



# jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

4

August 1987



27. ÅRGANG

KR. 25,00



#### Storstrømsbroen

- i mange år »verdens længste bro« - kan i næste måned fejre et velfortjent 50 års jubilæum. Jubilæumsdagen festligholdes med bl.a. damptogskørsel. I dag har Færøbroen overtaget hovedparten af den bilende trafik, men broens betydning som international forbindelsesled som jernbanebro er bestemt ikke aftagende. Inde i bladet kan du læse mere om broens historie.

Foto den 9. maj 1987 af blandettog: John Hansen.

#### Forsiden

DJK havde en meget vellykket udflugt til Fåborgbanen den 23 maj i år. Sjældent er der set så mange deltagere - der alle skulle tage afsked med den hyggelige lille godsbane. Om Fåborgbanen endeligt nedlægges, er der efter udflugten skabt en del tvivl om. Senest er Erhvervsrådet i Fåborg trådt i forbøn for banens beståen - i hvert fald på strækningen Korinth-Fåborg, og veteranbanedrift er vel heller ikke utænkelig. Først i juni måned er spor 6 i Fåborg renoveret med kraftigere skinner af DSB, så noget kunne tyde på, at banens endeligt ikke er nær forestående. Forsidebilledet med D 826 er fra Korinth storskov på udflugtsdagen. Foto: H. Henrik Frost

#### Distribution

Adresseændringer og reklamation af udeblevne numre meddeles til det lokale postkontor. Medlemmer i udlandet bedes dog meddele adresseændringer til Blad- og annonceekspeditionen. Reklamation af fejlede ekspeditioner og fejl-eksemplarer sker ligeledes hertil.

Eftertryk eller kopiering er ikke tilladt uden kildeangivelse - eller efter kontakt til redaktionen.

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

#### Indsendelse af stof

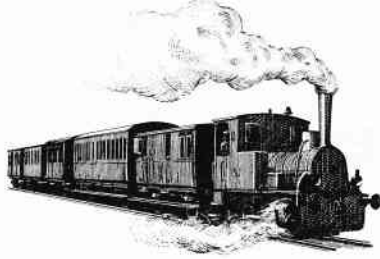
Manuskripter til artikler, læserbreve o.a. bør såvidt muligt være maskinskrevne. Illustrationer returneres kun såfremt indsenderen anmoder herom. I modsat fald indgår billederne i DJKs arkiv.

**Nr. 5** ventes udsendt ca. 15. oktober. Indhold: Århus-Randers banen, Billetter i 100 år, Växjö-Västervik genåbnet og meget mere.

#### Tidsfrister

Sidste frist for stof til nr. 5/1987: 1. september 1987.  
Sidste frist for stof til nr. 6/1987: 1. november 1987.

Dette nummer af »jernbanen« er afleveret til Avispostkontoret den 11. august 1987.



# jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

27. årgang nr. 4, august 1987

**jernbanen**  
Vasevej 19 A  
2840 Holte  
02 42 04 52

#### Redaktør

Jan Forslund  
ansvarshavende  
02 42 04 52

#### Medredaktion

Anders Riis  
Skt. Pauls Kirkeplads 16,3.tv.  
8000 Århus C.  
06 13 33 17  
Erik B. Jonsen (DSB)  
Esthersvej 19  
2900 Hellerup  
Ole-Chr. M. Plum (Privatbanerne)  
Holmevej 8  
4340 Tølløse  
Jakob Stilling (Udland)  
Blegdamsvej 72 A, 1.  
2100 København Ø.  
Bent Jacobsen (Foreningsnyt)  
Maj Allé 62  
2730 Herlev

#### Blad- og annonceekspedition

Dansk Jernbane-Klub  
Holløselund Strandvej 9  
3220 Tisvildeleje  
Tlf. 02 30 82 22  
Postgirokonto 6 39 68 79

Oplag: 2.400 eksemplarer

Tryk: Mega Tryk, Greve Strand

ISSN 0107-3702

#### Indhold

Museumsbanens jubelår: 4 .....	88
Storstrømsbroen 50 år .....	89
Smalsporsromantik i Østrig .....	93
Sporhunden .....	94
Jernbanenyt - kort fortalt:	
- DSB .....	95
- Privatbanerne .....	98
- Veteranbanerne .....	101
Foreningsnyt .....	104
Nyt om vogn-ex .....	106

## Dansk Jernbane-Klub og fremtiden

På baggrund af den store interesse, der blev vist Museumsbanen Maribo-Bandholm ved dens jubilæum med 3-400 receptionsgæster og næsten 700 passagerer på sæsonens første køredag, kan det vist godt påstås, at interessen for jernbaner og veterantog aldrig har været større end nu.

Der må derfor være god grund til at tro, at det må være muligt at øge klubbens medlemstal. Dette kan naturligvis ikke ske uden medlemmernes medvirken. Og der opfordres derfor til, at de nuværende medlemmer reklamerer for vores forening og på den måde gøre en aktiv indsats for at øge medlemstallet.

Da den ønskede kontingentforhøjelse ikke blev så stor, som bestyrelsen gerne havde ønsket, vil det ikke være muligt at øge aktiviteterne, det kan blive svært bare at føre de aktiviteter videre, som allerede er i gang, uden at øge foreningens indtægter. Her tænkes på øgede indtægter i Salgsafdelingen, Udflugtsafdelingen, og ikke mindst medlemskontingentindtægterne må øges.

#### Husk - det kan være dig, der skaffer medlem nummer 2000!

Et af de nye tilbud til medlemmerne vil være, at foreningen snart åbner et bibliotek med masser af spændende litteratur, som foreningen har samlet igennem de 26 år, den nu har eksisteret. Fra svundne tider findes der i biblioteket også gamle køreplaner, reglementer og andre spændende ting, som tidligere har ligget gemt i foreningens arkiver. Alt dette bliver der nu plads til i foreningens nye lokaler på Kalvebod Brygge. Når biblioteket har åbent, er det tanken, at man også får mulighed for at handle i Salgsafdelingen, som vil udvide sit sortiment med arkivalier, som bliver sorteret fra, efterhånden som arkivet kommer i orden efter flytningen.

Onsdag den 30. september kl. 19-22 laver vi et lille åbenthus arrangement i vores nye administrationsbygning - også kaldet vogn-ex. Der er mulighed for køb af arkivalier, og Salgsafdelingen tilbyder sig også. Alle medlemmer er velkomne på Kalvebod Brygge 40.

*Birger Bruun*



Vogn-Ex set fra havnefronten. 22. februar 1987.

Foto: Jan Forslund

# Museumsbanens jubelår: 4

*»Aktuelts« udsendte medarbejder fulgte i 1981 HT-buschaufføren Jens Hjulgårds omstigning fra heftig storbytrafik til stille damptogsidyl. Det blev der en følsom passagerberetning ud af.*

For en kort bemærkning udskiftede han stanken af bilos med duften af naftalin og herskabelighed. HT-buschaufføren fra linie 41 i København foretog omstigning til 1. klasses plysbeklædt jernbaneromantik.

Og vi kan hilse og sige, at rejsen som passager på damplokomotiv ØG nr. 3 mellem Maribo og Bandholm er en anelse mere saliggørende for sjælen end turen som chauffør i spidsrod mellem blinklys, biler og bandeord fra Rødovre til Havnegade.

Her er smukt og her er ro(er). Hvem tør kalde Rådhuspladsen betagende efter at have kørt gennem Merretskov til Bandholm Havn, og hvem vil kalde lokomotivets hårde stempelslag og dets langtrukne fløjten for larm efter en tur gennem det indre København med hylende biler i bakspejlet og vrede passagerer på bagsædet.

Og den lovsang undslap endda Jens Hjulgaard, mens han endnu delte skæbne og hårde træsæder med et par unge familier og nogle studerende på den billige 3. klasse.

## Rødt og blødt plys

Vi sprang med tillægsbetalingen på en daler for at give den hårdt prøvede buschauffør en 1. klasses oplevelse i de røde og bløde plyssæder, som engang var forbeholdt etatsråd C. F. Tietgen og lensgreve Knuth til Knuthenborg. De samme to herrer, som i 1869 grundlagde Det Lollandske Jernbane-Selskab. Danmarks første privatbane.

På forunderlig vis forvandles lugten af mælkekugler til duften af naftalin, og vognenes ramlen og skramlen antager karakter af en let og behagelig duven i dette betydningsfulde rum, som kongeparret kaster glans over fra sin plads på væggen.

Turen Maribo-Bandholm har længde af en dansk mil. Og selv om farten kun er 20 km/t har man flere gange lyst til at pille ved nødbremsen for at forlænge nydelsen af dette trip tilbage i tiden. Men skiltet, der fortæller, at nødbremsen kun må bruges i overhængende fare, og at misbrug vil blive meldt til politiet eller straffet med bøder op til 100 kr., lægger en dæmper på trangen.

Og nu fløjter det alligevel tre gange. Så er vi nået til Bandholm - og rangerlederen må ud på bagperronen og tage farten af toget. Det sker med håndkraft.

Fra vinduet ser vi landets ældste privatbanestation, bygget i 1869 og i øjeblikket ved at blive ført tilbage til sit oprindelige udseende.

Det arbejde udføres af Dansk Jernbane-Klub, der i tilknytning til museumsbanen Maribo-Bandholm har 70 medlemmer.

Det er også i disse rækker, at arbejdskraften til det store restaureringsarbejde med afdelingens tre (snart fire) damplokomotiver, ni personvogne, to pakvogne og seks godsvogne rekrutteres. Vognparken, som er den største af sin art herhjemme, tæller mange perler i veteranogssammenhæng. □

Lars Axel Jacobsen



Museumsbanen er rummelig og mangfoldig, og der er ikke langt fra den plysbeklædte 1. klasses kupé til bagperronen med et mylder af forventningsfulde børn... og sporhunden. Jørn Toxværd har taget billedet en sommerdag i 1985.

# Storstrømsbroen 50 år

*»Europas længste bro« fylder rundt, om godt en måned. Skønt overhalet af tiden og Farøbroen har jubilaren stadig en vigtig opgave, ikke mindst som internationalt forbindelsesled med jernbane.*

## Af Bent Jacobsen

Den 26. september er det 50 år siden, at Storstrømsbroen og den nye Masnedundsbro blev åbnet for trafik. Kun to år forinden var Lillebæltsbroen åbnet under hele nationens udelte opmærksomhed og begejstring.

Nu skulle successen for dansk brobygningskunst overgå sig selv med et bro-, jernbane- og vejanlæg af endnu større dimensioner, Europas længste bro.

### De første planer

Tanken om at afløse den ca. 3,6 km lange færgeforbindelse fra 1884 mellem Masnedø og Orehoved med en fast forbindelse, bro eller tunnel, er af gammel dato, idet spørgsmålet om bygning af en Storstrømsbro første gang blev rejst af Statsbanerne i 1887. Forskellige lovforslag om bygning af en lav bro med et bevægeligt brofag (svingbro eller løftebro) blev forelagt Rigsdagen uden dog at blive vedtaget.

Det første lovforslag om en bro blev fremsat i 1908 og gik ud på, at der skulle bygges en lavbro for jernbanen alene mellem Masnedø og Falster. Fra anden side, især rigsdagsmedlemmerne valgt på Møn, blev der fremført forslag om en østligere linieføring, hvorefter Sydbanen skulle forlægges via Præstø-Kalvehave og derfra med bro til Møn og videre med bro til Falster.

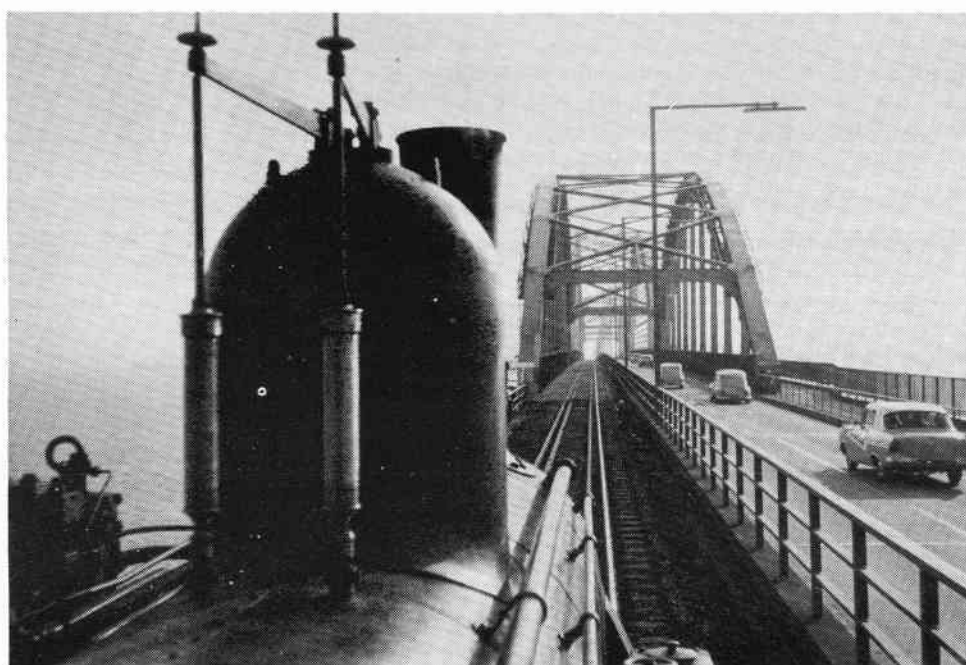
I 1910 blev der påny fremsat lovforslag om en lav jernbanebro fra Masnedø til Falster. Under den politiske debat fremkom forslag om i stedet at bygge en højbro. Mønfolkene agiterede stærkt mod Masnedø-Falster linien

og foreslog påny en linieføring over Møn, denne gang med bro fra Sjælland til Møn og en tunnel under Grønsund fra Møn til Falster. Forslaget faldt på grund af stemmelighed, da stemmerne henholdsvis for og mod forslaget var 49-49.

I 1917 fremsatte regeringen så igen et lovforslag om en Storstrømsbro. Denne gang skulle det være en højbro. Forslaget blev vedtaget af Folketinget, men Landstinget, der var mest stemt for en tunnel, forkastede dette lovforslag.

Sagen hvilede derefter, indtil det lykkedes trafikminister Friis-Skotte at gennemføre Lov af 8. april 1932 om bygning af en vej- og jernbanebro såvel over Storstrømmen som over Oddesund. Lovforslaget var fremsat på grundlag af et af Statsbanerne udarbejdet projekt, hvorefter Storstrømsbroen skulle udføres som en højbro med en fri højde på 26 m i tre gennemsejlingsfag; disse var udformet som stålbuer, medens sidefagene tænktes udført som jernbetonbuer med aftagende højder ind mod land. Broen skulle foruden et enkelt jernbanespor bære en vejbane på 5,6 m bredde og et ca. 2,5 m bredt fortov. Forslaget forudsatte en løftning af banen på Masnedø og et stykke ind på Sjællands kyst, således at der måtte bygges en ny og højere bro over sundet mellem Masnedø og Sjælland til erstatning for den gamle Masnedundsbro, der var bygget i årene 1882-84.

Storstrømsbroanlægget omfattede også store bane- og vejomlægninger i land. Statsbanernes andel i anlægs-



Storstrømsbroen er ikke den letteste bro at fotografere. Enten må man tage den til fods på det smalle fortov, eller som Svend Jørgensen her, snige sig til foto ud af frontvinduet på OHJ 5 under én af DJKs mange ture på broen. Som bilist er der intet at gøre - den smalle bro lader sig ikke stoppe på. Foto: ca. 1968

udgifterne til broer samt vej- og baneanlæg i land - i alt anslået til ca. 36,5 mill. kr. - blev fastsat til 15,7 mill. kr., medens samtlige øvrige udgifter ved broanlægget m.m. dels skulle bæres af de to interesserede amter, dels skulle dækkes ved en afgift til statskassen på én øre pr. liter benzín, solgt til automobilkørsel - »brøøren«.

### Arbejdet går i gang

Selv om loven var vedtaget, kunne anlægget dog af fiskale grunde ikke påbegyndes foreløbigt. Imidlertid fremkom der i løbet af 1932 gennem det engelske firma Dorman, Long & Co. et tilbud om et lån på én mill. £ til bygning af broen på betingelse af, at firmaet fik arbejdet overdraget. Da kravet om køb af engelske varer på det tidspunkt var stærkt fremme, måtte Statbanerne omarbejde deres forslag, således at anvendelse af jernbetonbuefag i Storstrømsbroen bortfaldt, og broen i hele sin længde forsynedes med jernoverbygning. Det samlede store anlæg blev derefter den 13. maj 1933 uden licitation overdraget Dorman, Long & Co. i samarbejde med firmaet Christiani & Nielsen, København. Det første gravestik til dette store anlægsarbejde blev taget den 21. juni 1933 med gravemaskine, betjent af banechef Flensborg.

Storstrømsbroen begynder ved sydkysten af Masnedø og ender ca. 400 m fra kysten af Falster. Broen har tre gennemsejlingsfag med spændvidder på henholdsvis ca. 104 m, 138 m og 104 m, og på hver side af gennemsejlingsfagene findes tilslutningsfag med spændvidder på ca. 60 m - 21 fag nord for gennemsejlingsfagene og 26 syd for disse. Broen er således ca. 3200 m lang og var dermed i mange år den længste bro på kontinentet. Den regnes stadig for at være den længste jernbanebro i Europa, men er som vejbro forlængst overhalet i længde, bl.a. af den ca. seks km lange Ølandsbro ved Kalmar.

Dybden i brolinien er ikke betydelig, højst ca. 13,8 m, og alle 49 strømpiller kunne funderes direkte på bunden. De fire store piller ved gennemsejlingsåbningerne samt de fire nordligste strømpiller er opført i tørtlagt grube indenfor en tæt væg af spunsjern. For at simplificere og fremskynde arbejdet er der ved opførelsen af alle de øvrige strømpiller, benyttet særlige af firmaet Christiani & Nielsen udtænkte »universalenheder«, i alt fire, der hver kunne finde anvendelse ved et stort antal piller.

Anvendelsen af enheden forudsatte, at bunden bestod af ler uden sandårer, således at hele arbejdet kunne udføres i åben, tørlagt byggegrube. Dette var ikke tilfældet ved alle piller, hvorfor to af enhederne var udformet således, at en spunsvæg kunne rammes langs enhedens inderside. Udgravningen skete under vand indenfor denne spunsvæg, hvorefter fundamentspladen støbtes - ligeledes under vand - og byggegruben kunne nu tørlægges.

Overbygningen er i de tre gennemsejlingsfag udformet som ca. 3,7 m høje pladejernsdragere, armeret med stangbuer (Langerske dragere) og med brobanen beliggende ved foden. Tilslutningsfagene er også udført af ca. 3,7 m høje pladejernsdragere, men her er dragerne liggende under brobanen og formede som Cantileverkonstruktion med en længde på svævejælkerne af ca. 44,5 m. Hoveddragernes lejer på pillerne er skiftevis faste og bevægelige. Hoveddragerne er udført af et specielt stål, Chromador steel (stål 58), min. trækbrudgrænse 5800 kg/cm<sup>2</sup>, tværbjælker m.m. af stål 50. De største plader til pladejernsdragerne har et areal på 25 m<sup>2</sup>. De største valseprofiler er vinkeljern 305 x 305 x 25 mm, de største pladetykkelser er 35 mm. De største nitter har en diameter på 29 mm og en længde på 185 mm.

Stålkonstruktionen blev fabrikeret i England, og brostykkerne blev ad søvejen transporteret til Masnedø, hvor de i land blev samlet til hele brofag; disse blev derefter ved hjælp af en flydekran med 500 t bæreevne sejlet ud og aflagt på pillerne. For gennemsejlingsfagernes vedkommende måtte afstivningsdragerne dog deles i to dele, hvorfor der i disse fag måtte anvendes en midlertidig stilladspille.

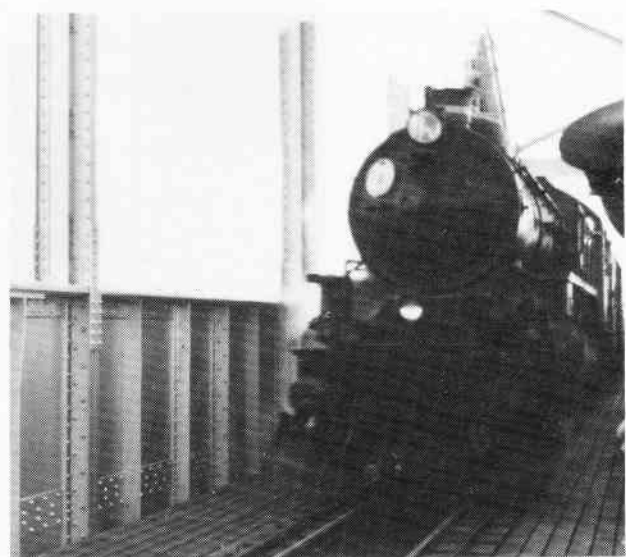
Den samlede stålsvægt i broen udgør ca. 21.000 t, og den samlede betonmængde ca. 100.000 m<sup>3</sup>. Hele det store vej- og baneanlæg blev fuldført på godt fire år, således at Storstrømsbroen, der alene har medført en udgift på ca. 28,5 mill. kr., kunne tages i brug den 26. september 1937. Udgifterne til hele broanlægget, herunder anlæggene på land og den nye Masnedøbro, kom op på ca. 41 mill. kr.

Bygningen af Storstrømsbroen havde måske nok stået lidt i skyggen af den kolossale opmærksomhed, hvormed offentligheden havde fulgt Lillebæltsbroens bygning og indvielsen i 1935. Nu hvor Storstrømsbroen nærmede sig sin færdiggørelse kastede ikke mindst pressen sig imidlertid over det nye broprojekt. Det stod klart, at den nye bro ikke blot var et led i udbygningen af landsdelsforbindelserne, men at broforbindelsen i meget høj grad skulle ses i et internationalt perspektiv, idet den ventedes at ville medføre en væsentlig tidsbesparelse i forbindelserne mellem Danmark og de øvrige nordiske lande på den ene side og Tyskland på den anden side.

### Indvielsen

Der blev planlagt en storstilet indvielse af broen, som skulle finde sted på Kong Christian den X's 67-års fødselsdag. Men først skulle en række prøvekørsler over broen finde sted, og broen overdrages fra entreprenørerne til Statsbanerne.

Den 20. september 1937 fandt den første prøvekørsel over Storstrømsbroen sted. Prøvetoget, der fremførtes af E 972 bestod af 12 bogie-personvogne og én bogie-rejsegodsvogn, en togvægt svarende til indvielsestoget. Formålet med prøvekørslen var navnlig at indøve proceduren ved indvielsestøjtideligheden, herunder togets standsning ved tribunen på Masnedø og igangsætning på den kurvede stigning op mod selve broen. I prøvetoget befandt sig bl.a. banechef Flensborg og distrikschef Herschend. Samtidig kørte professor Anker Engelund og direktør Middelboe fra firmaet Dorman, Long & Co. i bil over broen.



Særtog med E-maskinen den 26. september 1937. Foto: Arne Jacobsen

Den nye kongevogn S 1, som skulle tages i brug ved broindvielsen, var samtidig ved at være færdig hos Scandia. Vognen prøvekørtes første gang den 21. september 1937 ved Randers og afgik samme dag med motorsærtog til Frederikshavn, hvor den med Kronprins Frederik som interesseret passager blev prøvekørt på havnebanen.

Den 23. september 1937 blev Storstrømsbroen officielt overdraget fra entreprenørerne til Statsbanerne. Alt var nu klart til selve indvielsen.

Til befordring af de mange nysgerrige tilskuere, der ventedes til broindvielsen, var der planlagt flere særtog fra København til supplement af de ordinære tog. Der skulle afsendes tog fra København kl. 5.51, 5.57, 7.00 (Berlingske Tidendes særtog) og 7.26 (sidste tog, der ville blive overført med færge fra Masnedø). Første plantog over den nye bro ville blive Berlin-ekspressen 10.30 fra København.

Statsbanerne havde inviteret over 600 gæster til indvielsen. En del af gæsterne måtte befordres med rutebiler fra København til Masnedø.

Indvielsen skulle overvåges fra luften af hærens vindmølle-aeroplan (datidens helikopter) med en af færdselspolitiets betjente, der pr. kortbølgetelefon skulle fortælle, hvorledes situationen tog sig ud fra luften. Uheldigvis forulykkede maskinen ved Esbjerg den 24. september, dog uden at besætningen kom noget til.

Den 26. september 1937 var en søndag. Vejret var det smukkeste tænkelige, høj, klar himmel og strålende solskin. Indvielsestoget med den nye kongevogn ankom planmæssigt til festpladsen på Masnedø kl. 11.25.

Den kongelige familie, trafikminister Fisker og de mange indbudte gæster tog plads på tribunen. Blandt gæsterne sås handelsminister Oliver Stanley og trafikminister Burgin fra England samt rigsøkonomiminister dr. Hjalmar Schacht og trafikminister Dorpmüller fra Tyskland.

Efter Kongens og trafikminister Fiskers taler tog gæsterne atter plads i toget. Med et rangerlokomotiv som skydelokomotiv satte det 13 vogne store tog sig langsomt i bevægelse op ad Masnedødæmningen.

Kl. 12.10 sprængte indvielsestoget den udspændte snor. Begivenheden skildres i en samtidig reportage således:

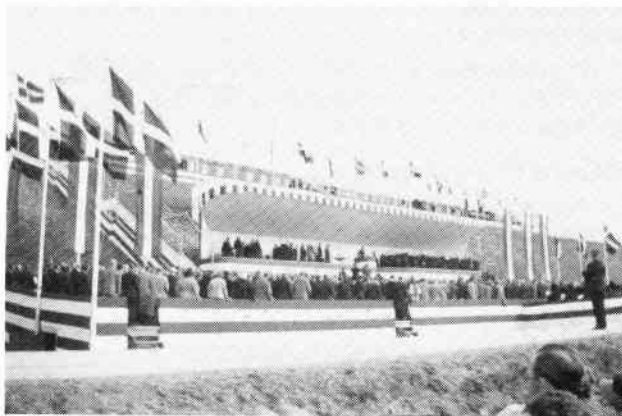
»I samme øjeblik toget og den forreste af automobilerne sprængte silkesnoren, der var spændt tværs over broen, lød sirenerne fra et par smådampere, der sejlede på Storstrømmen. Skibsklokkerne skingrede løs. De ombordværende råbte hurra - en flyver gik over broen, og et tysk sejlskib passerede i samme øjeblik gennem det midterste af brofagene. Der kippedes med flagene fra færgerne. Det historiske øjeblik blev vel nok markeret på en måde, så man viden om forstod, at nu var det sket!«

Kl. 12.25 ankom indvielsestoget til den nye Orehoved station, hvor der blev talt af generaldirektør Knutzen.

Kl. 12.45 passerede der første ordinære tog, Gedser-ekspressen, over broen. Storstrømsbroen var fra nu af taget i brug. Det anslås, at over 50.000 tilskuere overværede indvielsen af broen.

## Slut med færger

Medens alt dette foregik, sejlede færgerne endnu mel-



Kong Christian den X taler ved indvielsen af Storstrømsbroen. Ovenfor ses særtoget, hvor anden vogn er den kgl. salonvogn. Den 26. september 1937. Foto: Arne Jacobsen

lem Masnedø og Falster. Sidste færge, der medtog jernbanevogne, afgik fra Masnedø ved 10-tiden. Ved 12-tiden sejlede en færge fra Orehoved, der kun medførte rejsende. Resten af dagen var normal færgefart ophørt, men der sejlede efter behov med personer. Det var bestemt, at flaget på færgestationen på Masnedø skulle stryges kl. 18.

Som den sidste færge gik »Orehoved« ind i lejet på Masnedø lidt før kl. 18. De to andre færger »Thyra« og »Svea« lå allerede i havnen. Alle overfartens folk med deres familie samledes på dækket. Overfartslederen, kaptajn C. Nielsen holdt en kort tale til forsamlingen, hvorefter han kommanderede: »Så sænker vi for sidste gang flagene for Masnedø-overfarten«. Fra de tre færgers master og fra stationens flagmast gled flagene langsomt ned. En epoke i dansk færgefart var til ende. En ny epoke i broernes og bilismens tegn var begyndt.

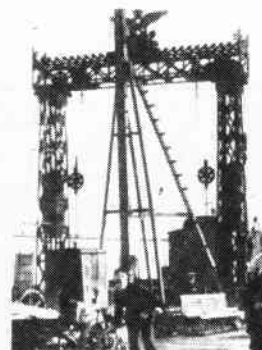
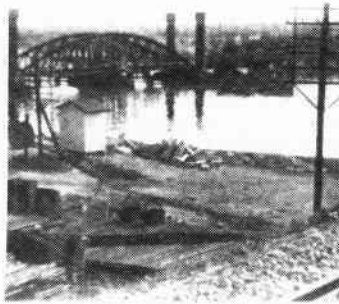
I de mange officielle taler, der blev holdt ved broindvielsen både af danske og udenlandske festdeltagere, blev der givet udtryk for stor beundring for det imponerende anlægsarbejde. Ikke mindst blev der udtalt store forvent-

## STORSTRØMSBROEN

I Dag nabes Broen, som blev bygget for Benzin-Enormus Peng.

I Dag indvies Storstrømsbroen Danmarks nye, store Bro, som er blevet til Virkelighed takket være de Motøkkørendes berømte Bro-Enorme Foroven ser man Opkørslen til Broen, der teknisk er et Megetværk og som baade er meget smuk og et flot Monument over Ingeniørernes Indsats. Til højre ser man Gaabøse-Færgen der holdt lidt pruntvist har færgen Folk fra Sjælland til Falster, men som en nyttig Konkurrent til Statsbanerne ogsaa har holdt Færgeroute med Jorden, foruden Masnedø-Indvielsen, som en engelsk Dampskib, men

som nu er samlet op igen, og endelig Statsbanernes Færge til Orehoved, som det for en Bilst er et Mærkedt at komme ombord paa. Forhaabentlig bliver Broen baade til Nytte for den stadigt voksende Landevejstrafik og for Jernbanedriften der - til Trods for al Udsvikling - utvivlsomt langt ud i Fremtiden vil blive et vigtigt Led i Langvejs-Forbindelserne, og bestandig vil den være et Vidnesbyrd om vort Riges Vilje til at binde Landsdelenes Befolkning tættere sammen og gøre vor Samberighed og Fællesskabs snævrere. Eric



Brobyggeriet havde absolut pressens bevågenhed. Fra Berlingske Illustrerede Tidende den 26. september er denne lille omtale hentet. Nederst billeder fra den gamle færgeshavn på Masnedø.

ninger til broens betydning for samfærdsel mellem landdelene og som led i de internationale forbindelser.

At broarbejdet havde kostet andet end penge blev også nævnt. To mennesker mistede livet under udførelsen af deres arbejde ved broen.

### »Gave til samfundet«

Hvad betød så den nye broforbindelse for trafikken?

DSBs vinterkøreplan 1937 viste en række væsentlige tidsgevinster, på Tysklandsforbindelserne således på op til 86 min. (København-Berlin). De gennemsnitlige forbedringer i rejsetiderne til Lolland-Falster udgjorde 45 minutter. Lolland-Falster fik i det hele bedre og flere forbindelser med Sjælland (København). Der løb nu fire hurtigtogsforbindelser mod før tre i hver retning og med tidsgevinster på 50 minutter.

Mellem København og Nakskov løb nu gennemgående vogne i tre togpar på hverdage mod kun to togpar før broens åbning. Hurtigste forbindelse København-Nakskov var fra 1938 et motor-iltog med en køretid på 3 timer og 20 minutter.

For biltrafikken betød broen et endnu større fremskridt, hvilket bl.a. afspejlede sig i, at antallet af biler, indregistreret på Lolland-Falster (det gamle Maribo amt), steg ganske betragteligt. En gammel historie beretter, at stigningen bl.a. skyldtes, at mange bilister anskaffede en ny vogn, der var mere egnet til de lange ture over Storstrømsbroen, men at man samtidig beholdt den gamle HGF til lokal kørsel.

Motorfolket var i det hele taget begejstret. FDM hævdede således at have fået ideen til, hvordan broen kunne finansieres, nemlig ved den forhøjelse af benzinafgiften med én øre pr. liter, som blev gennemført, og proklamerede derfor med stolthed, at »Storstrømsbroen er det danske motorfolks storstilede gave til samfundet«. Så fik vi det at vide.

Storstrømsbroen er også 50 år efter et uundværligt led i det danske og internationale jernbanenet. Broen passer af henvend 60 persontog i døgnet, hvortil kommer godstogene, der ikke mindst efter DanLink forbindelsens åbning bliver både større og flere. Broen har, trods enkeltsporet, tilstrækkelig kapacitet selv med en øget jernbanetrafik.

### Gammel bro - ny bro

Anderledes forholder det sig med landevejstrafikken.



Også fra søsiden viser Storstrømsbroen sine smukke skulpturelle linier. Den 18. juli 1975 med blandetog på broen. Foto: Lone Forslund

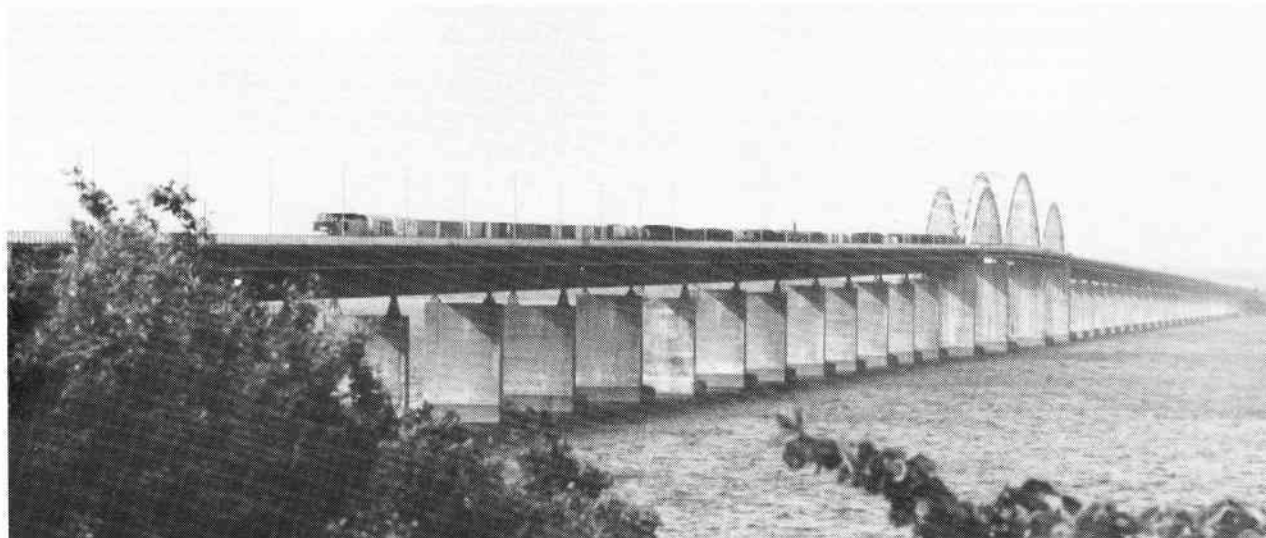
Med en vejbane på kun 5,6 m bredde måtte broen vel allerede i 1937 anses for at være en smule underdimensioneret af en hovedvejsforbindelse at være.

Helt galt blev det imidlertid først i 60'erne og 70'erne med den eksplosive stigning i biltrafikken. Det må have været et sandt mareridt at passere broen med de stadig større og tungere lastvogne og busser.

Mange forslag til afhjælpning af problemerne blev lagt frem, bl.a. forslag om at hægte en ekstra vejbane uden på den bestående bro. Senere fremkom forslag om at bygge en særlig motorvejsbro parallelt med den gamle bro, d.v.s. fra Masnedø til Falster.

De endelige planer for motorvejsnettets udbygning på Sjælland førte imidlertid til en genoptagelse af de gamle tanker fra århundredets begyndelse om en østligere linieføring. Tanken herom blev naturligvis også denne gang støttet varmt af repræsentanter fra Møn, der øjnede en mulighed for at blive sat i direkte forbindelse med den kommende Sydmotorvej.

Resultatet blev som bekendt forbindelsen over Farø, der blev indviet i 1985 under lige så stor opmærksomhed som den gamle broens åbning i 1937. □



Storstrømsbroen set fra Masnedø med DanLinkslæber. Den 7. juni 1987.

Foto: Henrik Frost



# Smalsporsromantik i Østrig

*DJKs udflugt til Østrig måtte desværre aflyses - tre medlemmer tog dog turen alligevel på egen hånd. Vi andre må »nøjes« med denne smalsporsberetning om Mariazellerbahn, ca. en halv times kørsel fra Wien.*

## Af Mikael Christensen

I juli 1984 besluttede jeg mig til at holde sommerferie i Østrig. Da jeg ikke kendte meget til jernbaneforholdene dér, besluttede jeg nærmest tilfældigt at slå mig ned i Linz. Et blik i en køreplan viste en smalsporet gaffelbane et par timers kørsel mod Wien - Mariazellerbahn - og den aflagde jeg et besøg.

Banens udgangspunkt er St. Pölten, ca. 40 km vest for Wien. St. Pölten Hbf. er en moderne banegård, og her er sydligst en perron med to smalspor. Togene fremføres med små elektriske lokomotiver.

Hovedstrækningen St. Pölten-Gusswerk er fuldført i 1907, elektrificeret med 6.500 volt/25 Hz i 1911 og overtaget af Öbb i 1921. Sidestrækningen Obergrafendorf-Gresten er fuldført i 1926 og trafikeres med diesel-lokomotiv.

De små el-lokomotiver er meget gamle. Kilderne fortæller, at de - litra 1099 - er bygget af Krauss i 1909-14 og ombygget og moderniseret i 1959. De kører på tre-akslede bogier med kobbelstænger.

På banen findes også et rigtigt »eilzug« med navnet Bürgeralpe. Ved 16-tiden besluttede jeg at tage en tur ud til forgreningsstationen, Obergrafendorf, en tur på ti kilometer. Nu var det myldretid, så der kom to tog til perron, og det ene kørte til Gresten og var forspændt diselloko-



Persontog til Gresten under udkørsel fra forgreningsstationen Obergrafendorf. Den 12 juli 1984. Foto: Mikael Christensen

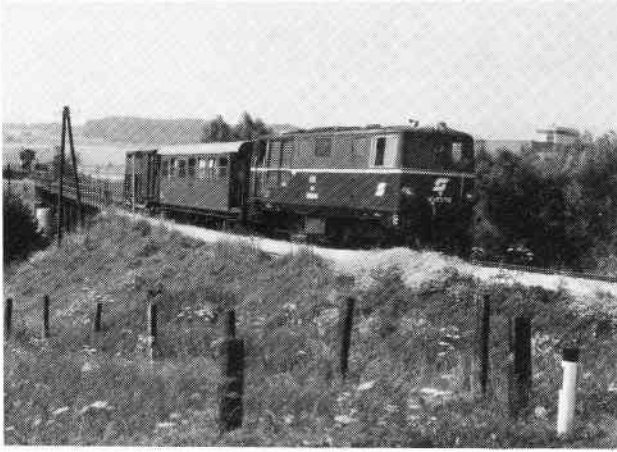
motiv br. 2095. Disse moderne lokomotiver er bygget af »Semmering-Graz-Pauker« i 1961-62 og kører på to-akslede bogier, også med kobbelstænger. Personvogne er alle gamle stålboogievogne.

I Obergrafendorf forgrener banen sig mod Gresten og Mariazell. På stationen, der er temmelig stor og med ma-



Rigtig smalsporsidyl. Öbb 1099 05 med godstog til St. Pölten rangerer på Obergrafendorf station. Bemærk, at der kun indgår smalsporede vogne i toget. Den 12. juli 1984.

Foto: Mikael Christensen



Öbb 2095 06 med lille godstog mod Obergrafendorf passerer floden Er-lauf ved Wieselburg. Den 16. juli 1986. Foto: Mikael Christensen

skindepot, stod en hel del smalsporede godsvogne, men ingen transportører. Her er åbenbart en omfattende godstrafik, kun med smalsporede vogne. Dette ses ikke på mange smalsporsbaner. De fleste steder afvikles godstrafikken udelukkende med normalsporede vogne på transportører.

I juli 1986 var jeg igen i Linz og måtte atter besøge Mariazellerbahn, denne gang sidebanen til Gaming. Og igen oplevede jeg smalsporsromantik af højeste karat.

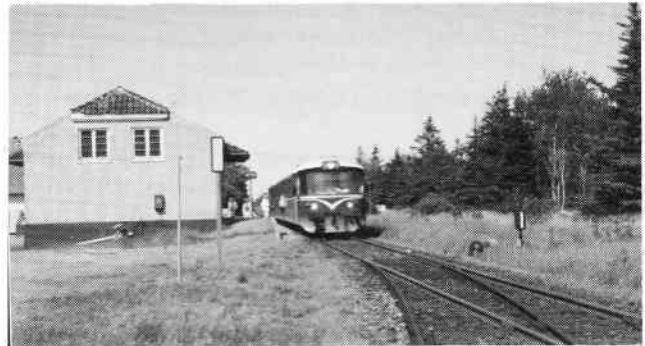
Jeg håber, at dette kan lokke andre til at opleve denne 91 km lange (hovedstrækningen) bane i Niederösterreich. Her er idyl og smalspor for alle pengene, og truen-de skyer om nedlæggelse af en del af banen er måske en ekstra ansporing til et besøg. □

## Sporhunden



Vor køter er denne gang draget ud i ferielandet og nyder livet på sidesporet af en lille station, som især i sommerhalvåret har en ikke ubetydelig trafik. Den karske plantevækst, den gule stationsbygning og lynettetoget er vist spor nok. Send dit svar til redaktionen inden 15. september og deltag i lodtrækningen om jernbanebøger. Foto den 21. juni 1987 af Mikkel Overgård Nielsen.

Forrige nummers sporhund - **Solbjerg** - blev gættet af Lars og Claus Hansen Damm, Holte, medens sidste nummers sporhund - **Vejen** - gav en bog til Henrik Tolderlund, Ballerup. Redaktionen modtog kun 11 rigtige svar på »Vejen« - er opgaverne blevet for svære?



## Nyt dansk frimærke med damp

Årets frimærkebegivenhed falder sammen med udsendelsen af et frimærke med jernbanemotiv. Anledningen er frimærkeudstillingen HAFNIA '87, hvortil der udsendes en særskilt frimærkeblok (pris kr. 45,00), der samtidig er entrébillet. Selve frimærket i blokken (tegningen) udsendes den 27. august som selvstændigt frimærke i almindelige ark. Værdien bliver kr. 2,80 - og mon ikke det vil blive flittigt anvendt af os med lidt hang til damp.

*red.*

### Næste nummer af »jernbanen«

- indeholder bl.a. nyt om den genåbnede Växjö-Västervik bane. Banen kører daglig indtil september måned, hvor der kun køres lørdag-søndag. Århus-Randers banens 125 års jubilæum, en artikel om DSBs billettrykkeri og privatbanenyt er andre godbidder i nr. 5. Måske bliver der også plads til en fyndig beretning om H-H overfarten

*red.*

# Jernbanenyt - kort fortalt

Nyheder fra ind- og udland.

I dette nummer: DSB - Privatbanerne og Veteranbanerne.

---

---

## DSB

---

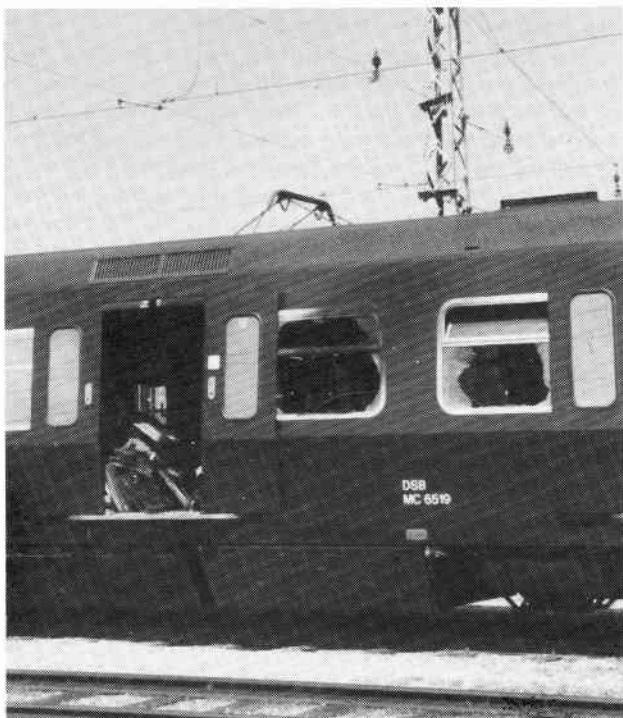
---

### Rullende materiel

#### Genopbygning af S-togsmateriel

Hovedstadsrådets trafikudvalg har indstillet, at der vilges 8,3 millioner kroner til reparation af fem S-togsvogne, der er ødelagt efter brand, påsat af hærværksmænd.

DSB havde håbet på, at trafikudvalget kunne finde penge til reparation af yderligere to S-togsvogne med brandskader. Men med i alt syv hovedreparationer ville de samlede renovationsomkostninger blive 13,5 millioner kroner, og så meget kunne udvalget ikke finde på budgettet for 1987. Så selvom DSB har hårdt brug for vognene i den daglige drift, må de to sidste vogne vente, indtil man kan skaffe de fornødne penge på budgettet for 1988. (For at føje spot til skade afbrændtes en ny ASEA-motorvogn MC 6519 på Østerport station den 25. juni).



Den brandhærgede fabriksnye MC 6519 i Høje Taastrup den 3. juli 1987.  
Foto: Jan Forslund

#### Ny produktionsstyring

For tiden forsøger værkstedområderne øst og vest med nye metoder til at minimere den tid, materiellet er på værksted. Samtidig indrettes værkstedområdernes lagre på en sådan måde, så kun de dele, der umiddelbart skal bruges i en produktion, er på lager. På den måde sparer værkstederne både plads og penge.

De nye produktionsmetoder går groft sagt ud på, at hullerne mellem de enkelte led i produktionen reduceres mest muligt. Det kræver en omfattende styring af arbejdstilrettelæggelsen i værkstedernes enkelte afsnit. De nye styringsmetoder har medført, at den tid, det tager for en vogn at gennemgå en renovering, er halveret fra 35 dage i 1985 til nu 18 dage. Det svarer til en besparelse på omkring 15.000 kroner pr. vogn. Værkstedsområde øst skal f.eks. i år renovere 132 Bn-vogne.

Også ved en anden stor opgave har styringsmetoderne vist deres effektivitet. 200 Bn-vogne skal have installeret ladeensrettere, og det var oprindeligt planlagt til at tage op mod en uge pr. vogn. Nu kan man imidlertid installere ladeensretterne på cirka halvanden dag.

#### Dansk vakuum-toilet bedst

I samarbejde med det odenseanske VVS-firma SEMCO har DSB netop afsat toiletter til Deutsche Bundesbahn for godt ti millioner kroner. Det drejer sig om 232 toiletter med lukkede udskylningssystemer, der tømmes ved hjælp af vakuum.

De tyske forbundsbaner er ligesom DSB ved at tilpasse jernbanerne til de nye tider med hurtigtog. Her er vakuum-toiletter en nødvendighed, fordi lufttrykket vil sende toiletudskyttet tilbage i toiletet og ud på større dele af banelegemet, hvis man bruger det nuværende system.

DSB-toiletterne overhalede både et vesttysk og et svensk-finsk toilet i kampen om den store ordre.

#### Trækraftproblemer

ME-lokomotivet, DSBs nyeste diesellokomotiv, fungerer ikke tilfredsstillende. Hvor det væsentligt ældre MZ-lokomotiv har ét nedbrud pr. 130.000 kørte kilometer, så rammes ME-lokomotivet i gennemsnit af nedbrud allerede efter 73.000 kilometer, og det giver problemer med regulariteten på Sjælland, hvor de 37 ME-lokomotiver kører.

De mange nedbrud skyldes hovedsagelig fejl i lokomotivernes elektriske system, og det giver problemer, som DSB ikke er i stand til at klare alene. DSB forhandler derfor i øjeblikket med den tyske leverandør Thyssen Henschel og dennes underleverandør om ændringer af lokomotiverne.



ME 1518 med frembrusende godstog ved Nykøbing Fl. vest den 14. juli 1985.  
Foto: Jan Forslund

I forhandlingerne gør DSB gældende, at leverandørerne bærer en del af ansvaret for de mange fejl, da der er tale om konstruktionsfejl. DSB har bedt om en plan for, hvordan fejlene kan udbedres. Hvad det kommer til at koste vides endnu ikke, men i værste fald kan der blive tale om et millionbeløb pr. lokomotiv.

## Faste anlæg

### Nyt 1. hovedspor Roskilde-Høje Taastrup

Natten til lørdag den 9. maj gik 150 mand i gang med et omfattende sporarbejde ved Roskilde station, i forbindelse med tilslutning af det første af to nye spor mellem Høje Taastrup og Roskilde. Det nye 1. hovedspor (det sydligste) er indrettet for vekselspordrift - med traditionelle hovedsignaler og højeste hastighed 140 km/h for begge køreretninger. (Nærmere beskrivelse følger i kommende nummer af »jernbanen«).

### Dobbeltsporet Brørup-Holsted ibrugtaget

For første gang i 30 år er DSB i gang med at anlægge dobbeltspor udenfor hovedstadsområdet. Det er strækningen Brørup-Bramming mellem Esbjerg og Fredericia, som nu efter flere års forsinkelse skal udvides med et ekstra spor. Strækningen er 20 kilometer lang, og det samlede anlægsarbejde løber op i godt 60 millioner kroner inklusive nye sikringsanlæg. Foreløbig er der bevilget penge til første del af strækningen fra Brørup til Holsted, som blev taget i brug natten mellem den 30. og 31. maj. Derefter er det planen, at den næste etape fra Holsted til Gørding skal være klar den 1. juni 1988, og den sidste etape fra Gørding til Bramming den 1. juni 1989.

### Ny Dybbølsbro

Københavns Kommune har pålagt DSB at opføre en ny vejbro over stationsområdet ved Dybbølsbro station i København. Den skal opføres i flere etaper ved siden af den nuværende gang- og cykelbro, der erstattede den gamle vejbro, som blev lukket i 1979. Byggestart i 1988 - med ibrugtagning i 1990.

DSB har hele tiden været forpligtet til at opføre en ny vejbro, men der har været tvivl om behovet, så DSB valgte først at opføre en gangbro. Nu vil Københavns Kommune imidlertid have en vejbro, som skal betales i fællesskab af DSB og kommunen. I første omgang opfører DSB en bro med to spor, og det næste broafsnit - ligeledes med to spor - opføres også af DSB, men betales af kommunen. Sammenlagt bliver den ny vejbro 18 meter bred

og godt 100 meter lang, og hele konstruktionen kommer til at veje op mod 5000 tons. Om det bliver en beton- eller stålkonstruktion er endnu ikke afklaret.

## Datastyring af brovedligeholdelse

Et avanceret datasystem skal nu sørge for, at DSBs broer fremover bliver vedligeholdt mere effektivt.

Hver eneste bro, DSB forvalter, er for tiden ved at blive lagt ind på en database, der er tilknyttet en terminal i DSBs hovedsæde i Sølvgade. Her ligger der oplysninger om broernes generelle tilstand, restlevetid og bæreevne. En særlig »hitliste«, der er lagt ind i systemet, afslører så hvilke broer, der trænger mest til en overhaling.

Datasystemet skal hjælpe brovedligeholdelsessektionen, så man her kan koordinere broinspektionerne. Det betyder blandt andet, at ingeniørerne kan efterse broerne i »klumper«, fordi systemet giver et totalt geografisk overblik. Også økonomisk er der fordele. Datasystemet kan nemlig desuden bruges til at vurdere, hvordan en bro kan repareres mest hensigtsmæssigt, ligesom det kan give en langtidsprognose for kommende reparationer. Dermed bliver DSBs udgifter til vedligeholdelse jævnet ud, så man undgår pukler og overflødige eftersyn.

## Køreledningsanlægget på København H.

Oprindeligt skulle elektrificeringen af hele Hovedbanegården være afsluttet til køreplansskiftet den 31. maj. Imidlertid blev projektet lidt forsinket, og ibrugtagning af Belvedereområdet er derfor sket i to omgange. Første etape blev taget i brug den 28. maj, og anden etape den 3. juli.

Køreledningsanlægget på maskinsporene København H.-København Gb. og på depotværkstedet blev allerede taget i brug den 27. oktober 1986.

## Drift og administration

### Nyt prissystem

Det er blevet enklere at rejse med tog. Sådan lyder den klare filosofi bag DSBs nye prissystem, der den 11. marts blev godkendt af Folketingets finansudvalg.

Det nye prissystem, som trådte i kraft sammen med sommerkøreplanen, skal gøre det lettere for passagererne at overskue DSBs priser. Forenklingen består i, at antallet af forskellige priser og rabatter bliver skåret kraftigt ned. DSB indfører i stedet færre og ensartede rabatter. Det sker med de såkaldte billigdage. Fra mandag til torsdag og lørdag (om sommeren tirsdag til torsdag) vil billetprisen være 25 procent under den, der gælder de øvrige dage. Samtidig falder prisen generelt på de lange rejser, mens enkeltbilletprisen på de korte nærrejser stiger med fire til ni kroner. Denne forhøjelse modvirkes dog af, at DSB indfører ti-turskort med 25 procent rabat.

Det planlagte fællestakstsystem for tog og busser bliver foreløbig ikke til noget. DSB og amtstrafikelskaberne er endnu ikke enige om, hvordan en række prisforskelle skal udlignes.

### Nyt servicekorps

Om aftenen den 6. april stiftede S-togspassagererne for første gang bekendtskab med medarbejderne i det nye servicekorps. Korpset skal vise passagererne vej, give en hjælpende hånd og skabe trykthed på S-togsnettet.

De første 40 medarbejdere, heraf halvdelen kvinder, er udvalgt blandt 650 ansøgere. Til efteråret, når korpset er fuldtalligt med 70 medarbejdere, vil der mellem klokken

17 og 02 alle ugens dage være en servicemedarbejder i hvert S-tog.

### Uniformspligt for lokomotivførere

Alle DSBs cirka 2000 lokomotivførere og lokomotivasistenter får nu uniformspligt.

Overgang til uniformspligt sker fra den 1. juni og over de følgende tre måneder. Det betyder mere og bedre tøj til for eksempel de 450 elektroførere på S-togene.

### Graffiti-pest

En ny bølge af graffiti har ramt S-togene. Antallet af S-tog, der bliver overmalet med sprayfarver, er steget igen i forårets løb og medførte, at DSB har været nødt til at ansætte ekstra rengøringsmandskab. Samtidig har S-togstjenesten øget overvågningen af depotstationerne, hvor de fleste overmalinger finder sted.

Problemet har været stigende, både når det gælder de udvendige og indvendige sider af vognene. Indvendig satser teknikerne derfor på helt at overgå til stofbetræk i stedet for plastic. Både fordi stofbetræk kan udskiftes uden depotbesøg, og fordi det ikke virker ligeså indbydende at skære i og male på. Efter planen er alle sæder stofbetrukket omkring den 1. september i år.

For tiden er DSB ved at teste et helt nyt stofbetræk. Det bliver i øjeblikket afprøvet i fire vogne, der rokeres rundt på forskellige linier. Det skal så vise sig, om sæderne er lettere at rense og sværere at male på, og om det nye stof også er mere slidstærkt. Hvis det er det, kan de første sæder blive ombetrukket allerede lige før sommerferien.

Den første retssag mod graffiti-hærværksmænd har nu været oppe i både Københavns Byret og Østre Landsret, og landsretten endte med at stadfæste en dom på 60 dages hæfte til én gerningsmand og 40 dages hæfte til hver af hans to medhjælpere. Halvdelen af tiden er dog gjort betinget. DSB havde fra begyndelsen fremsat krav om erstatning for de udgifter, man har haft ved at fjerne graffiti. Det krav afviste byretten at behandle, men landsretten har nu dømt de tre til at betale DSB henholdsvis 24.675, 18.000 og 14.735 kroner i erstatning. De tre er alle under uddannelse.

Erstatningspengene er imidlertid småpenge i forhold til de erstatningskrav, der efter alt at dømme bliver rejst mod 15 unge, der kan se frem til et samlet erstatningskrav på 1.327.000 kroner for at have overmalet **2.107 S-togsvogne**. Oven i det beløb kommer et erstatningskrav for at have overmalet flere af DSBs bygninger i Høje Taastrup.

De 15 graffiti-hærværksmænd, der alle er mellem 15 og 18 år, har over for kriminalpolitiet i Gladsaxe erkendt hærværket, der har fundet sted i perioden mellem juni 1985 og november 1986. De unge vil senere i år blive stillet for retten, og her vil langt den største del af graffitien blive tilskrevet tre unge fra gruppen. Værst går det ud over én, som bliver stillet over for et erstatningskrav på over 600.000 kroner, mens en anden risikerer at skulle af med 565.000 kroner og en tredje 364.000 kroner. I disse beløb er medregnet hærværk på DSBs bygninger.

Når DSB kan kræve et så præcist beløb fra hver af de unge, skyldes det, at depotværkstedet i Taastrup gennem længere tid har affotograferet graffiti. Disse fotografier har politiet kunnet sammenholde med den graffiti, som de unge har malet i det øjeblik, de blev pågrebet. DSB regner erstatningskravet for hver enkelt ud på baggrund af de omkostninger, DSB har haft ved at fjerne graffiti.

### Ny passagerchef

Uddannelseschef Svend E. Pedersen, DSB, tiltræder som chef for passagertjenesten den 1. oktober. Han afløser Erik Svendsen, 64 år, der har ønsket at fratræde på grund af alder.

Den 46-årige Svend E. Pedersen blev uddannelseschef i 1984. Indtil da har Svend E. Pedersen arbejdet som skoleinspektør, skoledirektør og administrerende direktør for Gjellerups forlag.

I DSB har Svend E. Pedersen især beskæftiget sig med personaleudvikling og med oprettelsen af det nye skolecenter ved Østerport i København. En af Svend E. Pedersens største opgaver som chef for passagertjenesten bliver indførelsen af IC/3-togene.

»DSB« redigeres af Erik B. Jonsen. I informationsindsamlingen deltager Jens Ole Christensen.

*Erik B. Jonsen*

Medens DSB er blevet hårdt ramt af graffiti-bølgen, har Privatbanerne hidtil været forskånet for den værste hærgen. En undtagelse er dog Nærumbanen, hvor især styrevognene, der står ude om natten - ofte har fået en ekstra gang lak. Veteranbanerne er hidtil gået fri, men i foråret 1987 kunne vor Esbjerg afdeling melde om graffiti på MO vognen og Cls'eren i Bramminge. Jægersborg den 9. april 1986.

Foto: Per M. Jensen



# Privatbanerne

## Høng-Tølløse Jernbane

Driftsresultater	1985	1986
Antal rejsende .....	501.034	480.328
Indtægt af personbef. .... kr	3.578.623	3.638.172
Vægt af bef. gods <sup>1)</sup> ..... t	10.820	11.247
Indtægt af bef. gods .... kr	1.638.016	1.552.648
Samlet driftsindtægt .... kr	7.682.507	9.923.422
Samlet driftsudgift <sup>2)</sup> .... kr	16.015.454	17.169.222
Driftsresultat .....	+ 8.332.947	+ 7.845.800

<sup>1)</sup> Vægt af bef. gods med banens tog var i 1985 3.220 t og i 1986 4.027 t.

<sup>2)</sup> Excl. pensionsudgifter.

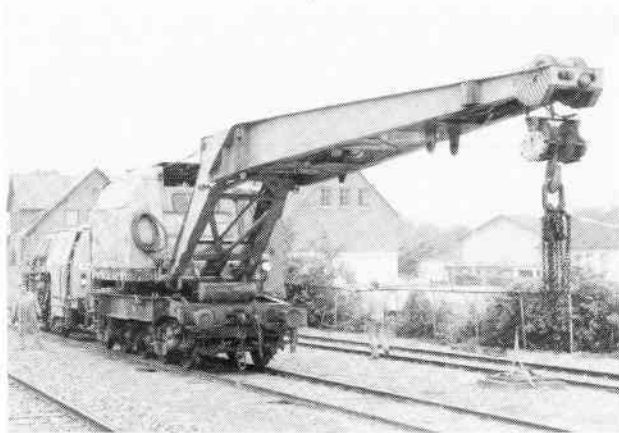
I driftsåret 1986 har banen anskaffet to nye F1 616 lastbiler i henholdsvis januar og november måned. Desuden er der anskaffet en mindre Mercedes lastbil (309) i juli måned.

Spormoderniseringen på HTJ er i foråret 1987 foregået efter lidt ændrede planer. Der er opbygget tre nye spor-skifter i Stenlille, og det ene blev lagt i sporet ind til læssevejen ultimo juni. Derefter har man fortsat med at lægge nye spor fra Stenlille forbi omfartsvejen og mod Nyrup, i alt ca. 600 m. Desuden har man lagt nyt spor i overkørslen ved Ringstødvej i St. Merløse samt i overkørslen ved Udstrup trinbræt, hvor sporet samtidig er hævet.

Der er lagt sveller ud til det nye spor på strækningen fra Dianalund til Vedde. I år nedlægges svellerne med hjælp fra den lejede gravemaskine, der er læsset op på en af skinnetransportvognene, og på den måde kan man - uden alt for ømme rygge - aflæsse ca. otte sveller pr. minut. Gravemaskinen kører så frem over svellevognene efterhånden, som de bliver tømt.

Da man således har haft brug for at arbejde forskellige steder på banen, hvor der har været brug for gravemaskinens assistance også »på jorden«, har man - for at spare udgifter til leje af en blokvogn - konstrueret en rampe, således at gravemaskinen kan læsses af og på hvor som helst på banen. En aflæsning eller pålæsning tager ca. ti minutter. Rampen medbringes ligeledes på skinnetransportvognen.

Til brug for baneafdelingen har banen i foråret 1987 fra DSB indkøbt skinnekranen 980 3 155-2, bygget af Wyh-



HTJs nye kørekran i Tølløse den 23 juni 1987.

Foto: OCMP

len i 1959, samt løbevognen 980 3 443-2, bygget af Scandia i 1950. Kørekranen blev taget i brug på HTJ i forbindelse med den ovenfor nævnte spormodernisering ved Stenlille.

Ved DB har banen - ligeledes til brug for baneafdelingen - bestilt en Köf-traktor, der leveres i renoveret stand, formentlig i juli måned 1987.

## Lollandsbanen

Driftsresultater	1985	1986
Antal rejsende <sup>1)</sup> .....	4.833.999	4.726.579
Indtægt af personbef. .... kr	49.910.630	52.054.134
Vægt af bef. gods ..... t	107.282	134.708
Indtægt af bef. gods .... kr	5.556.160	6.239.673
Samlet driftsindtægt .... kr	61.852.702	64.545.452
Samlet driftsudgift <sup>2)</sup> .... kr	75.885.199	77.337.224
Driftsresultat .....	+ 14.032.497	+ 12.791.572

<sup>1)</sup> Heraf 1.081.762 rejsende med banens tog i 1985 og 1.051.904 i 1986.

<sup>2)</sup> Excl. pensionsudgifter.

Ved udgangen af 1986 rådede Lollandsbanen over ti motorlokomotiver:

LJ M 8: Köf-traktor, bygget 1960. (ex DB 323 256-8, til LJ 1984).

LJ M 9: Frichs-lokomotiv, bygget 1934.

LJ M 11: Frichs-traktor, bygget 1937.

LJ M 12: Jung-traktor, bygget 1957.

LJ M 13: Köf-traktor, bygget 1960. (ex DB 323 171-9, til LJ 1986)

LJ M 14: Jung-lokomotiv, bygget 1951. (ex TKVJ M 2, til LJ 1970).

LJ M 15: MaK-lokomotiv, bygget 1956. (ex AB nr. 1, ex DSB, til LJ i 1978).

LJ M 31: Frichs-lokomotiv, bygget 1952.

LJ M 32: Frichs-lokomotiv, bygget 1952.

LJ M 33: MaK-lokomotiv, bygget 1958.

I 1987 er der yderligere anskaffet to Köf-traktorer, hvoraf den ene, LJ M 16, er renoveret og ommalet, mens LJ M 17 har været i drift i tysk bemaling. De to traktorer er:

LJ M 16: Köf-traktor, bygget 1960. (ex DB 323 909-5, til LJ i 1987).

LJ M 17: Köf-traktor, bygget 1960. (ex DB 323 301-2, til LJ i 1987).



LJ M 11 med Lollandsbanens indkøbte Köftraktorer, senere M 16 og M 17, endnu i tysk bemaling. Maribo 28. januar 1987. Foto: John Hansen

I 1986 er motorvognen LJ M 7 (ex Horsens-Odder Jernbane M 2/LM 415, bygget hos Triangel i 1931) ud-rangeret og solgt til Veteranbanen Bryrup-Vrads.

Derudover havde Lollandsbanen syv Lynetter (Ym 60-Ym 66) med tilhørende styre- og mellemvogne samt fire personvogne, tre post- og rejsevogne og 24 godsvogne til brug for driften.

Til bildriften rådede LJ ved udgangen af 1986 over 70 busser og lastbiler og påhængsvogne.

Lollandsbanen har i 1986-87 indkøbt et antal Bg-vogne fra DSB. De er/vil blive sat i drift med følgende numre (korrektion i forhold til »jernbanen« nr. 3/87, p. 50):

LJ 74, ex DSB Bg 186-8  
LJ 75, ex DSB Bg 150-4  
LJ 76, ex DSB Bg 177-3  
LJ 77, ex DSB Bg 003-8  
LJ 78, ex DSB Bg 171-0

DSB Bg 193-4 er indkøbt for indvinding af reservedele, og returneres til DSB til ophugning.

Personvognen LJ B 79 (ex DSB Bgh 29-63 132-8) er solgt tilbage til DSB, hvor den tilgår »DSB Damplokomotiver« i Roskilde. I stedet er indkøbt personvognen DSB Bv 28-44 328-7.

Fra DSB har LJ i februar 1987 indkøbt tjenestegodsvognen DSB 40-86 943 2239-2, ex Elo, den er litereret LJ 306, selvom en sådan findes i forvejen!

Moderniseringen af spornettet på Maribo station, der blev påbegyndt i 1986, er nu afsluttet, og Maribo station fremtræder nu med tidssvarende omend noget reduceret spornet, idet bl.a. pakhussporet i stationens vestende er fjernet.

De Forenede Bryggerier, Carlsberg og Tuborg, har vedtaget at placere et stort regionaldepot i Maribo i industriområdet ved C. E. Christiansens Vej. Der er indgået aftale med DSB og LJ om transporter af øl og vand til depotet ad jernbanen, og derfor etableres der sporforbindelse til det nye depot i løbet af sommeren og efteråret 1987. Det nye spor anlægges som et sidespor til det i 1985 etablerede læssespor vest for den gamle LJ-remise. Det føres forbi læsserampen og skærer C. E. Christiansens Vej, inden det når det nye depot.

I efteråret 1986 og foråret 1987 er spornettet på Saks-købing station blevet udskiftet og moderniseret på samme måde som i Maribo. Der er desuden lavet nye perroner.

Spormoderniseringen på LJs stationer fortsætter i 1987 med renovering og ombygning af sporanlæggene i



Det omfattende remisebyggeri i Nakskov i den indledende fase. Den 5. juni 1987. Foto: Jan Forslund

Grænge, Ryde og Nakskov. På Nakskov station omfatter ombygningen også etablering af nye sporforbindelser og spor i forbindelse med det nye værksted.

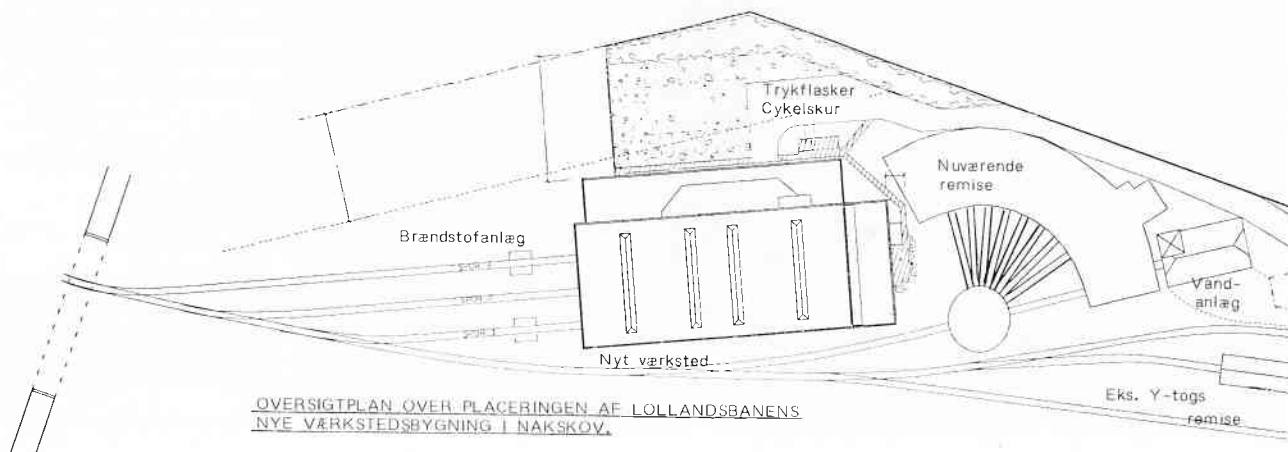
Fornyelse af banens strækningsspor er planlagt til at skulle finde sted i årene 1988-1992 efter følgende fore-løbige plan: I 1988 lægges ca. ti km spor fra Maribo til et sted mellem Ryde og Søllested. I 1990 lægges der 15 km spor, i 1991 ca. 12 km og endelig i 1992 de sidste ca. 12 km. Spormoderniseringen på strækningen foretages af DSB, og da DSB ikke kan påtage sig sporarbejder for LJ i 1989, er dette år ikke med i planen. I stedet planlægges det, at LJ i 1989 selv færdiggør spormoderniseringen på stationerne, herunder specielt Søllested.

Ved LJ fortsætter man med at bygge nye stationsbygninger. I 1984 startedes med bygningen af den nye Saks-købing station, og i efteråret 1986 påbegyndtes opførelsen af en ny stationsbygning på ca. 60 kvadratmeter i Grænge.

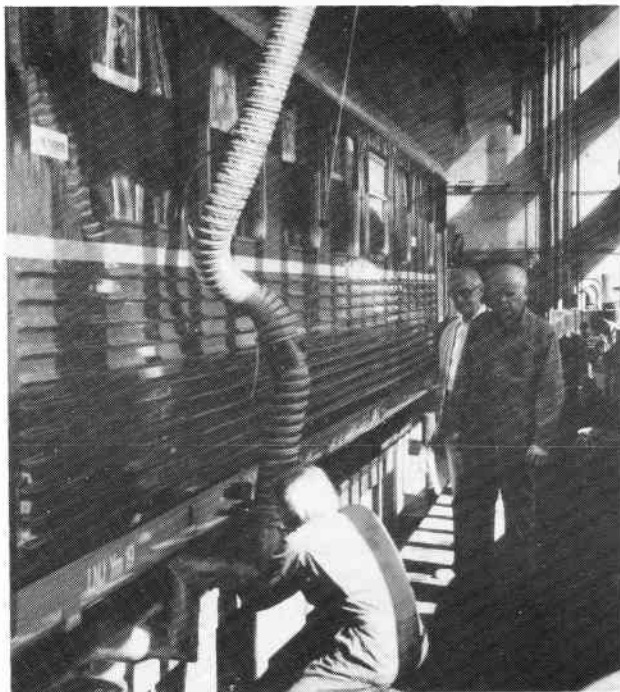
I 1987 opføres en tilsvarende ny stationsbygning i Ryde på den nordlige side af banen, og der etableres ny per-ron samt adgang ad Stibankevej. Den ny Ryde station vil kunne tages i brug medio oktober 1987. Den gamle Ryde station, der er fredet, vil blive solgt.

Stationsbyggeriet fortsætter i 1988, hvor der opføres en ny ca. 30 kvadratmeter stor bygning i Avnede. Også her flyttes stationen til den nordlige side af banen, og der anlægges en ny perron.

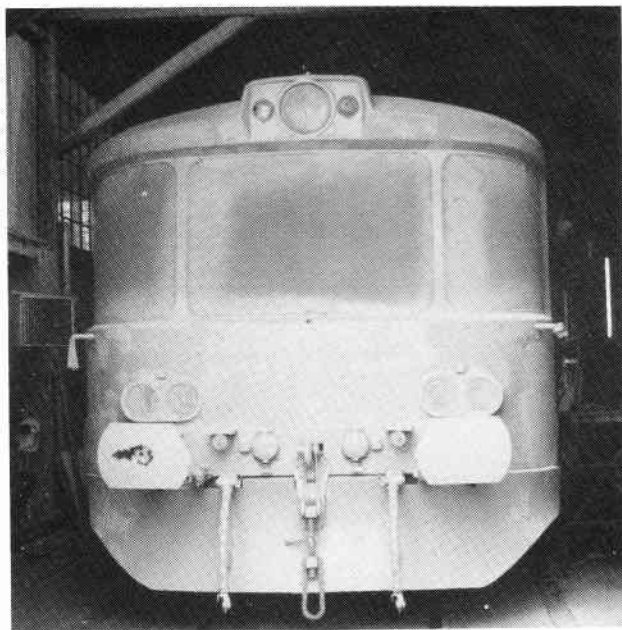
Den 9. april 1987 blev første spadestik taget til det nye værkstedskompleks, der opføres i Nakskov, og byg-geriet ventes afsluttet således, at det nye værksted kan tages i brug i foråret 1988.



Strækningen Maribo-Rødby Havn, der blev nedlagt for persontrafik i 1963, har i en del år kun været anvendt til godstransporter til og fra Holeby. Sporet mellem Holeby og Rødby Havn er nu solgt, og det samme gælder stationsbygningerne i Rødby Havn, Rødby og Holeby. Da Rødby kommune således ikke har sporforbindelse med LJ mere var det ganske naturligt, at Rødby kommune ikke mere ønskede at betale til Lollandsbanens drift. Fordeleingsgrundlaget for kommunernes tilskudspligt m.m. er derfor i 1986 ændret, idet Rødby kommunes andel er overtaget med  $\frac{1}{3}$  til Saksøbing kommune og  $\frac{2}{3}$  til Højreby kommune, der dermed for første gang er blevet bidragsyder til den bane, der i mere end 100 år har betjent kommunen.



Nærumbanens nyrenoverede ym 19 påmonteres det nye udsugningsanlæg, Jægersborg den 1. juli 1987. Foto: Jan Forslund



Skagensbanens ym 1 i sandblæst antræk inden nylakering. Skagen den 22. juni 1987. Foto: Jan Forslund

## Lynby-Nærum Jernbane

Den omfattende modernisering af banens fire motorvogne skrider planmæssigt frem. Ym 18 returnerede til LNJ fra foryngelseskuren hos Ascan Scandia den 26. februar, og Ym 19 vendte stærkt savnet tilbage den 10. juni. Savnet skyldes ikke mindst, at de netop moderniserede ym 17 og ym 18 kolliderede på Fuglevad station den 9. april på grund af en knækket trækstang i det fjedrende sporskifte. Værst gik det dog ud over styrevognen ys 26, som måtte til reparation på Frederiksberg Karosserifabrik. Ym 20 ventes at returnere fra Ascan Scandia i slutningen af september, og efter en påtænkt renovering af de to styrevogne skulle det rullende materiel herefter være i fineste stand.

Banens motortrolje vil i løbet af efteråret blive ombygget med større førerrum, og endelig blive omlitret til LNJ MT 1.

Nærumbanens værkstedsfaciliteter har også fået en tiltrængt ansigtsløftning. For et statstilskud på ca. 800.000 kr. er velfærdslokaliteterne blevet kraftigt forbedret til stor glæde for banens personale. Et nyt ret enestående udsugningsanlæg blev der også råd til. Udsugningslangerne påmonteres motorvognene ved remiseporten og glider selv med ved indkørsel i remisehallen, ligesom de automatisk springer af ved udkørsel.

Med hjælp fra DSB er der i juni måned foretaget sporjusterings på hele strækningen. Omkostningerne på ca. 300.000 kr. dækkes over driften.

Godsmængden på banen er stærkt faldende, og den ene af banens to lastbiler afhændes derfor til efteråret.

## Skagensbanen

Driftsresultater	1985	1986
Antal rejsende <sup>1)</sup>	619.109	606.977
Indtægt af personbef. .... kr	6.227.524	6.377.988
Vægt af bef. gods ..... t	11.425	10.751
Indtægt af bef. gods ..... kr	936.852	786.765
Samlet driftsindtægt ..... kr	8.733.458	8.747.145
Samlet driftsudgift <sup>2)</sup> ..... kr	11.866.249	12.319.480
Driftsresultat ..... kr	+ 3.132.791	+ 3.572.335

<sup>1)</sup> Heraf 354.361 rejsende med banens tog i 1985 og 363.338 i 1986.  
<sup>2)</sup> Excl. pensionsudgifter.

Licitationen til det omfattende remisebyggeri fandt sted den 14. august. Det delvist nye remisekompleks skal bl.a. kunne rumme tre-vogns lynettetog. Den ældste østlige remise bevares.

Skagensbanens Ym 2 er fortsat under reparation i Tyskland. Den vil sandsynligvis være den sidste »nye« lynette til de danske privatbaner - da produktionen er indstillet. Ym 1 er på banens eget værksted renoveret og ny-målet i juni og juli måned.

Skagensbanen råder ved afslutningen af driftsåret 1986 over fem rutebiler og fire lastbiler.

»Privatbanerne« redigeres af Ole-Chr. M. Plum. Visse informationer skyldes Kjeld Christensen, Højby, Jan Forslund, Holte, og Poul Andersen, Varde.

OCMP



---

---

# Veteranbanerne

---

---

## D-maskinegruppen

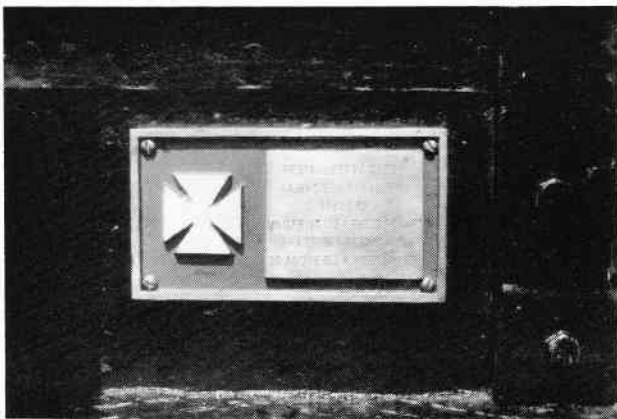
### Æresgæld indfriet

For godt fem år siden gik DFDS's daværende, alt for tidligt afdøde, terminaldirektør Ole Rievers med til, at medlemmer af Dansk Jernbane-Klub fik lov til at låne et hjørne af værkstederne i Esbjerg for at kunne restaurere et af klubbens klenodier, DSBs Litra K 564.

Han gav ikke blot husly, men DFDS støttede også arbejdet økonomisk, med materialer og kr. 25.000. Nogle af DFDS's medarbejdere er selv medlemmer af DJK, men en hel del af selskabets daværende maskinlærlinge fik samtidig deres første erfaringer i teknikens verden ved at arbejde i røgekammer, fyrkasse og med store dampcylindre, inden de gav sig i kast med de moderne maskiners noget mere komplicerede mekanik.

Resultatet blev et lokomotiv, der i dag henrykker hundreder af danske og udenlandske turister på deres ture med veteran tog rundt i det jyske. K 564 ser ud, som havde det netop forladt lokomotivfabrikken i Tyskland.

DJK havde lovet Ole (Rievers), at K 564 til evig tid skulle bære et synligt bevis for DFDS-medarbejdernes indsats, og nu har DJK indfriet æresgælden. Den 21. maj præsenterede DJK en stramtpudset maskine på Bramminge station med en Malteserkors-plakette opsat på hver side af førerhuset.



Gravøren kunne ikke rigtig stave til »restaurere«, men meningen er god nok. Foto: Jan Hedegaard



Frokost i det grønne efter afsløringen af mindepladen. Champagneflasken skimtes lige. Foto: Jan Hedegaard

Lokomotivmester Preben Clausen var med rette stolt af maskinen, der på årets første tur foretog et sololøb med repræsentanter fra klubben, DFDS og pressen ud i det grønne ad den tidligere så travle banestrækning til Grindsted. I dag er der kun nogle få daglige godstog tilbage. Men netop Grindstedbanen vil få K-maskinen at se! Denne sommer har turistforeningerne arrangeret særtog fra Esbjerg til Grindsted med besøg i Legoland, og de damptogsglade englændere melder sig allerede i stort tal, - så K 564 kommer måske til hen ad skinnevejen at indfri mere end blot en æresgæld til DFDS!

Informationschef Jan Hedegaard

## LIMFJORDSBANEN

Ifølge kalenderen er det nu blevet sommer, og det betyder en ny køresæson. For Limfjordsbanen ser det ud til at blive en god sæson. Der var bestilt fire særtog før plantogssæsonen, men desværre medførte regnen midt i juni at to af særtogene, der var bestilt til skoleudflugter, blev aflyst med meget kort varsel.

På den anden side af sæsonen ser det også godt ud. Der skal vi deltage i tre større arrangementer. Det første finder sted i weekenden 5.-6. september, hvor der bliver kørsel med E-maskine til Brønderslev Marked. Den store maskine er nødvendig, for at vi kan passe ind i den tætte trafik nord for Ålborg. Samme søndag har vi to særtog på hjemmebane samtidig med det sidste plantog. Vi regner med at køre to dobbeltture Ålborg-Hjørring begge dage, og desuden en dobbelttur Ålborg-Brønderslev om lørdagen. De to andre arrangementer er i samarbejde med DSB og omfatter kørsel ved DSB-dagen den 10. oktober samt kørsel ved indvielsen af jernbanefærgeruten Frederikshavn-Gøteborg. Sidstnævnte kørsel skal vores F'er udføre.

Plantogssæsonen er det i sagens natur svært at sige noget om, da der kun er kørt et tog, mens dette skrives. Tager vi denne tur som et varsel for sæsonen, ser det til gengæld godt ud. På den første tur var der dobbelt så mange med, som der plejer, og det endda uden den lokale presses bevågenhed.

For at alt dette skal køre som smurt, har der været et stort forarbejde. Dette spænder lige fra papirnummerer til lokomotiveftersyn til ophugning af vogne. Det sidste er dog ikke nogle af vore egne, men Skagenbanens, hvorfra vi har fået seks aksler fra nogle gamle Q-vogne. Til papirnummeret hører bl.a. arbejdet med at få lavet en håndbog, der indeholder relevante bestemmelser for vores kørsel. Denne opgave blev nødvendig, da vi fik forlænget vores kontrakt og koncession. Forlængelsen blev nemlig fulgt af nye bestemmelser. Samtidig har vi så benyttet lejligheden til at kigge vort sikkerhedspensum efter og revidere dette. Derefter var det klart, at vi også skulle have personalet til ny sikkerhedsprøve.

Nu er reglementer ikke noget, som man bare sætter sig ned og læser, så vi måtte etablere undervisning. Her brugte vi tre aftener i marts-april, hvor der blev diskuteret, terpet og set videofilm! Disse film fik vi fra MHVJ, der også hjalp med at fremstille overheadtransparenter. I denne forbindelse vil jeg gerne takke Flemming Høj for hans hjælp. Resultatet af alle disse anstrengelser udeblev da heller ikke, alle bestod nemlig prøven. Efter denne prøve gik der så kun en måned inden den næste. Denne



Remisetravlhed ved remisen i Aalborg, maj 1987. Foto: Martin Jakobsen

gang gjaldt det godkendelse til materieleftersyn. Her gik alle vores lokomotivførere op til prøve og bestod. Vi har nu fået papir på, at vi kan opfylde de krav, som DSB stiller til vores kørsel.

De kommende års arbejde bliver i høj grad præget af, at vi skal til at se på vores remises velbefindende. Det store projekt her er at få repareret taget på remisen. Hvordan og hvornår er vi i færd med at undersøge.

Skulle nogen af læserne være interesseret i at give en hånd med til nogle af vores mange aktiviteter, er hun/han velkommen i remisen. Det er egentlig en skam, at det kun er et fåtal af klubbens medlemmer, der oplever en veteranbanes dejlige, kammeratlige miljø.

Jan Eriksen

Veteranbanerne redigeres af Jan Forslund og Anders Riis

### Jernbanemuseumsdagene i Gävle 1987

- Finder sted den 3. og 4. oktober 1987. På programmet er bl.a. damptogskørsel, marked, film m.m. Program med priser og tider kan rekvireres hos:

Sveriges Järnvägsmuseums  
Box 571  
80108 Gävle

### Jernbaneudflugt til Sovjetunionen

I forbindelse med 150 året for åbningen af den første jernbane i Sovjetunionen arbejdes der på at arrangere en udflugt til Leningrad/Moskva. Rejsen foregår fortrinsvis med tog og finder sted sidst i oktober eller midt i november.

Togkavalkade, besøg på udstillinger og det sovjetiske jernbanemuseum indgår. Pris ca.

kr. 2.500,00

Alle interesserede bedes sende frankeret svarkuvert (3,80), (mærk kuverten »Leningrad«) til:

John Poulsen  
Webersvej 3  
4000 Roskilde

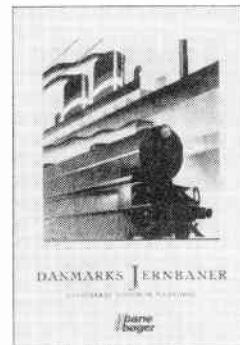
Så udsendes nærmere information i aug./sep.

## bane bøger

### DANMARKS JERNBANER

Bind I  
af Buch og Gomard. Udgivet  
1933ff., 376 s. 17x25 cm,  
ca. 200 ill. Kr. 228,- \*\*

Her er et af de mest centrale værker i dansk jernbanehistorie. Et væld af facts om alle baner, og specielt grundig behandling af de første baneanlæg. Afsnit om materiellet, sikkerhedssystemer, takster og trafikomfang. Peer Thomassen har udarbejdet rettelser og et tillæg som bringer en række facts "up to date" samt et helt nyt, omfattende register. Reprintet er let reduceret i format og 100 sider om udenlandske forhold er udeladt. En enestående chance for at få dette eftertragtede værk til samlingen!



### SNART UDSOLGT - SIDSTE CHANCE

Transsibiriske Jernbane, kr. 119,-  
Gennemgående vogn til privatbanen kr. 94,-

### ROEBANER

af Svend Jørgensen, Tom Lauritsen og John Poulsen  
ca. 70 sider, 17x25 cm, omslag i farver, ca.120 ill.,  
Udkommer oktober 1987 - pris kr. 129,-

Endelig kommer bogen om Danmarks største private baneselskab - roebanerne. I 1941 havde roebanerne et samlet banenet på over 600 km, omkring 40 lokomotiver og mere end 3000 vogne! Bogen beskriver alle roebanerne med hovedvægten på billedstoffet. Den falder i tre dele: en generel del skildrer banerne i sammenhæng med roedyrkingen, de betingelser som bestemte deres anlæg og drift mv. Derefter skildres hvert banesystem og de enkelte sukkerfabrikkers historie og linjenettene vises med kortskitser. I sidste del gennemgås roebanernes spændende materiel og den rummer lister over trækraften. Især dampdriften vises med talrige pragtfulde billeder.

### \*\* PRISFORHØJELSER

Pr. 1. okt. bliver det pga. stigende omkostningsniveau desværre nødvendigt at forhøje priserne på vore bøger:

Pris NU	Pris fra 1.okt.87
---------	-------------------

Danmarks Jernbaner Bd I genoptryk	228,-	248,-
Københavns banegårde	149,-	164,-
Fra Hvide Mølle til Scandia	69,-	84,-
Personvognsmateriellets historie	139,-	149,-
Damptog til Dragør	139,-	149,-
Nørrebros stationer 100 år	69,-	84,-
Lyntog - Trafikrevolutionen i 1935.	119,-	129,-
Køreplaner, genoptryk 1932 og 1938	109,-	119,-
Motormateriel 2 (incl. tillæg)	218,-	248,-
Aarhus - Randers elektriske Jernbane	59,-	69,-
Sove- og spisevogne i Danmark	200,-	229,-

BESTILLING: Indsæt beløbet på giro 1 52 56 62 og anfør bestillingen på kupon til modtageren. Tillæg et ekspeditionsgebyr på kr. 10 pr. ordre uanset omfang.

# bane bøger

Jernbanegade 34A, 2.th.  
4000 Roskilde  
Giro 1 52 56 62

# Auktion

Efter flytningen af vore arkiver til Vogn-Ex. er en lang række klenodier kommet »for dagens lys«. Giv et rask bud senest mandag den 7. september 1987.

Der kan bydes på de enkelte varer ved på et brevkort eller i et brev at anføre varenummer og bud. I listen er der efter hver vare anført størrelsen af det mindste bud, der accepteres. Brevkort/breve med bud skal være Dansk Jernbane-Klub, Salgsafdelingen, Kalvebod Brygge 40, 1560 København V., i hænde senest mandag den 7. september 1987. (Mærk brevkort/brev »Auktion efterår 87«).

Alle, der indsender bud på en eller flere varer, vil efter auktionen få tilsendt en liste, hvoraf det vil fremgå, hvad de enkelte varer bliver solgt for. Efter den 10. september 1987 vil varerne blive fremsendt med regning, der desuden vil indeholde et beløb, der dækker porto for tilsendelsen af varen/varerne. (Maksimalt kr. 30,00 for skilte dog kr. 55,00). Regningen skal være betalt senest 14 dage efter modtagelsen.

Med venlig hilsen Ole-Chr. M. Plum

1001	H.F.H.J.-tjenestekøreplan, gyldig fra 3. juni-29. sept. 1956.	kr. 6	1038	DJK-bogserie, H.F.H.J. 1897-1947 (DJK) nr. 32, 33, 34)	kr. 120
1002	DSB-tjenestekøreplan, hele landet 1969-70	kr. 15	1039	DJK - Polen 74, hæfte om diverse baner i Polen	kr. 6
1003	Kulrøg og Dampslag, damplokomotivernes sidste tyve år i Danmark	kr. 60	1040	Ca. 125 billetter mellem LNJ og DSB st. i Københavns området	kr. 10
1004	DSB - Beretning om driften, fra 1. april 1928 til 31. marts 1929	kr. 200	1041	DJK-bog nr. 19, Museumsbane samt beretning 1965-66 for MBJ	kr. 20
1005	Privatbanekommissionen 1954, Betænkning om privatbanernes fremtid	kr. 15	1042	DJK-bog nr. 17, Lyngby-Vedbæk jernbane	kr. 50
1006	Elektrificering Holte-Hillerød, 25. maj 1968	kr. 12	1043	DJK-bog nr. 25, Horsens Juelsminde jernbane	kr. 30
1007	DSB - Danske Statsbaner i hundrede år 1847-1947, årshæfte 1947	kr. 15	1044	DSB - kilometertavle m.aj 1959	kr. 5
1008	Jernbane-Bladet, 26. årgang 1969	kr. 12	1045	DSB - årsberetning 1963-64	kr. 6
1009	Jernbane-Bladet, 29. årgang 1972	kr. 12	1046	G.D.S.-tjenestekøreplan fra 24. sept. til 25. maj 1968	kr. 6
1010	Farvel til Damphesten, 118 s., rigt ill., 1967	kr. 40	1047	Næstved-Præstø-Mern Banen, tjenestekøreplan fra 2. juni 1957	kr. 8
1011	Vingehjulet, 26. årgang 1969	kr. 10	1048	20 Publikums-køreplaner fra diverse privatbaner (1941-1970)	kr. 10
1012	DSB - Ordre-serie E, 1911 (1-136)	kr. 10	1049	DSB - Grafiske køreplaner Vest, Jylland og Fyn	kr. 10
1013	Russisk køreplan 1984-85	kr. 4	1050	Nordisk Järnbanetidsskrift, årgang 1965	kr. 12
1014	Danmarks Rejseforbindelser fra 31. maj til 29. sept. 1964	kr. 12	1051	Nordisk Järnbanetidsskrift, årgang 1962	kr. 12
1015	Danmarks Rejseforbindelser fra 28. maj til 23. sept. 1967	kr. 10	1052	DSB - tjenestekøreplan II, 2. distrikt (vest)	kr. 10
1016	Danmarks Rejseforbindelser fra 25. sept. 1966 til 27. maj 1967	kr. 10	1053	DSB - Særtogsanmeldelse nr. 3000, Elektriske tog af 27. sept. 1970	kr. 3
1017	Hjørring Privatbaner - tjenestekøreplan, 9. juni 1947	kr. 6	1054	DSB - Energikrisen, Uddrag af køreplan DSB/bus, 1973	kr. 5
1018	Hjørring Privatbaner - tjenestekøreplan, 3. november 1941	kr. 6	1055	Jernbane-bladet, 24. årgang 1967	kr. 12
1019	Kursbuch Österreichische Bundesbahn, vinterekøreplan 30. sept. 1973 til 25. maj 1974	kr. 5	1056	DSB - Banernes bygning og udstyrelse, 1937	kr. 12
1020	Finland køreplan fra 1. dec. 1973 til 28. feb. 1974	kr. 5	1057	Sikkerhedsreglement for privatbanerne, gyldigt fra 1. okt. 1944	kr. 6
1021	Kursbuch der Deutschen Reichsbahn køreplan, 30. maj til 25. sept. 1965	kr. 6	1058	DSB - Togplaner (1-7), 1981	kr. 10
1022	Kursbuch der Deutschen Bundesbahn, vinterekøreplan 1972/73	kr. 5	1059	Signalreglement for privatbanerne, gyldigt fra 1. okt. 1936	kr. 10
1023	Kursbuch der Deutschen Bundesbahn, vinterekøreplan 1973/74	kr. 5	1060	Danske Statsbaners damplokomotiver 1847-1959, 40 sider	kr. 25
1024	DSB - tjenestekøreplan S-tog, 1983	kr. 10	1061	Et sæt ruteskilte bornholmske jernbaner	kr. 50
1025	Betjeningsvejledning MV, MX, MY, 1970 (2 bind)	kr. 25	1062	Vognskilt - Roskilde/København	kr. 15
1026	DSB - Grafiske planer, 1. distrikt (øst) 30. maj 1965	kr. 8	1063	Vognskilt - Lyntoget Slesvigeren	kr. 15
1027	DSB - Betjeningsvejledning for MH-lokomotiver serie 300	kr. 15	1064	Vognskilt - Lyntoget Storebælt/Lillebælt	kr. 15
1028	Seks billeder af lokomotiver fra Deutsche Reichsbahn, ca. 25 x 40 cm	kr. 15	1065	Vognskilt - Lyntoget Østjyden/Aros	kr. 15
1029	Horsens-Odder jernbane, Opslagskøreplan, 26. maj 1963	kr. 3	1066	Vognskilt - Helsingør/Rødby Færges	kr. 15
1030	Køreplan Polen, 1964	kr. 10	1067	Vognskilt - Ålborg/København	kr. 15
1031	DSB - Sporregler 1959	kr. 6	1068	Vognskilt - Intercity Århus/Frederikshavn	kr. 15
1032	DB - Personenzugfahrplan Teil 1, 1978-79, gyldig 1. okt. 1978	kr. 10	1069	Vognskilt - København/Nakskov	kr. 15
1033	Ålborg Privatbaner - Vejl. i togenes opvarmning ved damp 1901	kr. 6	1070	Stationsskilt - Kalundborg/Ringsted - togskifte i Roskilde (metalskilte)	kr. 30
1034	DSB - SR 1944 (rettet til ca. 1971)	kr. 15	1071	DSB - Betjeningsvejledning for MX-lokomotiver serie 1000 (2 bind), 1963	kr. 20
1035	DSB - SIR 1944 (original udgave)	kr. 20	1072	DSB - Godsbefordringsreglementer, gyldigt fra 1. jan. 1945	kr. 5
1036	DSB - Ordre-serie J, 1969	kr. 10	1073	Stationsskilt - Rungsted Kyst (metalskilt)	kr. 20
1037	DSB - tjenestekøreplan, hele landet 1965-66	kr. 15	1074	Stationsskilt - Gedser/Neptun (metalskilte)	kr. 35
			1075	Varde-Nørre Nebel jernbane - 25 årsberetning 1903-1928	kr. 20

HUSK - sidste frist 7. september



## FORENINGSNYT

### Referat af Dansk Jernbane-Klubs ordinære generalforsamling søndag den 29. marts 1987 på Niels Steensens Gymnasium i København.

Formanden Birger Wilcke bød de 84 fremmødte medlemmer velkommen og foreslog vanen tro Jul. Paulsen som dirigent. Jul. Paulsen valgtes med akklamation, og han fastslog, at generalforsamlingen var lovligt indvarslet. Herefter gav han atter ordet til formanden for aflægelse af beretning for året.

Birger Wilcke indledte med at oplyse, at medlemstallet fortsat lå på mellem 1600 og 1700. Medlemshvervningen foregår udmærket på lokalt niveau, men for at styrke medlemshvervningen fra centralt hold har samarbejdsudvalget vedtaget, at der nedsættes et tre-mandsudvalg til varetagelse af denne opgave.

Arbejdet i bestyrelsen er foregået nogenlunde godt; dog blev det nødvendigt at aflyse efterårets SU-møde i Mariager og i stedet afvikle et udvidet bestyrelsesmøde samme sted for at få afklaret visse forhold vedrørende arbejdsfordelingen i bestyrelsen. I den forbindelse har Birger Bruun overtaget det daglige sekretærarbejde fra Oscar Meyer, der dog stadig varetager visse funktioner. I forbindelse med indretningen af DJKs nye kontorbygning, Vogn-ex., er arbejdsfordelingen i salgsafdelingen ligeledes ændret, således at den daglige ekspedition nu varetages af H. C. Halvard. Det har i øvrigt været en problematisk affære at få bygningen sat i stand, men nu er det ved at lysne, og dele af Vogn-ex. er allerede taget i brug. Efter sommeren vil der være en fast ugentlig aften, hvor kontoret er betjent.

Jubilæumsarrangementet i Odense gav, bl.a. i kraft af en stor medlemsindsats samt god støtte fra DSB og andre, et ret pænt resultat. I alt deltog omkring 100 af DJKs medlemmer aktivt, og der var ca. 2.500 gæster på udstillingen.

Bladet »jernbanen« udkom noget ustabilt i 1986, men udgivelsen er nu lagt i mere faste rammer ved en stor indsats fra de nye redaktører Jan Forslund og Anders Riis.



Mogens Bruun, Birger Wilcke, Ole Plum og Stig Torp Kaspersen under generalforsamlingen den 29. marts 1987. Foto: Jan Forslund

Jacob Stilling har overtaget udflugtsafdelingen fra Birger Bruun, og der er afviklet flere udflugtsarrangementer i årets løb. Af kommende udflugter kan nævnes afskedstur på Fåborgbanen, forbindelsestog til jubilæet i Maribo samt en udflugt til de jubilerende østrigske jernbaner til efteråret.

DJKs forhold til andre foreninger har været fint. Der er netop startet en ny forening, »Jernbanemuseets venner«, som Birger Wilcke i øvrigt er formand for. Alle opfordres til at støtte den nye forening.

Museumsbanen fejrede i dagene 5.-7. juni 25 års jubilæum med fest og særtog. I øjeblikket arbejdes der via en nystartet støtteforening med at samle ca. 250.000 kr. til en ny vognhal.

MHVJ har præsteret et strålende driftsresultat, og der arbejdes fortsat med store arbejdsopgaver; i øjeblikket navnlig restaureringen af RHJ M 4.

Limfjordsbanen har klaret sæsonen udmærket, men savner et større damplokomotiv til udebanearrangementer.

Ligeledes har D-maskinegruppen klaret sig pænt, dog har man haft en meget uheldig ekstraudgift på 40.000 kr. til vognleje.

Bloustrådgruppen har fortsat problemer med naturfredningsfolkene, men mener stadig, at en 700 mm bane er det bedste transportmiddel ud i naturen.

Formandens beretning godkendtes uden afstemning.

Kassereren Stig Torp Kaspersen undlod at gennemgå hele regnskabet, men nøjedes med at fremhæve enkelte punkter. Han oplyste, at kontorbygningen Vogn-ex. kostede foreningen ca. 6.500 kr. pr. kvartal, og at jubilæumsarrangementet i Odense sluttede overraskende godt økonomisk, idet nettoudgiften blev på ca. 20.000 kr.

Jens Sondrup stillede en række spørgsmål om regnskabsteknik, diverse posteringer, kassekredit, remisen i Mariager, Bandholm station, aktiver og ejendomsvurderinger, og dette udløste en længere og til tider ret heftig debat. Jens Sondrup og de øvrige spørger fik dog lidt efter lidt besvaret de fleste spørgsmål, og dirigenten kunne slutteligt konstatere, at der gennem debatten var givet en del gode råd til regnskabsførerne og regnskabsudvalget. Regnskabet godkendtes herefter uden afstemning.

Birger Wilcke oplyste, at bestyrelsen trods intern uegnighed ville indstille, at kontingentet blev hævet til 200 kr. for ordinære medlemmer og 130 kr. for juniormedlemmer.

Jonsen, Chorfitzen, Carsten Berg, Henrik Bay og flere andre udtrykte stor betænkelighed ved en så voldsom stigning og mente bl.a., at det ville kunne koste medlemmer.

Kassereren påpegede, at stigningen var nødvendig for at få foreningens regnskab til at balancere.

Flere forskellige kontingentsatser blev foreslået fra forsamlingen, men man blev til sidst enige om et samlet alternativt forslag på 175 kr. for ordinære medlemmer og 100 kr. for juniormedlemmer. Dette forslag, der støttedes af formanden, blev vedtaget med stort flertal - kun enkelte bestyrelsesmedlemmer stemte imod.

Ole-Chr. M. Plum foreslog, at alle gik ud og skaffede to nye medlemmer til DJK. Dette ville give den samme ekstraintægt som kontingentforhøjelsen.

John Armstrong Pedersen, Ole-Chr. M. Plum, Mogens Bruun og Birger Bruun (suppleant) var på valg til bestyrelsen. John Armstrong Pedersen, Ole-Chr. M. Plum og Bir-

ger Bruun blev valgt, mens Mogens Bruun i stedet valgtes til suppleant.

Finn Beyer Paulsen blev genvalgt som revisor, og Mogens Levin blev genvalgt som revisorsuppleant, begge med akklamation.

Under punktet »eventuelt« fortalte Carsten Buhl om planerne for Museumsbanens jubilæum, og Jakob Stilling redegjorde nøjere for udflugtsafdelingens planer. Jan Forslund orienterede om »jernbanens« redaktionelle linie og lovede mere stof fra banerne og mere ungt stof.

Rosenørn roste D-maskinegruppen og Preben Clausen for deres arbejde og takkede endvidere Mogens Bruun for hans indsats i bestyrelsen gennem årene. Flemming Jakieski mente, at pengeindsamling er et foreningsanliggende og derfor ikke hører hjemme i selvstændige foreninger, uanset fine indsamlingsresultater.

Birger Wilcke rundede generalforsamlingen af med at knytte nogle samlende bemærkninger til generalforsamlingen som helhed og bemærkningerne under »eventuelt«, herunder spørgsmålet om selvstændige støtteforeninger.

Kl. 12.45 kunne dirigenten hæve generalforsamlingen og takke alle for god ro og orden.

*Jul. Paulsen, Lars Henning Jensen,*  
*dirigent referent*

---

## Udflugtsafdelingen

### Udflugt på Frederiksværkbanen

**Lørdag den 12. september 1987** udflugt med blandetog på Frederiksværkbanen (diesellokomotiv - Cle vogne B 64 og B 65 - godsvogne) og besøg i remisen i Hundested. Afgang Hillerød ca. kl. 10.00. Prisen er kr. 75,00 (børn dog halv pris), og tilmeldingsfristen er senest den 31. august. Mindste deltagerantal 60 personer. Ved billetkøb i selve toget er prisen kr. 100,00. Frokost i Hundested på egen hånd.

Endelig køreplan vil blive fremsendt efter tilmelding til: DJKs udflugtsafdeling, Kalvebod Brygge 40, 1560 København V. Postgirokonto 8 11 10 06.

*Jakob Stilling*

## Nyt fra lokalafdelingerne

### Kommende møder

**Onsdag den 9. september 1987, kl. 19.30** i Englesalen, Niels Steensens Gymnasium, Jagtvej 183 B, 2100 København Ø.: Medlemsmøde.

Museumsinspektør W. E. Dancker-Jensen, DSBs Jernbanemuseer, fortæller og viser billeder om transporten af N-maskinerne fra Belgien til København i november 1952.

**Onsdag den 23. september 1987, kl. 19.30:** »Det oplevede jeg i sommeren 1987«. Englesalen, Niels Steensens Gymnasium, Jagtvej 183 B, København Ø.

Med overskriften for aftenens program er der lagt op til medlemmernes egen aften. Medbring dias eller film, der kan skildre, hvad du oplevede rent jernbanemæssigt i sommeren 1987. Denne aften plejer at bringe virkelig spændende ting frem i lyset! Evt. indlæg bedes på for-

hånd meddelt til Ole-Chr. M. Plum på tlf. 03 48 53 83, bedst mellem kl. 19.00 og 20.00.

**Onsdag den 14. oktober 1987, kl. 19.30** i Englesalen, Niels Steensens Gymnasium, Jagtvej 183 B, 2100 København Ø.: Medlemsmøde.

Efterårets møderække i København fortsætter på nedenstående datoer, idet programmet for de enkelte møder følger i »jernbanen« nr. 5/87:

**Onsdag den 11. november 1987, kl. 19.30 og**

**Onsdag den 9. december 1987, kl. 19.30.**

*OCMP*

## Nordjysk afdeling

**Onsdag den 18. november 1987, kl. 19.00. Ordinær generalforsamling** i lokalerne på Forchammersvej 7. Dagsorden ifølge lovene.

Forslag, der ønskes behandlet på generalforsamlingen, skal være formanden Hans Meyer i hænde senest den 10. november.

*Jan Eriksen*

## Fynsk afdeling

**Tirsdag den 29. september 1987, kl. 19.30. Medlemsmøde** i DSBs mødelokaler, Østre Stationsvej 43, Odense: **Ferieminder 1987.**

Traditionelt ser vi denne aften hinandens ferie billeder og film og henter måske inspiration til næste sommerferies mål. Vel mødt - med hvad du har; almindelig diasprojektor samt super 8 forefindes.

*Sven Gade*

## Salgsafdelingen

### Nyheder

**Danske Privatbaner** af Hans Gerner Christiansen er udkommet på forlaget »Stavnsager«. Forfatteren skildrer levende sine personlige indtryk og oplevelser fra besøg ved samtlige tretten tilbageværende privatbaner og giver desuden en kort historisk oversigt over hver bane, ført op til nutiden.

Hvert afsnit afsluttes med driftsregnskab 1985 samt lister over ibrugværende lokomotiver og vogne og over sådanne, der er bevaret på museer og hos klubber. 93 sider, 37 fotos og et oversigtskort. Pris kr. 158,00 (inkl. forsendelse).

**Roebaner i billeder** af Svend Jørgensen m.fl. I slutningen af oktober 1987 udsender forlaget »banebøger« denne interessante bog om roebanerne. Hvert banesystem og de enkelte sukkerfabrikkers historie ridses kort op, og der bringes kortskitser, der viser linienettet. Med et samlet banenet på mere end 600 km, 40 lokomotiver og mere end 3000 vogne i 1941 var roebanerne landets største private baneselskab.

Bogen bliver på 72 sider med ca. 100 ill. Pris kr. 129,00 (inkl. forsendelse).

### Særkuverter

Det er fortsat muligt at erhverve de i »jernbanen« nr. 3/87, p. 82, annoncerede sær- og jubilæumskuverter, selvom restbeholdningen af flere af dem svinder godt ind.

For alle særkuverter er prisen kr. 15,00 pr. stk. (inkl. forsendelse).

### Banemærker

Vi har haft flere forespørgsler på banemærker fra forskellige baner gennem det sidste års tid, og derfor introducerer vi hermed de første tre sæt med banemærker fra forskellige danske privatbaner:

Banemærker 1: 15 forskellige banemærker fra privatbanerne på Lolland.

Banemærker 2: 15 forskellige banemærker fra Aalborg privatbaner.

Banemærker 3: 15 forskellige banemærker fra ETJ, MFVJ, RHJ og SKRJ.

Pris pr. pose med 15 stk. banemærker er kr. 25,00 (inkl. forsendelse).

Banemærker fra Museumsbanen Maribo-Bandholm, der er afbildet i »jernbanen« nr. 3/87, p. 82, kan fortsat købes »postfrisk« til pålydende (kr. 5,00 pr. sæt). Mærkerne findes i ark à 25 stk., og de sælges naturligvis i antal efter ønske. Brug mærkerne til at pryde dine breve med. Overskuddet ved salget af MBJ-banemærkerne går til vognhallen i Maribo.

★

Ovennævnte varer kan bestilles ved indsættelse af beløbet for de ønskede varer på **postgirokonto 3 17 91 76, Dansk Jernbane-Klub, Salgsafdelingen, Kalvebod Brygge 40, 1560 København V.** HUSK - at anføre bestillingen på talon til modtageren. Ved samtidig bestilling af flere varer er portogebytet højest kr. 22,00.

Der er nu udkommet et nyt katalog over Salgsafdelingens righoldige vareudbud. Kataloget udsendes sammen med vareleverancer, men det kan også erhverves ved indsendelse af kr. 3,50 i frimærker til Salgsafdelingen.

HCH og OCMF

## »Vogn-ex«

Foreningens nye administrationsbygning snart flyvefærdig.

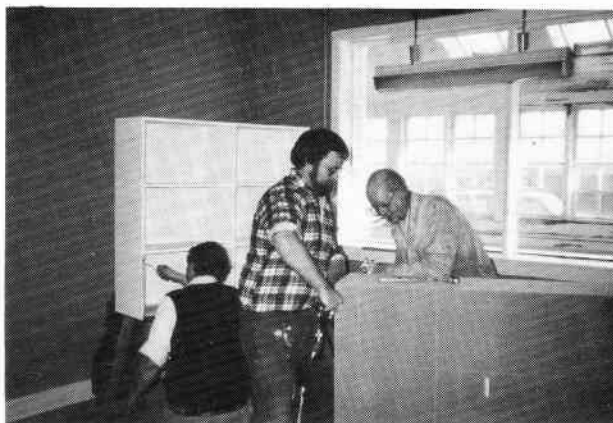
Åbenthus arrangement den 30. september kl. 19.00

Engang sydede den af liv - vognekspeditionsbygningen på godsbaneterrænet i København. En strøm af mennesker gled ud og ind, og bygningen var hjemsted for et stort rangerpersonale og for læsseentreprenørens talstærke mandskab.

Den smukke gamle bygning har nu på det nærmeste sovet Tornerosesøvn i en årrække. Kun en rangerleder og læsseentreprenøren er der endnu, men sidstnævnte uden sine folk, som moderne teknik og nye transportformer har gjort overflødige.

Nu sker der imidlertid noget. Dansk Jernbane-Klub har fået lov at leje det meste af bygningen, som derved går en forhåbentlig lykkelig fremtid i møde.

Selvfølger var huset efter de mange års brug godt nedslidt og trængte til udmugning og istandsættelse. DSB tog sig af husets ydre, men den indvendige side af sagen skulle klubben selv ordne. Birger Bruun påtog sig jobbet som »vicevært« og fik samlet en lille flok om sig.



Ole Plum, Birger Bruun og H. C. Halvard under arbejdet i biblioteket den 18. januar 1987.

Foto: Jan Forslund  
Arkiv: H. C. Halvard

Desværre måtte vi, der deltog på holdet, komme til at føle os som Sisyfos, der i den græske underverden blev sat til at rulle en sten op ad et bjerg, hvorfra den gang på gang trillede ned igen. Bogstavelig talt kom der bud fra underverdenen hele to gange i form af natlige indbrudstyre, som spolerede vores arbejdsindsats.

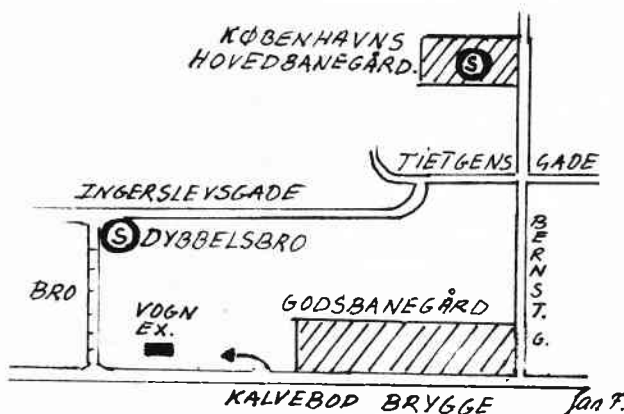
Vi mangler stadig at få ryddet et af lagerrummene og få gjort det færdigt, men vi har efterhånden tømret mange nye reoler sammen, så at bøger og papirer kan blive fordelt i lokalerne og komme under ordnede forhold. Allerede nu har Ole Plum fået håndbiblioteket op at stå i mødelokalet, der nu er fuldt monteret og taget i brug til bestyrelsesmøder, og ligeledes er sekretariatskontoret færdigindrettet og operationsdygtigt for sekretær og kasserer.

Det større kontorlokale, som Udflugtsafdelingen og Salgsafdelingen skal benytte, ligner desværre endnu lidt af et pulterkammer, og vi er derfor gået i gang med at fabricere 16 nye reolsektioner, så at der langs lokalets vægge kan blive god og overskuelig plads til alle gængse salgsartikler i passende oplag til lettelse af den daglige ekspedition.

Vi kan således snart se resultatet af vort arbejde, som trods alle genvordigheder har været gennemført med arbejdsglæde og godt humør.

Det ville glæde os, om rigtig mange medlemmer vil dukke op den 30. september kl. 19-22 for at besigtige de mange medlemsfaciliteter. Der er mulighed for køb af arkivalier, bøger m.m. Nedenstående kortskitse kan måske lette vejen.

Herbert Chr. Halvard





# DANSK JERNBANE-KLUB

## Foreningens generelle adresse

Dansk Jernbane-Klub, sekretariatet  
Birger Bruun  
Kalvebod Brygge 40, 1560 København V.  
Tlf. 01 93 20 02

## Indmeldelse i Dansk Jernbane-Klub

Oplysninger om Dansk Jernbane-Klub, med prøvenummer af tidsskriftet »jernbanen« kan rekvireres hos sekretariatet - se ovennævnte adresse.

## Medlemskontingent for året 1987

Ordinære medlemmer . . . . . kr. 140,00  
Juniormedlemmer (under 18 år 1.1.1987) . . . . . kr. 95,00  
Optagelsesgebyr . . . . . kr. 10,00

## Indbetaling af kontingent sker til

Dansk Jernbane-Klub, kassereren  
Kalvebod Brygge 40, 1560 København V.  
Tlf. 01 93 20 02

## Foreningens generalforsamlingsvalgte bestyrelsesmedlemmer

**Formand:** Birger Wilcke  
Sundbyvestervej 18, 2300 København S. Tlf. 01 59 58 23

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

**Sekretær:** Birger Bruun  
Platanvej 18, 1810 Frederiksberg C. Tlf. 01 22 05 17

**Kasserer:** Stig Torp Kaspersen  
Midtfløjene 11, 1., 2700 Brønshøj. Tlf. 01 60 69 79

Oscar Meyer  
Hølløselund Strandvej 9, 3220 Tisvildeleje. Tlf. 02 30 82 22

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

Mogens Bruun (suppleant)  
Ahornsvej 18, 3650 Ølstykke. Tlf. 02 17 88 04

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

## Forlag og salgsafdeling

Dansk Jernbane-Klub, Salgsafdelingen  
c/o H. C. Halvard, Kalvebod Brygge 40, 1560 København V.  
Postgirokonto 3 17 91 76  
Privat: Wedells Vænge 14, 3400 Hillerød. Tlf. 02 26 06 78

## Dansk Jernbane-Klub, Udflugtsafdelingen

Jakob Stilling, Kalvebod Brygge 40, 1560 København V.  
Tlf. 01 93 20 02. Postgirokonto 8 11 10 06

## Lokalafdelinger

### DJKs nordjyske afdeling

Hans Meyer  
Blishønevej 9, Godthåb, 9230 Svenstrup. Tlf. 08 38 31 27

### DJKs midtjyske afdeling

Anders Riis  
Skt. Pauls Kirkeplads 16.3.tv. 8000 Århus C.  
Tlf. 06 13 33 17

### DJKs sydjyske afdeling

Bjarke Boldt  
Vangen 62, Tarp, 6715 Esbjerg N. Tlf. 05 16 78 54

### DJKs fynske afdeling

Sven Gade  
Nårup station, Skovsbovej 23, 5690 Tommerup  
Tlf. 09 75 22 85

### DJKs afdeling på Lolland-Falster

Ole Jensen  
Skovvænget 4, 4900 Nakskov. Tlf. 03 92 23 23 (kl.9-17)

### DJKs afdeling for smalsporsmateriel 700 mm

»Remisen« Østre Teglværksvej, Bloustrød, 3450 Allerød  
Tlf. 02 27 08 18 (onsdag og lørdag)

Oscar Meyer

Hølløselund Strandvej 9, 3220 Tisvildeleje. Tlf. 02 30 82 22

## 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

Ny Havnevej 2, 9550 Mariager. Tlf. 08 54 18 64  
Driftsbestyrer: Flemming Høj Petersen  
Hvidkløvervej 10, Øster Tørslev, 8983 Gjerlev.  
Tlf. 06 47 63 72

### Limfjordsbanen

Niels Julsrud  
Rosenvænget 2, 9530 Støvring. Tlf. 08 37 30 71

### D-maskine gruppen

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

## Foreningens øvrige arbejdssteder

### Høng remise, Høng

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

### Roskilde

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

TERRASSERNE 16 VÆR 265  
2700 BRØNSHØJ

**Ascan Scandia**