspris: kr. 30,00 + 5,50
Normal udsalgspris: kr. 35,00 + 5,50
- Museumsbanen Maribo-Bandholm, Plan 88, af C. Buhl, B. Jacobsen og J. Krouel. 60 s. Medlemspris: kr. 10,00 + 4,00
Normal udsalgspris: kr. 15,00 + 4,00
- Slangerupbanen og dens materiel af B. Wilcke og Ole-Chr. M. Plum. 124 s. rigt ill. Medlemspris: kr. 54,00 + 9,00
Normal udsalgspris: kr. 60,00 + 9,00



Kataloget med alle Salgsafdelingens tilbud kan fås ved indsendelse af **kr. 3,50 i frimærker** til Salgsafdelingens adresse.

OCMP



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.

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. 10,00 i frimærker.

Medlemskontingent for året 1985:

Ordinære medlemmer	kr. 140,00
Juniormedlemmer (under 18 år 1.1.1985)	kr. 95,00
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, 3., 8900 Randers. Tlf. (06) 41 85 79.

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

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

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

John Armstrong Pedersen,
Ørvadsvej 4, 8220 Brabrand. Tlf. (06) 26 33 23.

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

DJKs midtjyske afdeling:

Uffe Andersson,
Skelvangsvej 83, 3., 8900 Randers. Tlf. (06) 41 85 79.

DJKs sydjyske afdeling:

Bjærke Boldt,
Vangen 62, Tarp, 6715 Esbjerg N. Tlf. (05) 16 78 54.

DJKs fynske afdeling:

Jens Bay-Nielsen,
Kragemosen 65, 5250 Odense SV. Tlf. (09) 17 55 05.

DJKs afdeling på Lolland-Falster:

Rejsbureauleder Ole Jensen,
Skovvænget 4, 4900 Nakskov.

Foreningens baner og tog:

Information, bestilling af særtog samt oplysning om
arbejdshold:

Museumsbanen Maribo-Bandholm:

Carsten Buhl,
Refshalevej 8, 4930 Maribo. Tlf. (03) 88 43 54.
Information i weekends: (03) 88 05 49.

Mariager-Handest Veteranjernbane:

Bankfuldmægtig Hans Jørn Fredberg,
Teglade 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.



POUL LEVING

 ØSTERLED 16
 5600 FÆBORG


**SCANDIA
RANDERS**

BOGNYT

Lyntog. Trafikrevolutionen af 1935 af John Poulsen. 96 s. Ca. 140 ill. Kr. 109,00. Udkommer den 14. maj 1985.

Køreplaner 1932 og 1938. Genoptryk af køreplaner før og efter Lillebæltsbroen. Mappe med 56 s. 24x30 cm og 160 s. 11x17 cm + kort 22x30 cm. Kr. 98,00. (Ved bestilling inden den 10.5.1985 kr. 79,00 inkl. forsendelse.)

DSB Lyntogsplakat 1937. Aage Rasmussens berømte plakat genoptrykt i format 100x62 cm. Kr. 60,00.

Ved bestilling af samtlige lyntogspublikationer – og så som tillægsbestilling – inden den 10.5.1985 kr. 229,00 inkl. forsendelse.

DLM/85. Danske lokomotiver og motorvogne 1985-01-01 af Tom Lauritsen. Indeholder for første gang al trækraft inkl. museumsmateriel ved DSB og jernbaneklubberne m.m. plus person-, post- og rejsegodsvogne. 320 s. 280 ill. A6 plastbind. Kr. 135,00. (Ved bestilling inden den 10.5.1985 kr. 125,00 inkl. forsendelse.) (Ved bestilling i tillæg til Lyntog inden den 10.5.1985 kr. 220,00 inkl. forsendelse.) (Ved bestilling i tillæg til samtlige lyntogspublikationer inden den 10.5.1985 kr. 350,00 inkl. forsendelse.) Udkommer ca. 15. maj 1985. Tilsendes samlet.

Danske standardgodsvogne, 2. del: Lukkede godsvogne med 16,3 m² bundflade af Jens Bruun-Petersen. (Jernbanemateriel 3). 48 s. A4. 74 fot., tegn. & diag. Kr. 65,00. (Indtil den 1. september 1985 kr. 59,50.)

Jernbanemateriel 2. Danske standardgodsvogne, 1. del af Jens Bruun-Petersen. 34 s. 60 fot. 60 vogntegn i HO. A4. Kr. 39,75.

Practical Electronics for Railway Modellers, volume 2 af Roger Amos. 174 s. 200 ill. & diag. Ib. Kr. 195,50.

DSB lyntog litra MS/MB af Steffen Dresler. Lokomotivets særskrift nr. 2. 42 s. A5. 36 fot. 20 tegn. i HO og rids. 2 sporplaner. Kr. 25,00.

Jahrbuch Schienenverkehr 4. Tidligere Lok-Magazin Jahrbuch. 96 s. Ca. 105 ill. Kr. 107,50.


ROSENKILDE OG BAGGER A/S
forlag - boghandel - antikvariat

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