



jernbanen

2

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

April 1988



28. ÅRGANG

LØSSALG KR. 35,00



En dansk skinnebus - Limfjordsbanens SVJ Sm 1 - er én blandt mange herlige maskiner, som kan beskues ved det store Odensearrangement i weekenden 16.-17. april. Du kan læse mere om det store stævne under lederen - lad os håbe på blot rimeligt forårsvejr - og - det vil blive en publikumstræffer af de store. Foto den 16. august i Aalborg: Martin Jakobsen.

I dette nummer kan du i øvrigt læse noget om BAM - det gigantiske jernbanebyggeri i Sovjetunionen - nyt om Vesttysk damp - noget om de første skinnebusser i Danmark - en appetitvækker på »Danmark for fuld damp 1988« - DSB-nyt med materieltegnelse - og endelig startes en ny serie af artikler om »gåture på nedlagte baner«.

Forsiden

-Vi bliver på Fyn. Assensbanen kan nu som den eneste bane byde på håndbetjente bomme, her ved Knarreborg nær Tommerup. Der var i 1987 planer om at erstatte de forældede anlæg, men indtil videre står de, selvom det betyder, at det daglige godstog skal gøre holdt ved hver eneste overskæring. Foto den 29. maj 1987 medens bogen endnu var ung: Jan Forslund.

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 maskinskrivne. Illustrationer returneres kun såfremt indsenderen anmoder herom. I modsat fald indgår billederne i DJKs arkiv.

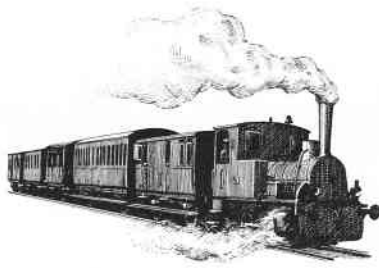
Nr. 3 ventes udsendt ca. 15. juni. Indhold: Fugleflugtslinien, daddelæsker i Danmark, Roslagsbanen, dansk museumsmateriel i udlandet og meget mere.

Tidsfrister

Sidste frist for stof til nr. 3/1988: 1. maj 1988.

Sidste frist for stof til nr. 4/1988: 1. juli 1988.

Dette nummer af »jernbanen« er afleveret til Avispostkontoret den 29. marts 1988.



jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

28. årgang nr. 2, april 1988

Jernbanen

Vasevej 19 A
2840 Holte
02 42 04 52

Redaktør

Jan Forslund
ansvarshavende
02 42 04 52

Medredaktion

Anders Riis
Lyngvej 12
9560 Hadsund
08 57 38 16

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

Danmarks første skinnibusser	36
BAM er ikke færdig	41
Sporhunden	45
Gåture på nedlagte baner	46
Oddesundbroen 1938-1988	48
Danmark for fuld damp	51
Jernbanenyt - kort fortalt:	
- DSB	54
- Veteranbanerne	58
- Udland	59
Læserne skriver	60
Foreningsnyt	61

Jernbaneklubber ved et træfpunkt

- om arrangementet i Odense 16. og 17. april.

I anledning af Jernbanemuseets genåbning, efter den omfattende udvidelse og istandsættelse, samles mange af Danmarks jernbaneklubber, veteranbaner og DSB Museumstog i et gigantisk jernbanetræf. Begivenheden vil helt sikkert blive det største veteranotogsarrangement i 1988.

De deltagende klubber (med trækraft) er: Kolding Lokomotivklub (F-694), Østsjællandske Jernbaneklub (DSB Mc 651 - NPMB M 7), Foreningen Dalmoose Skælskør Banen (SNNB 3 - SVJ M 1), Helsingør Jernbaneklub (ØSJS 7), og fra DJK deltager Museumsbanen (ØSJS 2), Mariager Handest Veteranbane (AHJ ML 5203), Limfjordsbanen (FFJ 34 - SVJ Sm 1) og D-maskinegruppen med D826 og K 564. Der udgives et særligt hefte over deltagende materiel (også vogne).

Mod forevisning af medlemskort kan klubmedlemmer få 25% rabat ved billetkøb til Odense fra alle DSB stationer de to dage.

Her skal kort beskrives de vigtigste programpunkter:

Lørdag den 16. april

- Veterantog Odense-Marslev og Odense-Holmstrup ml. 10.30 og 16.00
- »Levende« jernbaneudstilling på godsbanegården kl. 10.00-16.00
- Veterantog Jernbanemuseets station-Udstillingspladsen kl. 10.00-16.00

Søndag den 17. april

- Togkavalkade på Odense station kl. 13.25-13.45 med 13 historiske tog (også IC/3)
- Jernbanemuseet genåbnes for almindeligt besøgende kl. 15.30

Som det ses - et storstilet arrangement - en flot hilsen fra de danske jernbaneklubber til Jernbanemusset. Og glædeligt at det igen kan lykkes de mange forskelligartede klubber at arbejde sammen. Jernbaneentusiaster er jo et stridbart folkefærd - alt for ofte hører man om gensidige og interne stridigheder til skade for vor fælles sag: Interessen for tog og bevarelsen af dyrebart materiel.

De seneste år har dog vist, at en oplødning er i gang. Den fælles køreplan fungerer fint - klubberne besøger hinanden - materiel byttes - og klubbladene er begyndt at lave reportager fra andre klubber (således påbegyndt i »jernbanen« i 1986). Alt sammen glædelige byggesten - og Odensearrangementet kan for alvor cementere den positive udvikling.

- Vel mødt i Odense -

Jan Forslund

Danmarks første skinnebusser

- en flok sejlivede rutebiler...

Af Anders Riis

Når man i jernbanekredse taler om skinnebusser i Danmark, tænker man normalt på rød/hvide motorvogne, bygget af Scandia efter svensk forbillede. Og normalt regnes det sæt overtallige rälsbussar, Næstved-Præstø-Mern banen i 1946 købte hos Statens Järnvägar i Sverige - YO1 514 og påhængsvognen UCF01 1549 - for Danmarks første skinnebusser.

Men selv disse første skinnebusser havde forgængere, hvis man med ordet skinnebus mener en hurtigt accelererende, letbygget jernbanemotorvogn, bygget op på erfaringer fra vejbusser.

Faktisk er det Aalborg Privatbaner og Triangel i Odense i fællesskab, der første gang gjorde ordet skinnebus til mere end ombyggede forsøgsvogne og sproglig utopi...

Hvordan tanken først kom til udtryk er for længst døet hen, og glemt som et ekko mellem skrivebordene i Aalborg Privatbaners direktionslokaler. Triangel havde efter de store ordrer til Jugoslavien i 1935 set interessen for dets motorvogne svinde, og selv om man havde nok at gøre med at bygge rute- og lastbiler, blandt andet til jernbanens konkurrenter, var man selvfølgelig interesseret i at holde forbindelsen med jernbanerne vedlige. Netop på det tidspunkt var det, at skinnebusserne begyndte deres lange sejrsmarch fra Hillding Carlssons mek. verkstad i Umeå, Sverige, og Triangel så meget rigtigt mulighederne i denne udvikling.

I sidste halvdel af 1930'erne var det kun Aalborg Privatbaner, der fortsat ønskede sig nye eksemplarer af den traditionelle Triangel-vogn. Hvor alle andre baner købte (godt) brugte ME-vogne på udsalg hos DSB, nærede driftsbestyrer Kjær på APB tvivl om, hvorvidt disse vogne kunne indfri forventningerne hos APBs publikum, »for Eksempel i et overfyldt Tog på en iskold Vinterdag«. Så stik imod Privatbanetilsynets råd købtes i 1937 FFJ M 1210, og da det i slutningen af 1938 bar mod anskaffelse af endnu en Triangel-vogn, skrev H. Mammen, der var Privatbanetilsynets maskintekniske konsulent: »Idet jeg henviser til den Korrespondance, der gik forud for Købet af M 1210, (...) henstiller jeg undersøgt, om Tidspunktet ikke netop nu maatte være inde til Anskaffelse af en saadan Motorvogn i Stedet for at ofre den store Udgift - Kroner 67.500 - paa Anskaffelse af en helt ny og ingenlunde moderne Motorvogn«.

Skinnebus mellem Aså og Ørsø

Motorvognen - APB M 1 - blev dog anskaffet. Men det har nok været under de forudgående forhandlinger, at driftsbestyrer Kjær, der forståeligt nok havde en høj stjerne hos Triangel, kom til at nævne, at en skinnebus da ikke ville være en helt dårlig idé til at bestride den begrænsede trafik, FFJ havde mellem Aså og Ørsø.

I et brev til driftsbestyrer Kjær nævner Triangels direktør 17. november 1938, hvor begejstret man på Triangel er for ideen. Triangel tilbyder her at arbejde videre med sagen for egen regning, men under forudsætning af, at Kjær vil bakke skinnebusserne op overfor sin egen bestyrel-

se. Og hvis det mod forventning skulle mislykkes at få solgt vognen til APB, eller at få den til at fungere til jernbanebrug, kunne den jo altid bruges til rutebil...

Først havde Kjær helst set en trambus uden snude - i stil med de busser, Triangel først leverede til Århus Sporveje i 1932 og siden også til Aalborg Omnibus Selskab. Men de var for dyre, og man fandt hurtigt ud af at bruge Triangels busmodel O 31 som udgangspunkt.

I løbet af 1939 blev vognen til på tegnebrættet. Den fik plads til 29 passagerer, da døren i venstre side »åb« to siddepladser, men også en 35 persons vogn med dieselmotor, i modsætning til den lille vogns benzinmotor, var på tale. Men prisforskellen var for stor: Mens benzinvognen med 29 siddepladser kostede 33.310 kr., ville en større dieselvogn koste 45.800 kr. ifølge tilbuddet fra oktober 1939.

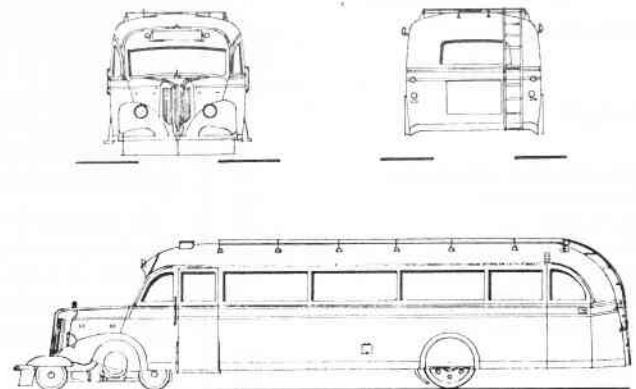
FFJ M 1211

Den 23. oktober 1939 skrev APB og Triangel kontrakt om levering af vognen, der kom til at hedde FFJ M 1211. Bortset fra den automatiske dør i venstre side var karosseriet næsten som på busserne af typen O 31, der var dog to røde baglygter mod normalt kun en...

Større vanskeligheder blev der med bremser og dødmandsanordning. Oprindeligt havde man tænkt sig at lave vognen uden dødmandsanordning. Der ville efter Triangels mening altid være passagerer, der kunne observere et ildebefindende hos motorføreren - og gribe ind. Men Privatbanetilsynet var ubøjeligt: Der skulle være både dødmandsanordning og nødbremse i vognen. Oprindeligt havde man tænkt sig at lave en nødbremse, der blot afbrød tændingen til motoren, og dermed fik vognen til at løbe farten af sig.

I stedet for forhjul fik vognen en bogie med to aksler og meget små hjul. Bagtil blev flangehjulene skruet på navet som almindelige lastvognshjul med ti hjulbolte.

Dette arrangement med løse hjul var ikke noget, tilsy-



Skitse af FFJ M 1211, den første skinneomnibus. Tegning: John Poulsen

net brød sig om, men man lod det komme an på en prøve - der senere skulle vise sig berettiget. Ved et eftersyn i julen 1942 viste det sig nemlig ved en af motorvognene, at et baghjul kun hang i fire af de ti bolte - resten var knækket som følge af skinnestødene (det dårlige spor?) og påvirkningen derfra!

Bremserne var vakuumbaulydne - men i den omvendte form af den, man kender fra biler, hvor det hydrauliske system er grundlaget og vakuumanlægget kun hjælper til. Denne bremse lignede mere de dengang gængse vakuumbremser til jernbanebrug, idet man ved bremsning lukkede luft ind i to rør, der gik til hver sin hovedcylinder henholdsvis på bogien og ved bagakslen. Luftens tryk flytter da stemplet i hovedcylinderen, og bremsekraften overføres ad hydraulisk vej til bremsecylinderen ved hjulet, der bremses med almindelige skivebremser. Det må formodes, at køretøjerne ved anvendelse på landevejen har haft et mere almindeligt bilbremse-system.

Bagpå fik vognen en oplappelig cykelbagagebærer, og i begge ender var den monteret med koblingsanordninger, så den kunne trækkes nedbrudt hjem med stangkobling.

Prøvekørsel på FFJ

Endelig kom 18. maj 1940, den store dag, da vognen ved en prøve-kørsel fra Aalborg til Frederikshavn og tilbage - der var sat 2 timer 15 minutter af til hver vej - kunne præsenteres for banens bestyrelsesmedlemmer.

Vognen må have præsenteret sig meget flot og farvestrålende i forhold til det øvrige materiel. Den var rød med gråt mavebælte i lighed med banens rutebiler. Indvendigt var den i stil med de vogne, Triangel havde leveret til DSBs rutebiltjeneste, blandt andet anvendte man samme slags betæk.

Vognen kunne næppe være kommet på et bedre tidspunkt. Der var i mellemtiden blevet krig ude i verden, og med tyskernes besættelse af Danmark begyndte man nu for alvor at mangle dagligdags varer som benzin og gummi. I forhold til de store motorvogne var M 1211 meget nøjsom med benzinen, og på trods af, at en del småting og »børnesygdomme« skulle rettes, nåede vognen på to måneder, frem til midten af juli 1940, at køre 7.524 km på FFJ - heraf de fleste i plantog.

Så var der ikke mere benzin

Den 11. september 1940 var 1211 imidlertid kampklar igen. Værkstedet havde ombygget den til generatordrift - en forholdsvis beskedne opgave, da motoren var forberedt for situationen - og allerede dagen efter gik den i krig med de nye opgaver, idet den fik et personførende særtogspar 1043/1046 på AHB - fra Hvalpsund 7.45 om morgenen og retur fra Aalborg 14.30. Køretiden for de 75 km blev sat til tre timer - antagelig fordi man ikke stolede helt på skinnebussen og ville kunne holde tid, også i tilfælde af anden materielbenyttelse efter nedbrud. Efter et par måneder blev toget lagt ind i vinterkøreplanen fra 15. november 1940 som tog 43/46, og man havde nu overvundet betænkelighederne og skåret en halv time af køretiden i hver retning.

Generatorens velsignelser

Da APBs maskinafdeling 21. februar 1941 gjorde status over den første tid med gasgeneratorer på motormateriellet, var det et broget skue. Det viste sig hurtigt, at Triangelmotorvognene - i hvert fald med den udnyttelsesgrad, de kørte med på APB - tangerede den øvre grænse for, hvad en gasgenerator kunne føde. Talrige nedbrud og udskiftning af generatorer på disse vogne var følgen. Til gengæld klarede den lille skinnibus sig tilsyneladende fint. De 3.000 kroner til en trægasgenerator og et nyt topstykke var givet godt ud, og efter at nogle problemer med tjære i gassen var afhjulpet, trak FFJ M 1211 frem til julen 1940 sin del af læsset på AHB - 7.848 km på tre en halv måned - mens den kun så ganske lidt til hjemmebanen og AHJ, hvor den kørte henholdsvis 483 og 169 km i den periode.

Skinnebussen kunne ikke lide sne. Det lille, lette køretøj, der som vejbus lader andre køretøjer rydde selv de mindste snelag, havde en evne til at køre fast - og det var sammen med den begrænsede plads årsagen til, at den ikke blev brugt ret meget i de koldeste vintermåneder. Den blev således brugt meget lidt i januar 1941 og slet ikke i februar og marts. I notatet af 21. februar 1941 skriver maskinafdelingen således: »Skinnebussen har kun været i Drift i 5 Dage i Januar maaned. Dette skyldes ikke Generator-Anlægget, men Krav fra Trafik-Afdelingen«. Videre priser man dens beskedne brændselsforbrug - kun



Sneen blev skinnebusserne aldrig gode venner med. Nok kunne den lille, strømlinede banevogn tage en smule, men var der driver, kørte den uhjælpeligt fast. Her er en af de fire vogne fra 1942 kommet i problemer på Hvalpsundbanen. Hjælpen er dog nået frem; til højre anes redningsmanden i form af en Triangelvogn, der med stangkobling skal bugser den uheldige bus hjemad. Vinteren 1943/44.
Foto: P.G. Norvin/arkiv Anders Riis.

én hl træ pr. 50 km - og noterer sig, at vognen »kan antagelig forsynes med Affaldstræ fra Karrosserifabrikken i Remisen«.

I april 1941 er M 1211 atter i fast plan på AHB. Denne gang udgår løbet fra Aalborg og begynder som fast personførende særtog 1044/1047 fra Aalborg 12.20 og tilbage fra Hvalpsund 15.15. Ved køreplansskiftet 26. maj kommer dette tog ind i faste rammer, som tog 44/47, mens vognen fortsat ikke beskæftiger sig synderligt med FFJ og AHJ. I det følgende år kører vognen helt stabilt - bortset fra en lille vinterferie i februar 1942 - og får tilbagelagt 31.060 km på AHB, 489 på FFJ og 339 på AHJ.

Efter de gode erfaringer med M 1211 og den stadig knappere olietildeling kom det allerede i efteråret 1940 på tale at anskaffe et antal lignende vogne, gerne med lidt større kapacitet. Man forudså et totalt stop for tildelingen af dieselolie, og det ville sætte banernes fire store diesellokomotiver ud af spillet. Og banerne havde intet at sætte i stedet: Dampen blev da udnyttet fuldt ud, og motorvognenes anvendelse var beskåret kraftigt efter indførelsen af generatordrift. Skinnebusserne ville kunne køre på enten generatorgas - med betydeligt bedre resultat end motorvognene - eller naturgas. Også på længere sigt ville skinnebusserne være den bedste løsning på det akutte problem, idet skinnebusserne efter krigen ville kunne bruges både på banen og på vejen, mens den eneste da mulige alternativ - brugte damplokomotiver - måtte forudses at være værdiløst den dag, krigen sluttede...

Nu eller aldrig

Som tidligere var ingeniør Mammen fra Privatbanetilsynet skeptisk overfor banernes dispositioner. Han mente ikke, at en større ordre - fire skinnebusser havde man i tankerne - var på sin plads, før den første havde vist sin duelighed gennem flere år.

Mammen talte for døde øren. Dieseltildelingerne var nu helt hørt op, kunderne skreg på flere tog, efterhånden som rutebilerne blev klodset op med defekte dæk, og intet tydede på, at materialesituationen ville bedre sig, hvis man ventede. Kort sagt var det nu eller aldrig, hvis man skulle have det nye materiel, og 21. marts 1941 - 40 dage efter den skeptiske kommentar fra Privatbanetilsynet - approberede Ministeren for Offentlige Arbejder, at APB anskaffede fire skinneomnibusser.

De nye vogne skulle ikke adskille sig fra den første på særlig mange punkter, men to var væsentlige: De blev større - 35 siddepladser - og de fik i stedet for den lille Hercules benzinmotor en dieselmotor fra Frichs. Grundlaget var Triangel's omnibuschassis O37IV, men vognene blev samlet og bygget op hos Scandia i Randers.

Banerne undersøgte mulighederne for at indrette disse vogne til at køre på naturgas. I stedet valgte APB at bruge den tilgængelige naturgas til at holde ét af de store diesellokomotiver - AHB M1 3202 - kørende. I stedet blev de fire skinneomnibusser leveret med gasgeneratorer og -kølere af Imberts fabrikat. Der var en del brevsveksling mellem APB og Scandia om placeringen af disse generatorer. Scandia ville nemlig ikke i første omgang garantere for chassissets holdbarhed, såfremt den tunge generator blev hængt bagpå vognen. Fabrikken foreslog i stedet, at den blev anbragt på en to-hjulet (!) anhænger, hvor generator, brænde m.m. kunne opbevares. Det modsatte APB sig blandt andet, fordi vognene så ville blive for lange til drejeskiverne. Til sidst blev generatorerne alligevel hængt bag på vognene - nøjagtigt som de sad på mange af deres »fætre« på landevejene.

Beskrivelse af Skinneomnibus

Vognfabrikken Scandia A/S, der gennem Aarene ved fortsat Udvikling har frembragt en Række Motorvognstyper, har fornylig i Samarbejde med De forenede Automobilfabriker A/S, Odense, skabt en Type »Skinneomnibus«, som efter al Sandsynlighed vil vinde Indpas overalt i Landet. Ikke mindst vil Interessen samle sig om dette lette Skinnekøretøj på Grund af det lave Brændstofforbrug i Forhold til det Antal Passagerer, der kan transporteres...

Grundtanken ved Udformningen af Skinnekøretøjet har været i saa høj Grad som muligt at udnytte den Standard-fabrikerede Landevejsomnibus, baade hvad Understel og Karosseri angaar. Foruden at kunne indsættes i Trafiken på de Tider af Dagen, hvor Vognens Størrelse svarer til det trafikale Behov, har Køretøjet endvidere den Fordel at kunne omdannes til Landevejsdrift ved paasøining af de sædvanlige Gummihjul. Denne Ændring er uden videre gørlig og kan etableres i Løbet af faa Timer...

Vognens Udseende er overordentlig tiltalende. Den slanke Vogn med de store Vinduer giver en behagelig Udsigt. Det indvendige Udstyr er gedigent og holdt i smukke Farver. Sæderne er bløde Automobilsæder, som alle - med Undtagelse af et enkelt - vender i Kørselsretningen...

Scandia A/S er overtydet om, at dette Skinnekøretøj i høj Grad vil vinde Passagerernes Interesse og blive et populært og yndet Befordringsmiddel på de danske Privatbaner.



Uddrag af reklameskrivelse om rutebilskinnebusserne fra Scandia A/S i 1942. Arkiv: Asger Christiansen

I sidste øjeblik...

Skinnebusserne blev bestilt i sidste øjeblik, før materialemangelen satte en foreløbig stopper for nybygning af materiel til civilt brug. Kun med lodder og trisser fik Triangel/Scandia og Frichs skaffet de nødvendige materialer. Leveringen var fastsat til 1. oktober 1941, men allerede et godt stykke tid før kunne man fra fabrikken meddele, at vognene i hvert fald blev et halvt år forsinkede.

Forsinkelsen blev større. Først 17. august 1942 blev den første af de fire vogne FFJ M 1212, prøvekørt på strækningen mellem Aalborg og Fjerritslev. Fra 21. august 1942 blev den sat ind i et fast særtog om eftermiddagen til Fjerritslev. De tre næste vogne fulgte med intervaller på en måned og blev, ligesom den første, sat ind i skræddersyede, faste særtog umiddelbart efter leveringen.

Vinterkøreplanen 1942/43 trådte i kraft 10. november. Den var den første, hvor APB kunne sætte alle fem skinnebusser ind i plantog. Og det gjorde man selvfølgelig. De fem vogne fik hver en daglig dobbelttur at passe, nemlig de fire eftermiddagstogpar, der udgik fra Aalborg ved middagstid til Hvalpsund, Hadsund, Fjerritslev og Frederikshavn, samt et togpar bestående af det første personførende morgentog fra Hvalpsund og aftentoget tilbage. Om lørdagen skulle denne vogn tillige tjene som dubleringsvogn for et par hårdt belastede skinnebusstog på FFJ, således at den til middag afgik fra Aalborg mod Fjerritslev 10 minutter før det planmæssige eftermiddagstog, aflastende for det største passagerpres til Aa-

bybro, hvorefter den afventede plantoget og dernæst i susende fart kørte tom til Dronninglund, hvor den atter blev vendt for at dublere skinnebusserne fra Frederikshavn til Aalborg. Køreplanen står til 40 km/t, men regner man tiderne efter, skal skinnebusserne til tider op på over 60 km/t for at være rettidige...

Skinnebusserne i top

Gennem de næste år var skinnebusserne faktisk de enheder, der kørte flest km ved APB. Der var kun behov for mindre tekniske ændringer ved dem, blandt andet fik de i sommeren 1943 monteret en pufferplanke foran, bestående af en forkromet rutebilkofanger i pufferhøjde. Det har sikkert været et resultat af et rangeruheld i Gistrup, hvor FFJ M 1211 - uvist hvordan - kom ind under pufferne på en mere »normal« jernbanevogn. De nærmere detaljer om dette uheld fortæller sig i klassificeret arkivmateriale, men fotoet viser, at vognene var lidt sarte, sammenlignet med øvrigt jernbanemateriel. Med pufferplankerne kom de i øvrigt lidt nærmere mod at opfylde § 18 i Ordensreglement for Privatbanerne - om, at alle lokomotiver, motorvogne m.v. skal være forsynet med fjedrende træk- og støtdindretninger...!

Desværre er en hel del af APBs kilometerbøger gået tabt eller havnet andetsteds end, hvor de retteligt hører hjemme: Landsarkivet i Viborg. Der er derfor store huller i materialet om skinnebussernes kørsel på APB. AHJ M 5204 er den vogn, der kan følges i længst tid, nemlig fra 1. april 1944, til den i maj 1952 endelig bliver sat af sporet.

Den løb følgende kilometer:

år	periode	på AHJ	på FFJ	på ABH
1944	apr.-dec.	3.547	16.549	12.549
1945		8.868	16.339	12.796
1946	jan.-maj	3.457	8.948	8.310
1946	jul.-dec.	Rutebil med politinr. U 11.686		
1947		Rutebil med politinr. U 11.686		
1948		Rutebil med politinr. U 11.686		
1948	nov.-dec.	ingen	161	13.321
1949		1.085	127	50.548
1950	jan.-apr./ sep.-dec.	ingen	232	27.602
1950	maj-aug.	Rutebil med politinr. U 11.686		
1951	jan.-apr./ okt.-dec.	17	ingen	11.415
1951	maj-sep.	Rutebil med politinr. U 15.271		
1952	jan.-apr.	ingen	74	9.633

ABH var den af de tre baner, der passede bedst til skinnebusserne - og blev mest trafikeret af dem. Persontrafikken var i det tyndt befolkede Vesthimmerland aldrig noget at råbe hurra for, og der var derfor ikke de samme kapacitetsproblemer for skinnebusserne her som på FFJ og AHJ. Her ses en af vognene på et herligt stemningsbillede fra Hvalpsund remise, optaget 1942/43 af P.G. Norvin.

Arkiv: Anders Riis



Troldhedebanens skinneomnibus - TKVJ M 6 - som i 1949 kom til Ålborg Privatbaner. Arkiv: JMJK

I maj 1952 blev M 5204 endeligt sat af sporet og kørte derefter som rutebil.

Som det ses, har muligheden for hurtigt at veksle mellem rutebil og skinnebus været flittigt benyttet, efter at det atter blev muligt at få gummi til dæk m.m.

Det afspejler den succes, vognene faktisk havde. Ikke blot viste de sig særdeles anvendelige til både vej- og jernbanedrift såvel før, som under og efter krigen, men de var faktisk overordentligt holdbare, hvilket det efterfølgende viser.

Nye opgaver melder sig

Da krigen og mangelsituationen var ved at være overstået, fik de fleste af skinnebusserne en anden opgave. Om sommeren kom de til at køre som ekstravogne på rutebilruten til Blokhus; om vinteren var de værkstedsreserver for motorvognene - senere også Scandia skinnebusserne. APB købte i 1946 en sjette skinneomnibus, den eneste af serien fra 1942, som APB ikke var aftager af. Den havde gjort god nytte på Troldhede-Kolding-vejen jernbane som dennes M 6, og efter sigende var den i de tre år, den hos APB blev brugt som skinnebus, benævnt FFJ M 1214.

Leveringen af den første serie Scandia skinnebusser i 1948 blev ikke den lettelse i materielsituationen, man havde håbet. For samtidig med at de blev leveret, opgav flere af de gamle Triangelbenzinmotorvogne ånden, mætte af slidsomme dage med dårlig olie som smøremid-





FFJ M 1212 som helt ny. Bemærk at kun den ene lygte er krigstidsblændet! Billedet er taget foran remisen i Fjerritslev, en af de sidste måneder af 1942. Foto: P.G. Norvin/arkiv Anders Riis

del og gas som brændsel. Samtidig var det stort set umuligt at få importtilladelse til nye dieselmotorer. Således måtte AHJ M 5202, en toakslet Triangelvogn fra 1929, lide den tort at køre som motorløs personvogn i flere år omkring 1949.

Altså måtte man atter en gang ty til skinneomnibusserne, indtil man først i 1950'erne fik dels de hårdt tiltrængte motorer til teaktræsmotorvognene, dels anden serie Scandia skinnebusser. Efterhånden som Triangelmotorvognene blev kureret for deres motorsygdom med nye, raske Leylanddiesler, blev skinneomnibusserne forvist til landevejene, og i 1952 kom så den store forbedring med anden serie skinnebusser. Vinteren 1951-52 var den sidste periode, hvor man kunne se rutebiler på APBs spor. Det var AHJ M 5204, der på værdig vis afsluttede æraen, selv om også FFJ M 1213 og muligvis AHB M 3204 stod klar til udrykning.

Målt med rutebilers levetid blev skinnebussernes særdeles lange. Først i 1957 blev de første tre vogne udrangeret - og den første skulle blive den sidste: Da U 15.143, alias FFJ M 1211, i 1961 afmønstrede APBs rutebilmiljø, var den 21 år gammel - en særdeles respektabel alder for en rutebil...

Data om vognene:

□ M 1211

Triangel O 31. 3372/1939. Leveret med Hercules 90 hk benzinator. Skinnebus til sommeren 1946. Da registreret som rutebil U 2106. Fra den følgende vinter til april 1948 atter skinnebus. 21. april 1948 registreret som rutebil, politnr. U 15.143. 1949 forsynet med Bedford benzinator. 1961 afmeldt og ophugget.

□ M 1212

Triangel O 37 IV. 3760/1942. Frichs 90 hk diesel. Skinnebus til sommeren 1946. Da registreret som rutebil, politnr. U 5990. 16. sept. 1947 afmeldt og ombygget til skinnebus. 15. maj 1948 registreret som rutebil, politnr. U 2246. 28. jan. 1949 afmeldt og ombygget til skinnebus. 9. juli 1949 registreret som rutebil, politnr. U 2653. 24. sept. 1949 afmeldt og ombygget til skinnebus. 15. aug. 1950 registreret som rutebil, politnr. U 15.009. 4. juli 1951 nyt politnr. U 15.425. 4. marts 1957 afmeldt og ophugget.

□ M 1213

Triangel O 37 IV. 3761/1942. Frichs 90 hk diesel. Skinnebus til sommeren 1946. Da registreret som rutebil, politnr. U 2600. Hver vinter frem til 1952 afmeldt og indrettet til skinnebus. 19. juni 1952 registreret som rutebil U 15.903. 4. marts 1957 afmeldt og ophugget.

□ M 1214

Triangel O 37 IV. 3759/1942. Frichs 90 hk diesel. Bygget til Trolldhede-Kolding-Vejen jernbane, TKVJ M 6. 1946 solgt til APB og anvendt som rutebil, nr. ukendt. 26. okt. 1948 afmeldt og ombygget til skinnebus. 1. dec. 1949 registreret som rutebil, politnr. U 10.561. 1955 forsynet med Perkins dieselmotor. 22. maj 1958 omregistreret til politnr. UH 80.577. Aug. 1958 afmeldt. 1959 ophugget. Motoren genanvendt i FFJ M 1207.

□ M 3204

Triangel O 37 IV. 3762. Frichs 90 hk diesel. Skinnebus til sommeren 1946. Da registreret som rutebil, politnr. U 5922. Vinteren 1946/47 afmeldt og ombygget til skinnebus. 24. maj 1947 registreret som rutebil, U 11.037. Hver vinter indtil 1950/51 ombygget til skinnebus. 16. juni 1951 indregistreret som rutebil, politnr. U 15.261. 4. marts 1957 afmeldt og ophugget.

□ M 5204

Triangel O 37 IV. 3763/1942. Frichs 90 hk diesel. Skinnebus til 1946. 4. juli 1946 registreret som rutebil, politnr. U 11.686. Nov. 1948 ombygget til skinnebus. Juni 1950 registreret som rutebil, politnr. U 15.686. Sept. 1950 ombygget til skinnebus. Maj 1951 registreret som rutebil, U 15.271. Okt. 1951 ombygget til skinnebus. Maj 1952 registreret som rutebil, politnr. U 15.271. 23. maj 1958 nyt politnr. UH 80.576. 1960 afmeldt og ophugget. □

bane bøger

NYHED!

UDKOMMER MAJ 1988

FORSVUNDNE JERNBANE-STATIONER

af Peer Thomassen, 80 sider, ca. 200 ill., Kr. 149,-
Her fortælles om 200 danske stationsbygninger, som i dag er væk. Fra stats- og privatbaner, fra store banegårde til undselige små trinbrædtlignende. Deres historie og arkitektur skildres og illustreres - først og fremmest gennem talrige fine fotos.



NYHED!

DEN TRANSSIBIRISKE JERNBANE

ER UDKOMMET!

- Ny, udvidet og opdateret udgave med talrige nye billeder. 96 sider, ca. 140 ill., (ca. 48 i farver). Kr. 149,-
Både rejsehåndbog som spændende jernbanehistorie om verdens længste jernbane og vor tids største jernbane-anlæg - "BAM".

PÅ SPORET AF 1987 - 48 sider, ca. 100 ill., Kr. 98,-
Top-aktuel årbog, som i tekst og især billeder tager pulsen på de danske baner i perioden 1. okt. 1986 - 1. okt. 1987.

ROEBANERNE - 72 s., farveomsl., 130 ill., Kr. 129,-
Her skildres alle roebanernes baggrunds-historie, anlæg, drift, materiel og linjenet. 2. reviderede oplag!

BESTILLING: Indbetal på postgiro og anfør bestillingen på kuponen. Husk eksp. gebyr kr 10,- uanset ordrens omfang.

bane bøger

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

BAM er ikke færdig!

En aktuel reportage fra verdens største jernbanebyggeri - anlæggelsen af 3.200 km spor i det ugæstfri Sibirien

Af John Poulsen

Fotos: Asger Christiansen og John Poulsen, oktober 1987

I forbindelse med arbejdet med en ny bog om Den transsibiriske Jernbane, havde vi i efteråret lejlighed til at besøge en del af Bajkal-Amur Magistralen også kaldet BAM. Besøget kom i stand gennem det sovjetiske pressekontor APN i København, og vi fik derved lejlighed til at opleve den nye sovjetiske åbenhed i praksis.

Lige siden den officielle åbning af Bajkal-Amur Magistralen (Magistral = hovedlinje) i november 1984, har der verseret forlydender om, at banen slet ikke var færdig - ja nogle betvivlede helt dens eksistens. Banen går stort set igennem områder, som ikke kan besøges af vestlige turister, og fra officielt sovjetisk hold kom ikke meget nyt. Men i oktober 1987 havde vi lejlighed til ved selvsyn at konstatere, at BAM er der - men ikke er færdig.

At anlægge 3.200 km jernbane er i sig selv en kolossal opgave - det er flere km jernbane, end der f.eks. findes i hele Danmark! Men at anlægge den i de nordsibiriske områder med ufremkommelig, sumpet skovbevoksning og permafrost, over stejle, seismisk ustabile bjergkæder og gennem komplet ubeboede områder uden nogen form for veje, gør opgaven næsten ufattelig.

Det forekom i lyset af dette utroligt, at dette arbejde skulle være afsluttet på kun ti år. Det var det indtryk, man fik af de officielle sovjetiske pressemeddelelser: - efter offentliggørelsen af BAM-planen i 1974 strømmede især unge mennesker fra hele Sovjetunionen til Sibirien og færdigbyggede jernbanen - endda et år hurtigere end først beregnet.

Måske fik begejstringen realiteterne til at træde i baggrunden i de udsendte pressemeddelelser. Den festlige ceremoni med en gylden skinnespiger, som blev slået i ved Kunda 7. november 1984, blev fortolket som om, banen var færdig. Og det var den langt fra, selv om der faktisk var jernbanespor hele vejen. Dette spor var i realiteten mange steder kun et arbejdsspor, som var nødvendigt for at anlægge en moderne, veludrustet jernbane for tung trafik gennem disse vanskeligt tilgængelige områder. Flere steder valgtes således en midlertidig linjeføring med skarpe kurver og bratte stigninger. Den bliver så efterhånden erstattet af en ny, direkte linje med tunneller og broer. Det er naturligvis en dyr løsning, men nødvendigt for overhovedet at kunne fragte udstyr og materialer videre til fjernere liggende områder helt uden veje.

Lille BAM

Anlægsarbejderne startede samtidigt fra flere udgangspunkter med eksisterende jernbaneforbindelser, og den egentlige ibrugtagning af BAM er sket afsnitsvis. Den allerførste strækning, som blev færdig, var forbindelsesbanen »Lille BAM« mellem stationen BAM på den

gamle Transsibiriske Jernbane og Tynda, som er det fremtidige driftsmæssige centrum på BAM.

Udover den »Lille BAM«-strækning, som er forlænget til Berkakit kullejerne nord for Tynda, er der i dag regelmæssig drift på i alt ca. 2.000 km af BAM, fordelt på tre forskellige afsnit (se kortet). Det sidste manglende stykke på banedelen øst for Tynda blev - ifølge oplysninger fra BAMs driftsledelse - godkendt af tilsynsmyndighederne i september 1987, og regelmæssig drift er påbegyndt i november. Der er således nu daglig trafik på hele det østlige afsnit.

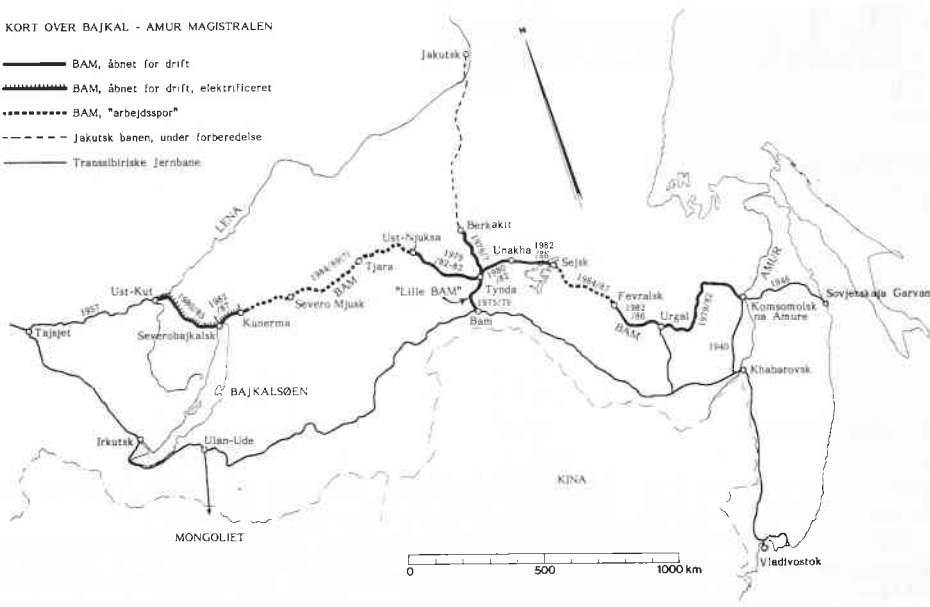
På den vestlige del har der siden 1984 været almindelig drift de godt 350 km fra Ust-Kut til Severobajkalsk, og i november 1987 åbnedes yderligere 120 km østpå til Kitjera. Vi havde lejlighed til at se de sidste klargøringsarbejder på dette afsnit, hvor der er fuldført en lang række tunneller og beskyttelsesgallerier langs Bajkalsøens stejle nordlige bred. Den midlertidige strækning lå stadig for foden af klipperne direkte ud til vandet, hvor den ville være



John Poulsen (t.v.) og Asger Christiansen foran et af de kæmpestore VL80-lokomotiver ved lokomotivdepotet i Severobajkalsk.

KORT OVER BAJKAL - AMUR MAGISTRALLEN

- BAM, åbnet for drift
- BAM, åbnet for drift, elektrificeret
- · · · · BAM, "arbejdsspor"
- - - - - Jakutsk banen, under forberedelse
- Transsibiriske Jernbane



Kort over BAM. Årstallene angiver ibrugtagning af »arbejdsspor«/åbning for alm. drift.
Tegning: Lars G. Jensen

udsat for såvel klippeskred som oversvømmelser, for Bajkalsøen kan være lige så oprørt som et åbent hav. Tunnelarbejdet her havde været særdeles kompliceret af de geologiske forhold. Således havde bygningen af en tunnel på 380 m taget tre år, og det krævede desværre to dødsopfre, da et tunnelafsnit styrtede sammen p.g.a. en underjordisk kilde. De omkomne arbejdere mindes med et monument ved søbredden.

Fra Kitjera mangler der godt 600 km til Usk-Njuksja, hvorfra banen videre til Tynda er ibrugtaget. På det mellemstykke findes det største tilbageværende arbejde på BAM: en godt 16 km lang tunnel gennem Severo Mujsk bjergmassivet. Mens man arbejder på tunnelen, er arbejdssporet ført i kurver og meget stærke stigninger - som umuliggør kørsel med større tog - og gennem to højtliggende, korte tunneller. Tunnelarbejdet her er meget kompliceret, da klippelagene er af skiftende karakter - hård granit veksler med lag med nærmest sæbelignende konsistens. Andre lag viser sig at være is fra istiden, som smelter, når bjerget »åbnes«.

Området er tilmed seismisk ustabil - forskere har således klarlagt, at en af de største naturkatastrofer i nyere tid skete her i 1952, hvor et 2.000 m højt bjerg spaltedes, og toppen af den ene del styrtede ned. Jordskælvet blev nok registreret verden over, men da der ikke boede mennesker nærmere end 300 km derfra, opdagede man først omfanget, da jernbaneanlægget forberedtes! På grund af de komplicerede forhold, regner man med, at dette strækningsafsnit først kan åbnes for regelmæssig drift i 1989.

Denne tunnel bliver strækningens længste, men der er i alt otte, samt ikke mindre end 126 større broer, og endnu arbejder ca. 6.000 mand på tunnelarbejdet ved BAM. Tunnelarbejderne har overalt været ret komplicerede, og det er forståeligt, at arbejderne ved den 6,7 km lange Bajkal-tunnel ved Kunterma, godt 100 km vest for Severobajkalsk, på klipperne over den sydlige tunnelportal med lyse sten har anbragt en inskription »Vi besejrede dig!«

Næsten halvdelen af BAM løber gennem permafrostområder, som skabte store problemer. Permafrost vil sige, at jorden i en vis dybde er frossen året rundt. Ved visse støbearbejder måtte jorden - som ville blive optøet, når

luften kom til - derfor holdes nedfrosset med store frysemaskiner, og andre steder indestøbtes tykke islag - delvis helt tilbage fra istiden - i speciel, isolerende beton.

Hvor BAM endnu ikke er åbnet for regelmæssig drift, kører der alligevel tog. Dels foregår der stadig mange materialetransporter og dels en begrænset, lokal godstrafik. Således blev det endnu ikke officielt åbnede afsnit fra Severobajkalsk til Kitjera i oktober trafikeret af godstog om natten, mens de sidste afpuddningsarbejder på en række tunneller langs Bajkalsøen foregik om dagen.

Elektrificering af BAM

Oprindeligt havde man ikke regnet med, at BAM skulle elektrificeres indenfor de første tiår. Men driftstekniske vanskeligheder med diesellokomotiverne under de ekstreme klimatiske forhold (fra minus 50 gr. om vinteren til plus 40 gr. om sommeren) har - sammen med nye energiokonomiske beregninger - medført beslutningen om gennemgående elektrificering med 25.000 V, 50 hz vekselstrøm. Elektrificeringen er påbegyndt vestfra, og er i dag fuldført på de første 500 km fra Ust-Kut, og ifølge de oplysninger, vi fik, vil hele BAM næppe være elektrificeret før omkring 1992-94.



Mindesmærke øst for Severobajkalsk. Monumentet, der skal minde om de telte, som BAM-jernbanearbejderne boede i, står på det sted ved Bajkalsøens bred, hvor de gik i land i 1974. I baggrunden ses lavinegallerierne for den nye, højtliggende banelinje, mens den midlertidige løber langs søbredden.

På det elektrificerede afsnit anvendes udelukkende to typer elektrolok. Dels VL60R, som er Co'Co' koblede enkeltlok med en kontinuert ydelse på 4.100 kw, som anvendes mest i persontog, og dels VL80R dobbeltlok Bo'Bo' + Bo'Bo' med en samlet kontinuert ydelse på 6.200 kw. Begge typer er udrustet med regenerativ bremse, og maskinerne bærer på siden af førerhuset initialerne BAM, ofte suppleret med forskellige slogans. I Severobajkalsk opføres i øjeblikket et stort depot og værksted, hvor maskinerne på den vestlige del skal vedligeholdes. Når dette depot er fuldt udbygget vil det beskæftige 2.000 mand, inkl. lokomotivførere.

På de ikke-elektrificerede afsnit anvendes store dobbelt- og trippeldiesellokomotiver, hvoraf de største 3TE116 - har tre gange 3.000 hk. Foran arbejdstog og lokalgodstog anvendes dieselektriske lokomotiver af »roadswitcher« typen TEM 2 med 1.200 hk og akselafgelte Co'Co'.

BAM anlægges med kun et spor, men på lange afsnit er gjort plads til et fremtidigt 2. spor, ligesom bropillerne flere steder er udformet, så der senere kan påbygges en ekstra bro til det 2. spor. BAMs transportkapacitet bliver trods enkeltsporet stor - ca. 75.000 tons i hver retning i døgnet. Der er for hver 20-30 km anlagt store krydsningsstationer, ofte i ellers mennesketomme områder, men ved nogle af dem er allerede vokset større og mindre bosættelser op.

Anlægget af BAM hænger sammen med de enorme naturrigdomme, som områderne rummer. Først og fremmest i form af kul, jern, kobber, tin og en lang række andre mineraler og metaller. Langs banen skal opbygges ca. ti store industrikomplekser, der skal forarbejde en del af råstofferne på stedet. Men transporten af råstoffer og bearbejdede råvarer forudsætter en jernbane, da der - på nær floderne, som er frosne en stor del af året - ingen andre transportveje findes. Ved Ust-Kut ved vestenden af BAM og ved Tynda midt på BAM er sådanne industrikomplekser i fuld gang. Men arbejdet med andre af komplekserne er blevet forsinket af de vanskelige forhold, og vi fik at vide, at også debatten om forureningsproblemer havde været medvirkende til en revurdering af nogle af projekterne.

BAM og den Transsibiriske jernbane

Det helt store direkte trafikunderlag for BAM er således endnu ikke til stede, men banen skal også aflaste den gamle Transsibiriske Jernbane syd om Bajkalsøen. F.eks. føres kultransporterne fra Tynda-området i dag via »Lille BAM« og ad den transsibiriske bane vestpå. Men den transsibiriske bane er specielt mellem stationen BAM og Irkutsk udnyttet til det yderste, så ibrugtagningen af BAMs vestlige del som transitbane er påtrængende.

I fremtiden bliver det - ligesom på den gamle transsibiriske bane - godstrafikken som bliver det afgørende, og strækningen er projekteret med en årlig kapacitet på 35 mill. tons gods, baseret på tog med op til 9.000 t togvægt. Gennemgående persontrafik ad hele BAM påregnes ikke etableret i større omfang. Men i store områder er jernbanen eneste befordringsmulighed, og f.eks. trafikeres strækningen fra Ust-Kut til Severobajkalsk af fem persontogspar i døgnet, hvoraf et var gennemgående til Krasnojarsk og visse dage Moskva. I dette område er der ingen gennemgående veje, så f.eks. må biler til Severobajkalsk transporteres på godsvogne, og de lokale tog



VL80R-lokomotiv med De sovjetiske Statsbaners våben, BAM-initialer, politisk citat om elektrificeringens betydning, det gamle lok-litra/nummer i metal og det nye, EDB-forberedte.

standser på fri strækning og sætter folk af - tilsyneladende midt i ødemarken!

De lokale tog, som »kun« kører de 350 km til og fra Ust-Kut, består kun af tre personvogne - en sidegangsvogn med »blød« klasse og to »Platzkart«-vogne, d.v.s. vogne med skæv midtergang (1 + 3 sæder) og nedklappelige sovebrikse. Det gennemgående tog til Krasnojarsk (Moskva) medfører kursvogne til Irkutsk via Tajsjet og består af 16 vogne - 13 sove- og platzkartvogne, spisevogn og post- og rejsegodsvogne.

Hvor store ændringer, BAMs allerede ibrugtagne afsnit har medført, fremgik f.eks. af udviklingen af bosættelsen Severobajkalsk ved nordenden af Bajkalsøen. Da de før-



Gennem centrum af Ust-Kut løber BAM ad en midlertidig strækning omtrent midt i gaden. En ny linje bag om byen er under anlæg.



Tjenestebygning ved en kommende krydsningsstation under opførelse, totalt isoleret midt i tajgaen.

ste anlægsarbejdere - som kom fra Leningrad - gik i land her i 1974 fandtes kun ca. 8.000 indbyggere, spredt over et område så stort som Danmark. I dag er her 45.000, hvoraf de godt 30.000 bor i byen, som er vokset op omkring jernbanestationen og et stort lokomotivdepot, som er det fremtidige centrum for den vestlige del af BAM. I byen er man ved at opføre det fremtidige centrum nær stationen, bl.a. med kulturcenter med tre sale, stormagasin og store boligblokke i seks-otte etager. De fleste indbyggere bor endnu i de præfabrikerede træhuse, som opførtes i forbindelse med baneanlægget. Byens skole var med 2.300 elever en af de største i Sovjetunionen, for mange af byens indbyggere er unge, som under jernbanebyggeriet fik smag for Sibiriens natur - og de særligt høje lønninger (op til 190%), der betales her som kompensation for de barske livsforhold. Blandt dem, vi mødte, hvoraf flere kom fra storbyer, var det dog udfoldelsesmulighederne i naturen, som var afgørende for, at de valgte at blive.

Viktor og Fjodor

Vi havde lejlighed til at tale med Viktor, som i dag er leder af teletjenesten ved BAMs vestafsnit. Han kom som ung i 1974 til BAM fra Sverdlovsk, og var således vokset op i en storby. Han sagde, at han »så at sige følte sig kaldet af projektet.« Men han havde dog ikke besluttet sig til at blive - den tanke modnedes først efter et par år. Han bor i dag i Severobajkalsk, er gift og har et barn.

Fjodor, som er journalist ved den lokale avis i Severobajkalsk, var opvokset i en landsby ved nordenden af Bajkalsøen og havde været med ved BAM 1974-1980. Han havde så at sige prøvet det hele - stået i iskoldt vand til livet, ryddet ufremkommelig taiga, overnattet i fjerntliggende hytter hos lokale jægere. Og havde oplevet glæden ved åbningen af hvert eneste lille afsnit af banen. Derfor betød det særligt meget for ham, at det lykkedes ham at være med, da den gyldne skinnespiger blev slået i ved Kunda 7. november 1984. Den af Fjodors beretninger fra anlægsarbejderne, som gjorde mest indtryk på os, var følgende:

»Efter at vi havde sprængt en klippe, opdagede vi, at sprængningen havde blotlagt en kolossal isblok, som i istiden havde været dækket af klipper. Jeg så, at der inde i blokken var en luftlomme, og med en kniv gra-

vede jeg mig gennem isen ind til luftlommen. Jeg ville prøve at indsnuse den samme luft som mamutterne!«

De mange unge anlægsarbejdere, som i 1974 strømmede til BAM, var organiseret i arbejds hold efter deres oprindelsessteder. Således var det f.eks. folk fra Leningrad, som arbejdede på afsnittet omkring Severobajkalsk. Arbejds holdenes oprindelsessteder har sat præg på bl.a. stationsarkitekturen, idet stationerne på de enkelte afsnit blev til, på baggrund af arkitektkonkurrencer afholdt blandt arkitekter fra den landsdel, som bygningsarbejderne kom fra. Således har f.eks. stationen Nija, 107 km øst for Ust-Kut, et umiskendeligt kirgisisk præg.

Vi kunne på vores rejse konstatere, at BAM faktisk findes, men ikke er helt færdig. De lokale jernbanemyndigheder forstod ikke altid vores undren herover. For dem var det en naturlig ting, at den bane, som mentes færdig for tre år siden, kun var ved begyndelsen. Og efter at have set lidt af de områder, som banen går igennem, forstår man det bedre. Bare på de 350 km fra Ust-Kut til Severobajkalsk kom vi over fire store broer, over 800 m højreliggende bjergpas, hvor snestormen allerede 15. oktober hylede, og gennem en syv km lang tunnel. På hele denne strækning så vi kun de fem bosættelser, som var vokset op ved stationerne på BAM. Før banen havde her stort set ingen bebyggelse været, og kun fem km veje, som kun var farbare i frostvejr.



Passagererne er netop steget ud af lokaltoget til Severobajkalsk i Nija, 107 km øst for Ust-Kut.



Arbejdstog, 20 km øst for Severobajkalsk. Dette afsnit er nu åbnet for almindelig trafik.



Ved lokomotivdepotet i Severobajkalsk anvendes til rangering et TE3 diesel. Det er en meget driftssikker Co'Co' + Co'Co' maskine med 2 x 2000 hk, og de anvendes meget til arbejdstog under anlægget af BAM

Jernbanemyndigheder lagde heller ikke skjul på, at BAM har kostet uhyre anstrengelser og en ufattelig mængde kapital at anlægge - og desværre også nogle døds ofre, specielt ved tunnelarbejderne. Uanset om det har taget 10 eller 15 år, når BAM står færdig, er det et imponerende anlæg. Det var således ikke helt ved siden af, når en astronaut ved et besøg i Severobajkalsk havde udtalt, at BAM var et byggeri så stort, at det kunne ses fra verdensrummet! Dermed er det dog ikke slut med jernbanebyggeriet i Sibirien. De første anlægsarbejder på

en bane fra Berkakit godt 800 km nordpå til Jakutsk ved Lenafloden er i gang, og man regner med at åbne det sidste afsnit i 1995. Ved Jakutsk er forholdene endnu mere ekstreme, idet temperaturen om vinteren kan nå ned på minus 63 gr.! Og så diskuteres planer om en fortsættelse af denne bane fra Jakutsk godt 1.200 km mod nord til havnebyen Magadan ved Ishavet! Der er ingen tvivl om, at vor tids største jernbanebyggeri fortsat vil foregå i Sibirien. □

Sporhunden



Redaktionens udsendte medarbejder - sporhunden - sad i sidste nummer pænt i snor på **Skibstrup** station på Hornbækbanen. Blandt kun 22 rigtige svar blev Wilhelm Frenndrup, Valby, den heldige vinder af en jernbanebog.

Køteren er blevet på Sjælland og deltager på billedet i en afskedtur - ikke for MO 1846, som stadig lever - men for stationen, hvor der for øvrigt indtraf en stor ulykke i sommeren 1966. På det tilbageværende sporareal suser internationale tog dog stadig igennem. Send din løsning til redaktionen i Holte senest 15. maj 1988. Foto den 22. maj 1982: Jakob Stilling.



Gåture på nedlagte baner

At finde »spor« af fortidens jernbanenet er en yndet sport. I en serie af artikler bevæger vi os til fods på en række nu svundne baner for at se, hvad tidens tand har efterladt. I den første fortælles om SKRJ - 16 år efter nedlæggelsen

Af Christian H. Herlufsen og Henrik Bache

Den 28. juli 1984 påbegyndte vi turen Rødkærsbro-Silkeborg til fods. Vi startede kl. ca. 10 med rygsæk, notesblok, fotografiapparat, madpakke og godt humør.

I Rødkærsbro er der intet at finde i dag: drejeskive, remise, vandkran og perron - det hele er væk. I km 0,5 hvor Kjellerupbanen drejede fra Langaa - Struer banen, fandt vi de første spæde tegn på banens eksistens. Det var en bunke telefonmaster. Omkring km 1,0 fandt vi selve banen i form af en markvej, som en bondemand ofte benytter. Efter en kilometer holdt vejen op, og vi gik nu på selve den uberørte sandballast. Ved 3,5 km ligger Bredmose trinbræt. Her står resterne af venteskuret endnu (to af væggene samt det meste af taget). Der ligger sveller på begge sider af vejoverskæringen.

Stykket fra Bredmose til Sjørsløv bestod udelukkende af dyrkede marker. Sjørsløv station: - stationsbygning med toiletbygning, pakhuis (alle med nye tagsten), svinefold, læsserampe, perronforkant, store stakke af sveller og en lille pudsig kreaturrampe på skinnehjul. Stationen tilhører syforretningen »Strikken«. I Sjørsløv måtte vi midlertidigt afbryde turen, da vi måtte på jagt efter en kuglepen. Vi havde begge i kampens hede glemt en sådan, og vi syntes, at det var på tide at få skrevet noget ned, inden vi glemte det igen.

Efter en temmelig besværlig tur til Aunsbjerg trinbræt, hvor der i øvrigt intet er tilbage, holdt vi en frokostpause, næsten på stedet, hvor venteskuret må have stået. Derefter fortsatte vi turen gennem tæt krat og store korn-

marker. Ca. 200 meter før Donsborg trinbræt var der ryddet en bred sti. Det undrede os lidt, men vi fik hurtigt forklaringen, for længere fremme stod otte fuldt besatte bilstader (kraftig hastighedsnedsættelse!). Donsborg trinbræt er nu kun en frodig græsmark. Ca. i km 9,0 fandt vi to rustne underlagsplader og to lasker.

Indkørslen til Kjellerup station er nu en bred asfaltvej med navnet »Dæmningen«. Kjellerup station: - selve stationspladsen er asfalteret og bruges som lastbilparkeeringsplads. Remisen anvendes som garage for kommunale biler, gangbroen over stationspladsen er intakt og bruges stadig, og stationsbygningen bruges af Arbejdsformidlingen. Udkørslen fra Kjellerup er en asfalteret cykel- og gangsti, som længere henne skifter til en grussti, der senere slutter i et tæt krat. Et sted mellem Kjellerup og Hindbjerg tabte vi banen, men efter en tids søgen fandt vi den dog igen (tæt fulgt af en flok køer). Hindbjerg station: - stationsbygning med toiletbygning og pakhuis. Stationen er privatbolig. Stykket mellem Hindbjerg og Nørskovlund er på 1,7 km, deraf er der ca. 20 meter af banen tilbage, resten er dyrkede marker. På dette stykke tabte vi banen mange gange.

Nørskovlund trinbræt: - ca. 75 meter intakt perron, men venteskuret manglede. I km 5,0 (da banen i 1924 blev ført videre fra Kjellerup til Silkeborg, begyndte man mærkeligt nok forfra med at tælle kilometre) fandt vi en mast, der har båret »giv agt«. Hinge station: - stationsbygning med toilet og perron. Pakhuset var nedrevet. Her sluttede vi første etape af turen. Da havde den taget os ca. seks timer.

Jagten genoptages

Den 8. september kl. 9 fortsatte vi, hvor vi havde sluppet. Denne del af strækningen viste sig at være langt mere fremkommelig og naturskøn end den første del. Vi kan anbefale strækningen Hinge-Lysbro som en dejlig gåtur for hele familien, da banen her ligger fuldstændig, som da man fjernede sporet, og der bliver klippet grene, hvor det er nødvendigt. I km 8,0 kom vi ud på Hinge dæmning, hvor et dæmningsskred i 1954 resulterede i en frygtelig togulykke: et arbejdstog bestående af damplokomotiv og nogle grusvogne væltede ned af dæmningen, hvorved både lokofører og fyrbøder omkom. I dag kan man stadig se, hvor dæmningsskredet skete, da dæmningen her er bredere. Banen går her over Alling Å, og denne bro er stadig intakt. Derfra gik vi i et meget naturskønt område, indtil Lemming station pludselig dukkede op. Den erklærede vi som værende den mest velbevarede station på strækningen: stationen var malet op, og taget var blevet



Medens der endnu var liv på Kjellerupbanen. SKRJ M 3 og D 71 på Kjellerup station den 17. marts 1968. Foto: Chr.H. Herlufsen



Lemming station 8. september 1984, det smukkeste bevarede bygningsværk fra den hedengangne bane.
Foto: Henrik Bache

fornyset, men ellers var alt ved det gamle: stationsskilt, bygningens årstal og skilte på dørene - d.v.s. udskåret i træet i selve døren »Ventesal« og »Tjenesterum«. På selve stationspladsen fandt vi en læsserampe og en ca. ni meter lang skinnestreg.

Ørvadbros trinbræt: - stationsmærke ved indkørsel og på området lå der løse perronforkanter. Skægkær station: - stationsbygning med toiletbygning. Pakhuset var nedgravet, og på selve stationspladsen fandt vi et lille skur bygget af sveller - hvad formålet med dette skur har været er uvist. Ca. 500 meter før Øster Broding station afløses den gamle bane af en grusvej, som senere bliver til en asfaltvej - en stille villavej. Stationen ligger som et af husene på denne villavej, side om side med moderne parcelhuse. På grund af en høj hæk kunne vi ikke se bygningens tilstand, men holdt dog en tiltrængt frokostpause her.

I km 20,0 fandt vi, nærmest ved en tilfældighed, resterne af et grusgravsidespor, der var blevet revet op i 1959. Dengang man hev sporet op, tog man kun skinnerne og lod svellerne ligge, og de ligger der alle endnu, dog under flere centimeter mos og græs.



Kortudsnit fra dengang der løb seks baner mod Silkeborg.

Vi gik nu over Vestre Ringvej ad en betonbro bygget i 1954. Pludselig kom vi ud på en lille bro, hvorunder resterne af Lysbro Teglværks 675 mm bane ligger. Der er ca. 50 m brugbart spor med sveller, sporskifter og det hele - derudover ligger der en del løse skinner spredt i området. Derefter kom vi ind på Lysbro station, hvor der i dag findes stationsbygning med toiletbygning, pakhus og en vognkasse af Hd-typen. Bygningen er istandsat indvendig og bruges af »Perronteatret« i Silkeborg. Kort efter Lysbro stødte banen op til Skanderborg-Herning banen og fulgte denne ind til Silkeborg station, hvor banen, som noget ret enestående, havde holdeplads på gadesiden af stationen. I Silkeborg ligger SKRJ's remise endnu (1984). Den bruges som lager for skrot og skrammel. På perronsiden af stationen hænger et skilt, hvorpå der står: »Udgang til Kjellerupbanen,« dog er »til Kjellerupbanen« blevet malet over. Stationen bærer stadig præg af at have været et knudepunkt. Der hænger skilte, der henviser til tog mod Langaa og Bryrup, og som viser afstanden i km til Bramming og Laurbjerg. Disse er dog også blevet malet over.



Man får næsten lyst til at tage turen selv. Bredmose trinbræt den 28. juli 1984.
Foto: Henrik Bache

Exit SKRJ

Det var bemærkelsesværdigt at se overgangen fra stykket Rødkærsbro-Kjellerup (åbnet i 1912) og stykket Kjellerup-Silkeborg (åbnet 1924). Arkitekturen på stationsbygningerne var vidt forskellig på de to dele, og selv trinbrætskurene var der gjort mere ud af på den ældste del: skurene her var murede og havde skifertag, hvor man på den nyere del brugte simple træskure.

Af banens materiel findes i dag kun to enheder: SKRJ P 54, en åben godsvogn, som HgJK bruger som kulvogn, og SKRJ M4 »David«, som indtil for nyligt tilhørte ØSJS. »David« blev bygget af Triangel i 1932, men nedbrændte i 1956. Den blev genopbygget på Scandia til noget, der skulle ligne et diesellokomotiv og kørte som et sådant frem til banens lukning i 1968.

Vi håber, at denne artikel har givet nogle af læserne lyst til selv at tage ud og finde resterne af en nedlagt jernbane. Gør det, mens man endnu kan finde »sporene«. □

Redaktionen modtager med glæde lignende turbeskrivelser.

Oddesundbroen 1938-1988

I dag ligger den der bare - net og nyttig - og 50 år gammel. Lad os ikke glemme forhistorien om Nordjyllands anden navlestreng til »fastlandet«.

Af Bent Jacobsen

Sidste år fejrede DSB og Vejdirektoratet 50-års jubilæet for Storstrømsbroen og den nye Masnedsundbro med bl.a. damptogskørsel og veteranbilkortege over broen. Det var en festlighed, der tiltrak om ikke helt så mange mennesker, som broindvielsen i 1937, så dog så mange interesserede, at det viste, at vi her i landet stadig nærer stor beundring og interesse for de store broanlæg fra 30'erne.

I år, nærmere bestemt den 15. maj, kan vi notere endnu et jubilæum, idet Oddesundbroen mellem Hardsyssel og Thyholm ved Limfjordens vestlige del da blev indviet for 50 år siden.

30'erne var jo et årti, der bragte os mange nye broer. Det var alle store og nationalt betydningsfulde anlægsarbejder, ikke alene på grund af deres trafikale betydning, men også fordi de var igangsat midt i en af de værste økonomiske kriseperioder her i landet for at skabe øget beskæftigelse og sætte gang i økonomien. Ikke mindst Limfjordsegnene blev tilgodeset med nye broer. Der blev således anlagt broer ved Vilsund mellem Thy og Mors, ved Aggersund mellem Hanherred og Himmerland, og de gamle broer for vej og jernbane mellem Aalborg og Nørre Sundby blev fornyet, og endelig fik vi den længe savnede bro ved Oddesund, som her skal omtales nærmere.

De første planer

Der havde længe været talt om en fast forbindelse ved Oddesund. De første ideer herom blev fremsat allerede i 1850, hvor man forestillede sig at anlægge en dæmning

omtrent, hvor broen nu ligger. Det blev der dog ikke noget af. I stedet blev der etableret en jernbanefærgesforbindelse, som åbnede den 23. juni 1883, mere end et år efter, at Thy-banen var åbnet for driften den 20. april 1882, men et halvt år før jernbanefærgerne på Storebælt begyndte at sejle. Oddesundoverfarten var således den ældste færgeoverfart åbnet af DSB. (Lillebæltoverfarten fra 1872 var som bekendt etableret af De Jydsk-Fynske Statsbaner).

En betænkning fra 1912 foreslog ligeledes en dæmning, men dog forsynet med sluse og klapbro af hensyn til skibsfarten. Denne forbindelse skulle være en kombineret vej- og jernbanedæmning.

Broen bygges

Først med loven af 8. april 1932 om bygning af en vej- og jernbanebro såvel over Storstrømmen som over Oddesund blev der mulighed for at sætte brobyggeriet i gang.

Selv om Oddesundbroen, der er en lavbro, ikke virker helt så imponerende i landskabet, som Lillebæltbroen og Storstrømsbroen, var den dog Danmarks tredjestørste bro dengang og helt igennem et stykke dansk arbejde udført af danske firmaer.

Broen er bygget som en lavbro med et klapfag med 30 m fri gennemsejlingsåbning. Den samlede bro længde er 472 m, inddelt således at der over den midterste og dybeste del af sundet er anvendt tre større brofag med hver ca. 70 m spændvidde, og umiddelbart nord for disse er klapfaget anbragt. På hver side af dette midterparti fin-



Da der endnu var færgefart til Thyholm. Billedet af K 598 med et passagertog er taget umiddelbart inden broens indvielse. I baggrunden skimtes til venstre D/F Valdemar. Arkiv: Thyholm Historiske Forening.

des tre mindre brofag, hver med ca. 35 m spændvidde. Broen er forsynet med et enkelt jernbanespor samt med en 5,6 m bred kørebane og et ca. 2,5 m bredt fortov.

Den største vanddybde på brostedet er ca. 24 m, og bunden består i stor dybde af et meget uensartet materiale. Ved strømpillernes fundering er anvendt den af Statsbanerne allerede tidligere ved Allsundbroen benyttede kombination af pælefundering og trykluft. Sænk-kasserne blev her ved Oddesund støbt i omvendt stilling på beddingen, men var således afbalancerede, at de ved stabelafløbningen drejede sig 180°. Pælene var alle træpæle og af diameter ca. 44 cm. De pæle, der skulle ramme under pillerne nærmest land, ville få en længde af ca. 35 m, og da træpæle af sådan længde ikke kunne skaffes, blev pælene sammenbygget af to stykker. Den største opnåede pælespidsdybde er \div 45,2 m, og der er i alt rammet 1.128 pæle med en samlet længde af 21.700 m. Ca. halvdelen af pælene var granstammer leveret fra Frijsenborgskovene.

Overbygningen er helt igennem udformet som ca. 2,6 m høje pladejernsdragere, der i de tre store fag er armeret med stangbuer (langerske dragere). Alle dragere er simpelt understøttede. Spændvidden for klappaget er 34 m. Klappen er enkeltfløjet med kontravægten skjult i hulrummet i klappillen. Der er overalt i broens overbygning anvendt stål 44. Overbygningen er monteret på en byggeplads i land, hvorefter de enkelte brofag ved pontoner er sejlet ud til pillerne. Den samlede stålvægt i broen udgør ca. 3.200 tons og den samlede betonmængde ca. 21.500 m³. Arbejderne ved broanlægget m.v. blev påbegyndt i sommeren 1935.

Indvielsen

I foråret 1938 var der stor travlhed for at få broen færdig, og som sædvanlig blev der truffet mange foranstaltninger til en festlig broindvielse. En uges tid før den 15. maj kørte det første tog over broen. Det var generalprøven på indvielsestoget, og det bestod af ni vogne og to lokomotiver samt et lokomotiv, der skulle skyde bagpå. De to lokomotiver var D 808 og D 838. Det var meningen, at broindvielsen skulle ske fra sydsiden, og der blev derfor anlagt tribune og en midlertidig perron ved festpladsen.

I broindvielsen deltog Kong Christian X og flere medlemmer af den kongelige familie, trafikminister Fisker og repræsentanter for de lokale myndigheder, entreprenørerne, og hvem der nu plejer at deltage ved den slags store begivenheder.



Stemmingsbillede fra indvielsesdagen.

Arkiv: Thyholm Historiske Forening

Kongen og de indbudte gæster ankom til festpladsen kl. 10.28 med tog 6725 efter at have rejst hele natten med salonvognen via Århus, Langå og Struer.

Ved ankomsten var broklappen rejst i vejret for at symbolisere, at Thy endnu ikke - officielt - var gjort landfast med Hardsyssel. Efter trafikministerens og Kongens taler trykkede Kong Christian på en dertil anbragt knap og udløste herved bromekanismen, således at broklappen gik ned.

Gæsterne tog herefter atter plads i indvielsestoget, som kl. 11.05 kørte langsom frem mod Oddesundbroen, hvor det præcis kl. 11.10 sprængte den ved indkørslen til broen udspændte snor, samtidig med at de første biler passerede.

Indvielsestoget blev fremført af to D-maskiner (type IV) fra Struer maskindepot. Toget fortsatte til Thisted, hvor banegården i anledning af den trafikale begivenhed var blevet frisket op. Forhallen havde fået ny flisebelægning, ventesalen var blevet malet og facaderne rensed og pudset. Banegården var desuden blevet udstyret med en ny stor drejeskive, der kunne tage de store lokomotiver.

De kongelige gæster med følge returnerede allerede fra Thisted kl. 12.55 efter kun en halv times ophold. På tilbagereisen blev toget fremført af to K-maskiner helt til Fredericia via Herning.



Fra bygning af broen. Et af brofagene bugseres på plads i det smalle farvand. Arkiv: Thyholm Historiske Forening.



I mange år var trækraften ad Thybanen de »evige MO-vogne«, men fra slutningen af halvfjerdserne overtog MR togene størsteparten af driften, suppleret af de få Intercitytog. Om et år eller to vil også IC/3 tog befærde den smukke bro.
Foto 25. juli 1982: Jan Forslund

De sidste færger

Indvielsen af broen betød samtidig afslutningen på endnu et kapitel i dansk færgefarts historie. Trods den korte afstand mellem Oddesund Nord og Oddesund Syd, som de to færgestationer officielt var benævnt, havde det smalle farvand, der lå stærkt udsat for vestenvinden og med en ofte kraftig strøm, tit givet problemer for færgedriften. Så sent som den 8. februar 1938 måtte færgen således opgive at gå over efter fire timers for-gæves stampen og træden vande.

Mange af DSBs små færger havde i de 55 år, som overfarten eksisterede, gjort tjeneste ved Oddesund. Således har hjulfærgerne »Fredericia«, »Lillebælt«, »Hjalmar« og »Ingeborg« sejlet på overfarten, efterhånden som de blev overflødige ved Lillebæltsoverfarten. Også »D/F Valdemar«, den navnkundige isbryderfærge, var stationeret ved overfarten, indtil broens åbning, men ellers var det »H/F Kronprins Frederik«, der betjente ruten som fast færge fra 1933 og indtil overfarten blev indstillet.

På overfartens sidste dag sejlede foruden »Kronprins Frederik« også »Orehoved« på ruten. Sidstnævnte færge, der var blevet overflødig på Masnedø-overfarten i 1937, var i dagens anledning forsejlet til Nykøbing Mors, hvorfra den afgik den 15. maj kl. 6.00 med rejsende til Oddesund Nord, hvortil den ankom kl. 8.00. Efter broindvielsen afsejlede den kl. 13.30 med ankomst til Nykøbing Mors kl. ca. 15.30. Prisen for dette Limfjords-krydstogt var to kr. for en enkeltbillet og tre kr. for en returbillet.

Færgerne sejlede på Oddesund-overfarten fra kl. 7.25 til kl. 11.05 efter en særlig plan. Ingen af færgerne overførte jernbanevogne, og befordring af rejsende fandt sted uden betaling.

Kl. 13.30 blev overfarten definitivt indstillet, og søfartschefen kunne samle mandskabet ved overfarten til en kort takketale.

Broens betydning

Broforbindelsen betød naturligvis forbedringer for togtrafikken. Da der samtidig var foretaget visse forstærkninger på Thybanen, kunne MO-vognene indsættes i en række tog mellem Struer og Thisted. Øvrige tog blev fortrinsvis fremført af D- og K-maskiner.

Der blev nu tre gennemgående togpar daglig mellem Thy og Fredericia. Rejsetiden mellem Thisted og Struer, der før med færgeoverfart udgjorde 2 timer og 16 minutter, kunne nu med broforbindelsen sættes ned til 1 time og 36 minutter.

For vejtrafikken medførte broen selvfølgelig også betydelige forbedringer, og biltrafikken steg da også kraftigt, indtil krigen to år senere satte en midlertidig stopper herfor.

I modsætning til Lillebæltsbroen og Storstrømsbroen har Oddesundbroen dog kunnet klare trafikpresset gennem de forløbne 50 år. Når der ikke er opstået noget pres for at få bygget en ny vejbro på denne strækning, kan det formentlig hænge sammen med, at Sallingbroen blev åbnet i 1979. Den gennemgående trafik til og fra Thisted og den hastigt voksende havneby Hanstholm synes at foretrække den mere direkte vejforbindelse fra Østjylland via Salling og Mors. □

Udflugt?

Der er nok at vælge imellem

**Mariagerbanen
Limfjordsbanen
Museumsbanen
D-maskinegruppen**

»jernbanen« nr. 3

Udover artiklerne (se side 34) indeholder bladet:

**Museumsbanen har købt MY 1104
Medlemstallet i DJK fordoblet
»Den skæve bane« genopstår
Sporhunden i Hundested**

Redaktionen håber på, at nummer 2 udsendes tæt på den 1. april.

Danmark for fuld damp 1. del

*På sporet af sønderjyske specialiteter...
En beretning om en anderledes ferieform*



Af Henrik Frost og Peer Kurland

Søndag den 26. juli 1987 ankom to personer til Odense H. Det var med spændte forventninger, vi begav os hen til spor 9, hvor et broget udvalg af DJKs vogne sammen med D 826 skulle bringe os en tur rundt i Danmark, nærmere betegnet Sønderjylland. De fleste af turens deltagere samlede i løbet af aftenen, hvor vi blev indlogeret i Bgc 008, som skulle være vores hjem i de næste fem dage.

Mandag ved morgenbordet i Au 405 blev vi budt velkommen af Preben Clausen, som orienterede om selve turen og arbejdsopgaverne. Formiddagen var til fri disposition, dog undtaget middagsholdet, som skulle på indkøb. Kl. 11.30 fløjtede togfører Bent Nathansen afgang for »Danmark for fuld damp 1987«. Turen over Fyn gik hurtigt, og udsigten over Lillebælt blev nydt. I Fredericia var der afsat tid til kul- og vandpåfyldning samt vask af vognene. Artiklens forfattere listede dog diskret bort, og besøgte i stedet signalpost 1, hvor vi blev venligt modtaget.

En kort køretur bragte os til Kolding, hvor vi med flag og hurra-råb (og til stor undren for lokale rejsende) fejrede Poul Skov Hansen, som netop på denne tur bestod sin lokoførereksamen. En del af de deltagere, der havde

medbragt egne cykler, benyttede lejligheden til at se Kolding by og Koldinghus. Afg. fra Kolding kl. 17.15 mod turens egentlige mål: Sønderjylland.

Efter omrangering i Vojens fortsatte vi mod Haderslev. Sporet på Haderslevbanen er stadigvæk fortræffeligt, hvilket især vakte glæde i Au-vognens køkken (ingen dansende gryder), hvor Henrik Frost tilberedte Sønderjysk gullasch; det er helt sikkert første gang, noget sådant er foregået på Haderslevbanen.

Ved ankomsten til Haderslev Vest blev vi modtaget af en anden veteran, hr. Aagaard (tredje generation af jernbanefamilie i Haderslev), som fremviste billeder og effekter og fortalte om banerne ved Haderslev. I remisen stod Fs 263. Efter en fortræffelig middag (det syntes kokken i hvert fald) og en flot solnedgang gik vi til ro.

Tirsdag morgen var der mulighed for at overvære det daglige godstogs ankomst. Normalt er dette tog fremført af Ardelt, men da man ingen driftsklare havde i Vojens, måtte man bruge en MH.

Efter vores afgang fra Haderslev, fik vi i toget besøg af TV-Syd, som lavede en lille udsendelse om denne måde at holde ferie på.



Henrik Frost serverer sin specialitet for sultne deltagere i »Danmark for fuld damp«. Foto: Peer Kurland
 Gruppébilledet andetsteds i artiklen er taget af Henrik Frost den 31. juli 1987 i Ribe.

Vel ankommet til Aabenraa hensatte vi stålvognene, og vi fik mulighed for at lave et lille godstog med togførrvogn (CU), ved at låne godsvogne i Aabenraa og køre et stykke ud ad banen. En del nysgerrige var mødt op for at se toget. Samtidig fik D-maskinen vand på, og kl. 15.45 var vi parate til at afgå til Tinglev via Rødekro.

På trods af Sønderborgbanens stejle stigninger klarede D-maskinen, under ledelse af Halvor Bech, turen i fin stil, og vi ankom til Sønderborg H i eksprestogsfart. Efter ankomsten blev vi rangeret ned til godsterrænet lige ved kanten af Alssund og Chr. d. X's Bro (se billedet i »jernbanen« 6/87). Om aftenen lavede Ole Plum pandekager med solbærrøm, som vi nød sammen med aftenstemningen og udsigten over den oplyste havn og bro.

Onsdag formiddag benyttede en del lejligheden til at bese byen og Sønderborg Bystation, som nu er rutebilstation. Der var endvidere mulighed for at se den lokale Köff traktor rangere over Chr. d. X's Bro; det var et flot syn med Dybbøl Mølle i baggrunden.

Kl. 10.50 var der omsider afgang, men kun for en kort tur til Gråsten, hvor et to timers ophold gjorde det muligt at bese byen, slottet og den kongelige ventesal på stationen. Enkelte havde cyklet til Gråsten fra Sønderborg og sluttede sig igen til os inden afgang.

Det var en flot tur på Cu'erens bagperron mod Tinglev, hvor vi efter omløb fortsatte mod Padborg. I Padborg var det ikke stationen eller byen, som vi blev tiltrukket af, men derimod en forretning med en nærmest magnetisk

virkning; - nemlig grænsekøbmanden lidt længere nede af Hærvejen. Desværre var det ikke muligt at føre toget over på den anden side af grænsen, men de medbragte cykler viste sig igen at være til stor nytte, når de indkøbte varer skulle fragtes tilbage til toget. Endvidere viste Padborg stations budcykel sig at være effektiv i den anledning.

Efter at de rejsende og deres rejsegods var vel indlæst, fortsatte vi mod Tinglev-Tønder. Vejret var overskyet, men alligevel var der rift om de medbragte stole på Cu'erens bagperron; her blev det typiske sønderjyske landskab nydt, sammen med andre typiske varer fra den anden side af grænsen - der blev vist dampet lige så meget fra bagperronen som fra lokomotivet. Vi fik dog tid til et par fotostop. På Tønder Øst måtte vi vente på indkørselstilladelse til Tønder H, og her udspandt følgende episode sig: En øjensynlig ferietræt far på biltur kom ud af ekspeditionsbygningen med is til familien. Da han så den afslappede stemning på togets bagperron, udbød han: »Den ferieform må vi prøve til næste år«.

Om aftenen fik vi pølser, der var ristet på D-maskinens fyr. Der var en særegen hyggelig stemning over at sidde på perronkanten og spise. Det småregnede ganske vist lidt, hvad der vel ikke kan overraske nogen, når der er tale om sommeren 1987, men der var mulighed for at rykke sammen under perrontaget. For en enkelt fotofanatiker (Peer) måtte dagens natstemningsbillede jo ikke forømmes, så også Tønder H's hovedbygning blev forevigeget.

Torsdag morgen var det muligt at overvære godstogets ankomst fra Tinglev for de særligt morgenfriske. At Tønder H engang var et stort jernbaneknudepunkt kunne stadigvæk ses, men nu er der kun to perronspor tilbage. Remisen findes endnu, men er meget forfalden og uden spor. Endvidere er sporet over grænsen intakt, men kun af militærstrategiske grunde.

Nogle gik nu på byvandring, men vi var fem, der tog rutebilen til Niebüll, hvor vi besøgte det obligatoriske supermarked og banegården, som var en noget udbygget udgave af Tønder H, men mere livlig og i tilgift fik vi armsignaler og håndbetjente bomme. Vi nåede også at kaste et kort blik på privatbanen til Dagebüll, inden vi skulle tilbage.

Undervejs mod Ribe havde vi et ophold i Skærbæk, hvor en bus kørte os en tur rundt på Rømø. Vi besøgte Rømø kirke og stranden (Kommandørgården var desværre lukket).

Kl. 16.12 ankom vi til Ribe, hvor turens festmiddag skulle afholdes. Denne stod Preben Clausen for, og den var fortræffelig. Senere på aftenen var der mulighed for at følge vægteren rundt i Ribe by, men vi var nogle, der ikke kunne lørive os fra at høre Halvor Bech fortælle historier fra sin tid som lokomotivfører.

Fredag formiddag var det muligt at se på den smukke Ribe by, hvor storkene stadig er ægte. Endvidere fik vi tid til fotokørsel på broen over Ribe Å og til det obligatoriske gruppebillede.

Afsted til Bramming hvor vi kun standsede to gange undervejs: Ét for (diskret) tømning af latrinspandene og ét for fotostop ved Gredstedbro. På grund af dette stop var det desværre ikke muligt at nå et fotostop ved indkørselsarmsignalet i Bramming - det sidste med kun én vinge. Til gengæld nåede artiklens forfattere et flot udkør-

selsbillede med armsignaler, da vi, sammen med to andre deltagere, valgte at afslutte turen her. For turens øvrige deltagere var der mulighed for at fortsætte med en tur Esbjerg-Bramming-Grindsted om lørdagen, og derefter benytte liggevoغن til Odense lørdag nat.

★

Afslutningsvis må man sige, at »Danmark for fuld damp« i sin nuværende form er blevet en succes. At jernbaneinteresserede sammen med venner, familie og turister er fælles om turen, er på flere måder en god ide: Dels er det muligt at dyrke sin jernbaneentusiasme og fremvise for familie og venner, hvad denne sære hobby kan bestå i - dels er der afsat tid til at se byer, seværdigheder og andre ting, så de, der ikke er jernbaneinteresserede, også kan få noget ud af turen. Alle kan jo i fællesskab nyde den smukke landsdel, man kører igennem. Overalt bliver man venligt modtaget af Statsbanernes personale, som i vor tilstedeværelse finder en behagelig afveksling i dagligdagen.

En ting, vi også vil fremhæve, er fællesskabet. Alle har opgaver, der skal udføres, for at turen kan fungere; alle navne er skrevet på en liste, hvor vi så veksler mellem de forskellige arbejdsopgaver: Madlavning, rengøring, kul-læsning m.v. Vi kan varmt anbefale denne ferieform. □

Danmark for fuld damp 1988

DJK tilbyder også i år en ferietur med damptog i seks dage med fem overnatninger.

Turen starter i Vejle 19. juni og slutter i Århus 24. juni. Undervejs overnattes i liggevoغن eller sovevoغن i Silkeborg, Holstebro, Thisted, Viborg og Grenå.

Pris pr. person 840 kr. og 30 kr. pr. nat. Børn under 15 år halv pris.

I toget medtages cykler, så man kan cykle ture undervejs, hvor toget gør ophold. Alle deltagere er med til at få toget til at fungere - læsse kul - gøre rent - pudse lokomotiv o.s.v.

Der medfølger en spisevoغن, hvor man kan indtage sine måltider. Disse er ikke med i prisen.

Nærmere oplysninger og tilmelding til:

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



Sommerstemning for fuld damp. Også i 1988 kører ferietog - se beskrivelsen ovenfor. Foto på Aa:enraabanen 28. juli 1987: Henrik Frost

Jernbanenyt - kort fortalt

Nyheder fra ind- og udland
I dette nummer: DSB, Veteranbanerne og
Udland.



Rullende materiel

Materielstatus nytår 1987/88

Pr. 31. december 1987 rådede DSB over følgende antal trækraftenheder og vogne (tilsvarende tal for 1986 i parentes):

1. Elektriske lokomotiver (25 kv 50 Hz):		
1.1 Toglokomotiver	10	(10)
2. Motormateriel:		
2.1 Toglokomotiver	189	(198)
2.2 Rangerlokomotiver	121	(123)
2.3 Traktorer	72	(77)
2.4 Motorvogne	212	(212)
2.5 Bivogne	37	(37)
3. Elektrisk materiel (1,5 kv =):		
3.1 Motorvogne	299	(299)
3.2 Bivogne	299	(300)
4. Persontogsmateriel:		
4.1 Siddevogne	755	(765)
4.2 Liggevogne	25	(12)
4.3 Sovevogne	17	(2)
4.4 Specialvogne	6	(3)
4.5 Rejsegodsvogne	15	(15)
4.6 Postvogne	64	(57)
5. Godstogsmateriel m.v.:		
5.1 Lukkede Godsvogne	3.063	(3.320)
5.2 Åbne godsvogne	1.495	(1.608)
5.3 Tjeneste- og tjenestegodsvogne	1.354	(1.516)
5.4 Privatejede vogne	377	(494)

Trækraftenhedernes antal, literering og nummerering sammenholdt med nedenstående kan udledes af tabellen på side 48 i årbogen »På sporet af 1987«, forlaget banebøger 1987.

I finansåret 1987 er følgende enheder tilgæet driftsmaterielbeholdningen:

Ad 4.2: **9 stk. Bcm 51-40, 420-428** (købt af DB, tidl. (type 241/251) 52-40, 130, 152, 163, 165, 177, 179, 260, 263, 265 - samt 52-40 247, der »kannibaliseres« for reservedele); vognene, der renoveres hos Ascan Scandia, benyttes i DSB chartertog (i vinterperioden: »Skiløberen«) og er derfor RIC-mærket (regime 51); **4 stk. Bcm-o 51-40, 412-415** (købt fra konkursboet efter »IAO-Apfelpeil-Waggon Betriebsgesellschaft«, opr. »US Transportation Corps«, tidl. 06-40, 609, 608, 602, 611); vognene er renoveret hos »Bremer Waggonbau G.m.b.H.« og benyttes i København-Struer løb, vognene er derfor udstyret med egenvarmeanlæg af hensyn til

kørsel i MR-tog nord for Fredericia (underlitra o = olietyr; vognene har i øvrigt elektrisk opvarmning).

Ad 4.3: **5 stk. WLABmh 71-41, 801, 805, 807, 818, 819** (købt af DSG, se »jernbanen« nr. 6/86, side 142 og nr. 2/87, side 46); **10 stk. WLABr 75-72, 021, 064, 067, 069, 076, 077, 081, 094, 095, 098** (lejet af BR, tidl. (type SLE Mk. 3) 10721, 10664, 106.. (o.s.v. identisk med endecifrene i DSB-nummeret)).

Ad 4.4: **3 stk. Ckm 89-90, 601-603** (se »jernbanen« nr. 5/86, side 105); vognene er under montering hos Ascan Scandia - og var således ikke sat i drift ved årsskiftet.

Ad 4.6: **10 stk. Pbm 90-44, 750-759** (købt af DBP, tidl. 00-33/43, 603, 028, 635, 641, 642, 631, 606, 605, 078, 627); vognene renoveres af Centralværkstedet i Århus, et par vogne er sat i drift for afprøvning i DBs beige/oceanblå farver.

Ad 5.1: **46 stk. Hbbillns 246 0, 000-045**, leveret fra Ascan Scandia.

★

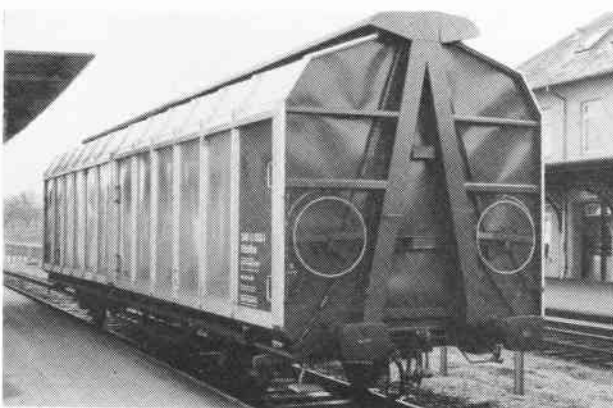
I finansåret 1987 blev følgende enheder slettet af driftsmaterielbeholdningen:

Ad 2.1: **MV 1144 - MX 1011, 1026, 1029 - MY 1103, 1140.**

Ad 2.2: **MH 377, 380.**

Ad 2.3: (Ardelt-type) **102, 108, 110, 113** - (benzinmekanisk minitraktor) **57.**

Ad 3.2: **FS 7140.**



Godsvognliterering er ved at blive et problem for bogstavrytterne. Her er det Hbbillns 246 0 000-1 i Maribo 2. december 1987.

Foto: John Hansen

Ad 4.1: ABg 38-44, 242, 287, 310 - B 20-83 008 - Bg 29-44, 006, 050, 075, 188, 190 - Bn-n 20-84 855.

Ad 4.6: Ph 90-44 212 - Pph 90-44, 705, 710.

Følgende vogne er omlitreret i løbet af finansåret: An-d 18-84, 609-613 til An - Bn-d 20-84, 925-931, 933-941 til Bn - Bn-d 20-84 066 til Bnz - Bns 29-84 520 til Bns-d - Bns-d 29-84, 525, 526, 528 til Bns-n - Bns-d 29-84 537 til Bnsz - Bns 29-84, 552, 553 til Bns-e - samt Af 17-44 345 til Afz, Bf 27-55, 327-330 til Bfx og BD 82-83 013 til BDz. På enkelte vogne er ommærkningen endnu ikke udført i praksis.

Underlitra »d« angiver, at vognen foruden elvarmeanlæg er udstyret med dampvarmeanlæg, der vedligeholdes. Underlitra »e« angiver, at styrevognen er indrettet for såvel ITC- som ZWS-systemet. Underlitra »x« angiver, at vognen er indrettet for videoforevisning. Underlitra »z« angiver, at vognen har såvel damp- som elvarmeanlæg og er udstyret med statisk batterilader (de nævnte vogne anvendes i reservelyntogsstammen (nedbrudsreserve for »Kongeåen«)). Underlitra »n« og »v« angiver, at vognen er hjemmehørende i henholdsvis depotområde Storstrøm (Nykøbing F.) og Vestsjælland (Kalundborg) - Bn-/Bns-vogne uden de to sidstnævnte underlitra er hjemmehørende i depotområde Østsjælland (Helgoland). Det vil være for pladskrævende, her i tidsskriftet, at redegøre for, hvilke vogne der er påført underlitra »n« og »v«.

I 1987 er der i alt renoveret 187 S-togsvogne, 16 vogne hos Ascan Scandia, resten i Værkstedet i Tåstrup. Der var ved årsskiftet således i alt renoveret 455 vogne i fase 1-programmet.

De fem Bn-vogne (20-84, 722, 832, 889, 915, 963), der som forsøg har været udstyret med lukkede toiletsystemer, jf. »jernbanen« nr. 5/86, side 105, har atter fået anlæggene normaliseret til det sædvanlige åbne system. Der foreligger ingen oplysninger om, hvornår det lukkede toiletsystem generelt indføres, men IC/3-togene er født med et sådant.

Ved årsskiftet var Bns-n 29-84, 531-533 hos Ascan Scandia for ombygning (ændring af front, indbygning af ZWS-systemet m.v.). Efter levering af disse vogne dis-

poneres der over 13 stk. styrevogne til brug for EA-tog.

»Supertoget« sporsat

Lettelsens glæde hang tommetykt over montagehallen på Ascan Scandia. Det, alle sagde var en umulighed, stod nu som en realitet. IC/3-toget blev fredag den 5. februar klokken 13 præsenteret for den danske presse, DSBs direktion og Ascan Scandias medarbejdere.

Begejstringen for det nye supertog var overstrømmende, og det var en lettere bevæget generaldirektør Ole Andresen, der tog imod det første togsæt. Han takkede på DSBs vegne Ascan Scandias medarbejdere for den fantastiske arbejdsindsats med at virkeliggøre de vilde ideer om et nyt tog.

Op til selve præsentationen af IC/3 herskede der en hektisk aktivitet i og omkring det første eksemplar af IC/3. Toget var kommet på skinner, men det kunne stadig ikke køre. Der blev kæmpet heroisk for at finde fejlen, men til sidst måtte man sande, at tiden var for knap. IC/3 blev, hvor det stod, men ellers var alt, som det skulle være.

Alle de vilde ideer, som blev betegnet som urealistiske af fagfolk, var nu en fuldbyrdet kendsgerning. Funklende nyt holdt det hvide tog på skinnerne omgivet af hundredvis af hvidklædte IC/3-arbejdere. Glade og stolte var de alle over resultatet af måneders slid ofte døgnet rundt.

Søndag den 7. februar var IC/3 togsættet ude at køre for første gang. Turen gik fra fabrikken og ind til Randers station og tilbage igen. Det gik som forventet, der var ingen større problemer.

I de næste par uger blev togsættet testet igennem, før det endeligt blev overdraget til DSB. Specielt den avancerede computerstyring har gennemgået en lang række tests. Prøvekørslerne afvikles på strækningen Randers-Aalborg og vice versa - ved nattetide.

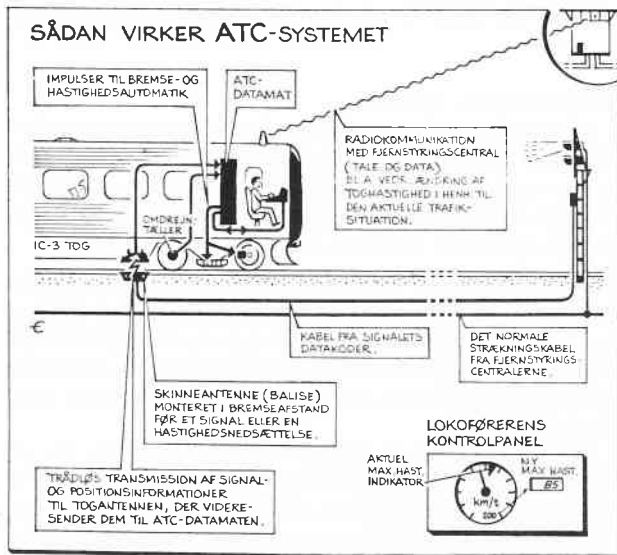
Faste anlæg

Valg af sikkerhedssystem

De nye IC/3 tog vil få mulighed for at køre med op til 180 km/h. Med de eksisterende anlæg er det i dag ikke



Så kan vi endelig præsentere det første »rigtige« IC/3 togsæt. To dage efter den officielle parade ved vognfabrikken Ascan Scandia, foregik den første egentlige kørsel fra fabrikken til Randers station.
Foto den 7. februar 1988: DSB



ATC-systemet i tekst og tegning. Tegning: DSB (Erling Nederland)

muligt at køre mere end 140 km/h. Derfor skal der indføres et nyt sikkerhedssystem - det såkaldte ATC-system (automatisk tog kontrol).

DSB har valgt et Siemens ATC-system. Det fungerer ved, at toget overvåges, således at et tog, der fejlagtigt passerer et signal på »stop« bliver nødbremset automatisk, altså en generel forøgelse af sikkerheden. ATC-systemet fra Siemens bruges i flere andre lande. DSB har lagt vægt på, at systemet er gennemtestet ved praktisk brug, og i det sidste år har DSB med held afprøvet systemet på en prøvestrækning, Glumsø-Næstved, med ét lokomotiv (MX 1016) for at sikre, at systemet kan tilpasses det danske signalsystem.

I den indgåede aftale med Siemens er der fokuseret på de 75 anlæg, der skal bruges, når IC/3 togene skal over Fyn. I anden omgang kommer strækningerne fra København til henholdsvis Aalborg og Esbjerg, og endelig skal det regionale net på Sjælland også udbygges med ATC-anlæg.

Den samlede kontraktsum for det nye sikkerhedssystem er på 207,7 mio. kr. Dertil skal man lægge 141,2 mio. kr., som DSB skal bruge på installation. Ved kontraktindgåelsen er det sikret, at Siemens koncernen ved merindkøb hos danske firmaer bruger danske industriprodukter og tekniske tjenesteydelser til eksport, så merindkøbet sammen med den danske merproduktion ved DSBs ATC-udrustning kommer til at svare til den totale købesum for ATC-udrustningen. Det er Industrirådet, der skal kontrollere, at aftalen om merkøb overholdes.

Elektrificeringsarbejderne

Elektrificeringen skrider frem, og ved årsskiftet gik elprojektet over bæltet for at indlede de første anlægsarbejder på Fyn.

Profilarbejdet på Sjælland er gennemført hele vejen til Storebælt, undtagen hvor banen krydser hovedvej E66. De prisbelønnede stålmaster, der skyder op langs banen, er det tydeligste bevis på, at elektrificeringen bevæger sig fremad.

Når »K 88« træder i kraft den 29. maj, starter den elektriske drift med halvtimes tog fra Helsingør til Roskil-

de - en strækning på omkring 75 kilometer - det svarer til 12% af den strækning, der er elektrificeret, når elprojektet er afsluttet.

Stationscenter i Ballerup

Stationen skal rykkes tættere til byen. Sådan er filosofien bag den kommende station med tilhørende stationscenter i Ballerup. 10.000 kvadratmeter butikker og kontorlokaler skal skabe liv og aktiviteter omkring en ny station i Ballerup kommune.

Det er ikke første gang, at DSB prøver at integrere en station i bybilledet. Det samme skete i Høje Taastrup, i Hadsten, på Frederiksberg og på Østerport station. Meningen med den nye stationstype er at samle byen i stedet for at dele den.

Efter en konkurrence, hvor arkitekterne Jørgen Langvad og Søren D. Schmidt vandt, er DSB og den økonomiske samarbejdspartner ATP klar til at gå i gang med projektet. I maj 1989 skulle stationen være klar til brug, samtidig med at S-banen til Frederikssund åbnes.

Stationsmodernisering i H-området

DSB er i gang med en lang række moderniseringer og fornyelser af stationer og andre bygningsanlæg i hovedstadsområdet. Først og fremmest skal der opføres ny stationsbygning ved Dybbølsbro station med etablering af elevatorer og fornyelse af perronerne. Dernæst skal der ske perronforbedringer på en række S-togsstationer. På Københavns Hovedbanegård er man i gang med renoveringen af S-bane perronerne - et projekt der færdiggøres i 1988. Projektet på Hovedbanegården har til formål at gennemføre en renovering af adgangsforholdene til S-baneperronerne, etablering af perrontag over perronerne mellem Tietgensgadebroen og perronhaltene samt belysning.

Broer på Farumbanen må udskiftes

Broerne over Bindeleddet ved Bagsværd station - bygget i 1966 i forbindelse med Hareskovbanens elektrificering - er i en sådan tilstand, at de snarest bør udskiftes eller renoveres. Det fremgår af en broregistrering, DSB har foretaget af samtlige broer på S-banerne og på dieselbanerne Ballerup-Frederikssund og Hillerød-Helsingør med henblik på en vurdering af broernes tilstand og en prioritering af eventuelle vedligeholdelses- og reparationsarbejder.

Konstruktionen er den første forspændte jernbanebro, der er udført herhjemme, og den har de samme skader som en lang række vejbroer fra samme periode, der i de seneste år er udskiftet eller gennemgribende istandsat.

DSB oplyser overfor Hovedstadsrådets Trafikudvalg, at en nøjere undersøgelse af mulighederne for reparation har vist, at en sådan ikke er mulig og i hvert fald den nordlige bro må udskiftes snarest. Ved den sydlige bro skal der udføres supplerende undersøgelser. Situationen er mest kritisk for den nordlige bro, da den har været trafikbelastet i en længere periode end den sydlige, forinden den dobbeltsporede S-bane til Farum blev taget i brug i 1977. Udskiftningen af denne bro skal derfor indledes i år. Udskiftningen af de to broer vil koste 18,9 mio. kr.

Drift og administration

Nedskæring af anlægsbudgettet

DSB har måttet skære sine forventninger til anlægs-

budgettet for 1988 ned med 552 mio. kr., så det bliver på 1478 mio. kr. mod de 2030 mio. kr., DSB havde forudsat i sit budget. Faktisk skal der skæres endnu et halvt hundrede millioner for at leve op til regeringens budget, men den sidste tilpasning sker først, nu når finansloven er endelig vedtaget.

Af væsentlige besparelsesforslag kan nævnes en generel rammereduktion på 20 prc., der giver 42 mio. kr., modernisering af IC-stationer 40 mio. kr., renovering MR/Bn 65 mio. kr., ombygning af færger 51 mio. kr., ny betonsvelfabrik 33 mio. kr. (vil blive søgt privatfinansieret), nybyggeri i Bernstorffsgade 29 mio. kr. (vil blive søgt privatfinansieret), nyt fjernstyrings- og teleanlæg 21 mio. kr., rangermateriel 31 mio. kr. og ombygning på Københavns Hovedbanegård 50 mio. kr.

Nyt system for afvikling af godstrafikken

Godstrafikken skal fra køreplansskiftet, den 29. maj, afvikles efter et nyt system. Godstogene kommer til at køre direkte mellem 11 knudepunkter.

Det nye system betyder, at der ikke mere bliver rangering i Korsør og Nyborg, da godstogene tilpasses færgerens størrelse, så de kan køre direkte ombord. Rangerbanegårdene i Fredericia og Århus nedlægges delvis som følge af det nye godstogssystem.

Driftsområderne har vurderet, at der spares 159 mand, og desuden sker der besparelser i antallet af lokomotivførere og vedligeholdelsespersonale. Køreplankontoret har beregnet, at omlægningen nedsætter antallet af maskinkilometer med én million om året.

De 11 knudepunkter er Københavns Godsbanegård, Ringsted, Odense, Fredericia, Padborg, Esbjerg, Kolding, Vejle, Herning, Århus og Aalborg.

DanLink bedre end beregnet

Der var fest og hornmusik, da DanLinkruten blev indviet i november 1986. I løbet af det forgangne år har der været en del kritik af DanLink, og det har været hævdet, at ruten ikke ville nå sine ønskede mål. I dag er der dog grund til at fortsætte med hornmusikken, for den sidste prognose for godsomsætningen ser meget lovende ud.

Ser man på tallet for Danmarks im- og eksport, er det to prc. over det budgetterede med en svagt stigende tendens. For transitgodset er tallet seks prc. over det budgetterede, og her er der gode muligheder for større mængder i fremtiden.

De sidste måneder er der tegnet store kontrakter på godsbefordring via DanLink, således at belægningsprocenten skulle stige fra de 64 pct. i 1987 til 75-80 pct. i dette år.

Et af de områder, hvor DanLink prøver at være bedre end de øvrige selskaber, der transporterer gods mellem Sverige og kontinentet, er på overholdelse af kørselstider. 92 pct. af vognene nåede frem rettidigt, hvad angår sejladsen, rangeringen og kørslen mellem Helsingborg og Puttgarden. De sidste otte pct. blev forsinket på grund af mekaniske uheld eller problemer med lastningen. Mange af vognene indhentede dog forsinkelsen og nåede at blive koblet til igen i Maschen (rangerbanegården syd for Hamburg).

Ny organisation - færre afdelinger

Seks afdelinger er lagt sammen til tre nye. Det er hovedpunktet i ændringerne i DSBs organisation pr. 1. januar 1988.

Baggrunden for ønsket om at ændre afdelingsstrukturen er, at afdelingernes og direktørernes funktion har ændret sig radikalt efter oprettelsen af 23 tjenester og divisioner.

Med et mindre generaldirektorat og 23 ansvarlige tjeneste- og divisionschefer vurderer DSBs ledelse, at det er muligt at operere med en lille direktion og færre afdelinger. De tre nye afdelinger er:

Administrationsafdelingen, der udover den hidtidige personaleafdeling består af økonomitjenesten samt forpagtningskontoret, indkøbskontoret, juridisk kontor, regnskabskontoret og revisionskontoret. Chef: vicegeneraldirektør Gunnar Kragballe.

Afsætnings- og produktionsafdelingen, der stort set vil være uændret. Chef: direktør Peter Langager.

Teknisk afdeling, som er en sammenlægning af baneafdelingen og maskinafdelingen samt edb-tjenesten og planlægningskontoret. Chef: direktør Allan Andersen.

Ole går fra os - Peter kommer

»Fut-Ole« bliver til »Kredit-Ole«. Efter 18 år i den rullende tjeneste har **Ole Andresen** selv fløjtet afgang, og 1. maj ruller han ud fra den øverste kommandopost i Sølvgade til et job som direktør for Kreditforeningen Danmark.

Ole Andresen blev generaldirektør i 1981, efter at han i

Når IC/3 togene for alvor buldrer frem fra efteråret 1988 vil det sandsynligvis gå rask tilbage for de aldrende »gamle« lyntog - litra MA. Det er ikke for tidligt at komme ud med kameraet og få et par »sølvpile« i kassen. Her accelererer lyntoget »Limfjorden« ud fra Århus.

Foto juli 1984: Henrik Carsten



tre år havde været direktør i økonomiafdelingen.

Den 50-årige Ole Andresen er den tredje af DSBs chefer, der netop nu søger nye udfordringer udenfor etaten. Økonomidirektør - og p.t. teknisk direktør - **Allan Andersen** skal til FDB den 1. juni og pressechef **Jens Møller** er gået til TV2.

Den 15. marts udløstes spændingen om, hvem der skal overtage den øverste chefstol. Seks interne og syv »udefra« (alle mænd) søgte stillingen. Trafikministeren og regeringens indstillingsudvalg valgte DSBs egen **Peter Langager** (48 år).

På nye poster

Rederichef **Ole Rendbæk**, der er 44 år bliver den 1. juni teknisk direktør for DSB. Som direktør for den tekniske afdeling får Ole Rendbæk ansvaret for forberedelse og gennemførelse af nye faste anlæg og anskaffelse af nyt rullende materiel.

Ole Rendbæk har store erfaringer indenfor det tekniske - herunder også edb - fra sin stilling som rederichef. Han er uddannet civilingeniør og kom til DSB i 1970.

De tjenester, der hører under den tekniske afdeling, er

anlægs-, bane-, bygnings- og elektrotjenesten, elektrificeringskoordineringen, værkstedområderne, edb-tjenesten samt materieludviklingen, materielplanlægningen og planlægningskontoret.

Baneafdelingens hidtidige direktør, **Ebbe Falk-Sørensen** (56), er fra årsskiftet leder af en nyoprettet teknisk udviklingsfunktion i Generaldirektoratet. Funktionen skal sikre, at DSB til stadighed har overblik over og kontakt med den nyeste teknologiske udvikling.

Maskinafdelingens hidtidige direktør, **Verner Adelskvist** (57), har nu orlov fra DSB og arbejder på et udviklingsprojekt i Tanzania.

Henning Olsson hedder den ny pressechef i DSB. Han startede den 1. marts - er 36 år og har været journalist på Politiken de sidste ti.

★

Erik B. Jonsen (57) og **Jens Ole Christensen** (40) hedder **redaktørerne af denne rubrik: »DSB«** - og vi har ikke tænkt os at søge væk endnu, medmindre redaktøren eller medlemmerne kræver det.

Erik B. Jonsen

Veteranbanerne

Museumsbanen

Fredag den 6. november 1987 blev det første spadestik til Museumsbanens vognhal taget. Det blev B. West Pedersen fra Lolland-Falster og Langelands Brand-Societet og direktør S.D. Brandt fra Lollandsbanen, som tog de første spadestik ved denne glædelige begivenhed. Den følgende uge blev der gravet ud og støbt fundament ved hjælp af et arbejds hold fra Museumsbanen under kyndig ledelse af murermester Gustavsen. Prisen for fundamentet nåede ikke op på den budgetterede pris takket være leverandører, entreprenører samt frivillig arbejdskraft.

Men forud for det første spadestik havde et meget hurtigt og effektivt arbejdende byggeudvalg, bestående af tre mænd fra Museumsbanen, lavet et særdeles grundigt stykke projekteringsarbejde. Udvalgets arbejde har resulteret i en helt gnidningsløs byggefase, samtidig med at byggeriet er holdt under det budgetterede. I skrivende stund, 14. februar, mangler en gavl at blive beklædt samt sporlægning i hallen.

Maribo kommune har stillet arbejdskraft gratis til rådighed for beklædning og taglægning på hallen, og dette har også været stærkt medvirkende til den gode økonomi i projektet. Denne arbejdskraft er nu ved at lægge nyt tag på en del af rundremisen. Hvad angår denne sker der skam også noget nede på jorden. Damplokomotivet LJ nr. 20 er i januar blevet trykprøvet efter kedelrevision og er godkendt af Privatbanetilsynet. Lokomotivet blev i tresserne købt af LJ i adskilt tilstand, men er nu stærkt på vej til at blive hel igen... Damplokomotivet LJ nr. 19 går det også fremad med. Reparationen af fyrcassen og adskillige støttebolte og nagler er meget nær sin afslutning, således at monteringen af kedelrør kan begynde. Vi imø-

deser med en del spænding, hvorledes denne komplicerede reparation vil falde ud. KSB c 20, personvogn fra Slangrupbanen, er fortsat i vognværkstedet for en kraftig restaurering.

Efteråret blev præget af de otte køredage i forbindelse med filmoptagelser til Herman Bangs »Ved Vejen«. I denne omgang foregik optagelserne udelukkende på Gedserbanen.

På Bandholmbanen kørtes fem juletog med stor tilslutning. I 1988 er allerede kørt ét særtog og bestillinger på flere er indskrevet i ordrebogen.

Kort før jul ankom Skagensbanens M 1 til Maribo for restaurering, men desværre er maskinbogiens stærkt beskadiget, hvorfor projektet ikke er helt igennem. Her i foråret vil arbejdet på de tre restaureringsarbejder naturligvis fortsætte. Afslutningen på vognhalsbyggeriet samt dennes indvielse vil naturligvis også indtage en fremtrædende rolle. **Indvielsen af vognhallen vil finde sted den 11. maj kl. 13.00.**

Foråret betyder også, at Museumsbanens driftsæson nærmer sig. Det giver stor travlhed med forårsklædning af materiellet, trinbrætter og stationer - så kom og vær med! Oplysninger om arbejdsweekender m.m. fås ved henvendelse til banens tlf. 03 88 85 45, eller i weekenden remisens tlf. 03 88 05 49. Ligeledes er det **tid for tjenestetilmelding på Museumstoget!!!** Der skal bruges lokoførere, fyrbødere, fyrbøderaspiranter, togførere, togtjenere, sælgere, bremsere, rangerledere, stationsforstandere og ditto karle, samt depotpersonale til remisens. Vi gør opmærksom på, at en del af hvervenerne fordrer lokouddannelse og/eller sikkerhedsprøve. Prøv en dag i praktik, hvis du ikke har været med før. Tilmelding til tjeneste sker ved at henvende sig til Peter Sørensen, Dysevænget 5 A, 2700 Brønshøj. Tlf. 01 71 01 36.

Ja - prøv nu bare!

Aage Lund

Museumsbanens Støtteforening

Som det ses andetsteds i »jernbanen« er en vognhal nu ved at være færdig. MS havde to års fødselsdag den 15. februar og kan med slet skjult stolthed se tilbage på en effektiv levetid. MS har til dato (14. februar) kunnet forære Museumsbanen ca. kr. 180.000 til halbyggeriet, og ved indvielsen af hallen lindes der nok lidt på pengekassens låg, såvidt vi har held med de aktiviteter, vi har i gang, samtidig med forhåbning om endnu flere medlemmer.

Byggeriet hænger sammen økonomisk sådan, at tilskuddet fra MS samt et ekstraordinært godt driftresultat for Museumsbanens afvigte sæson gør, at der nu kun mangler ca. kr. 83.000 i at byggeriet er betalt. MS arbejder naturligvis med at skaffe disse penge, således at restaureringen af og arbejdet på Museumsbanens faste anlæg ikke svækkes af udgifter til halbyggeriet. Dette er derfor en vigtig grund til at melde sig ind i MS. En anden vigtig grund er MS' fremtidige virke. Efter halbyggeriet står en kostbar reparation af rundremisens tag for tur. Vedtægterne for MS siger jo i par. 2: »Foreningens formål er at tilvejebringe midler til opførelse af vognhal og andre bygninger, leje af bygninger, anskaffelse af større inventargenstande m.m. til brug for Museumsbanen Maribo-Bandholm.«

Derfor - bliv medlem af Museumsbanens Støtteforening eller send et bidrag til denne! Meld dig/Dem ind nu! Send minimum kr. 40 til:

Museumsbanens Støtteforening, Gasværksvej 17, 4930 Maribo. Postgirokonto 3 33 04 19.

Er du under 18 år er prisen for medlemskab kun kr. 20. Vil man melde sit firma ind, er prisen minimum kr. 200.

MS sælger til støtte for vognhallen...: - Emblemer med vort logo til 12 kr. stk. samt platter skænket af Danske Dampvenner. Platterne er til salg for 90 kr. pr. stk. Portoen udgør henholdsvis 3 kr. og 24 kr. Beløbene indsættes på postgirokontoen med tydelig angivelse af, hvad man ønsker!

Aage Lund

Udland



Vesttyskland

Efter at artiklen i sidste nummer af »jernbanen« er blevet skrevet har Deutsche Bundesbahn lempet dampforbudet yderligere, og det er i dag i realiteten forkert at tale om et dampforbud, for strækninger overalt i Vesttyskland er nu frigivet til kørsel med oliefyrede damplokomotiver. Det vil derfor især blive 01 1100 og 41 360 blandt de maskiner, der i dag er driftsklare, som vil kunne ses foran dampstøt og de kommende år.

Udover de gammelkendte strækninger omkring Nürnberg er damp også blevet tilladt på strækning 840/850 Schnabelwald-Hof, strækning 870 Nürnberg-Passau, og strækning 910/920 Nürnberg-Ingolstadt-München. Mod nord har damplokomotiverne fra Eutingen og Stuttgart ad strækning 780 og 740 køremulighed helt til Frankfurt over Heilbronn og Eberbach ad strækning 555. Fra Frankfurt nordpå er strækning 520 til Kassel, og derfra 340/342 til Dortmund nu også lukket op. Rundt om Dort-

mund er en lang række strækninger i Ruhr-området tilgængelige for damplokomotiver, og fra Köln er der sydpå mulighed for at køre med damp til Trier, både ad strækning 600/620 langs Rhinen og Mosel, og direkte ad strækning 430. Fra Altenbeken på strækning 340 fortsætter dampstrækningerne til Kreiensens (strækning 255), hvorfra de fleste strækninger omkring Hannover og Braunschweig, inkl. flere af strækningerne i Harzen er tilgængelige. Fra Hannover og Lehrte er strækning 150 åben nordpå til Hamburg.

I det nordtyske område, som jo umiddelbart har størst interesse for danskere, er følgende strækninger i øjeblikket frigivet for damplokomotiver: Hamburg-Bremen-Uelzen (165), strækning 160 Buchholz-Hannover, Hamburg-Lüneburg-Büchen-Hamburg (150, 145, 192), Hamburg-Cuxhaven (110), Hamburg-Puttgarden (140), Lübeck-Kiel (145), Husum-Jübek (132), Hamburg-Kiel (130), Neunmünster-Rendsburg-Flensburg (131) og endelig Hamburg-Westerland (120). Et hurtigt kig på jernbanenettet i Nordtyskland vil afsløre, at næsten samtlige strækninger med ét slag er blevet tilgængelige for damplokomotiver, og at det nu - i hvert fald i teorien - er muligt at køre fra Flensburg til Passau med damp! Der er sandelig sket noget af en holdningsændring i vort sydlige naboland.

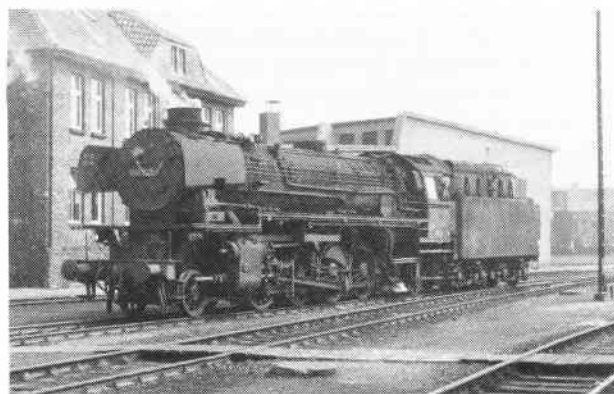
I de første dage af juni, under trafikudstillingen i Hamburg, vil der hver dag køre damp omkring Hamburg, bl.a. til Westerland, Kiel, Puttgarden, Büchen og Bremen. 01 1100 skal efter planen køre 140 km/t på strækningen til Bremen, og der bliver igen mulighed for at se damp på broen over Kielerkanalen i Rendsburg og på Hindenburgdæmningen til Sylt.

01 1100 kører for egen kraft til Hamburg fra Nürnberg i dagene 27. til 29. maj med overnatning undervejs i Frankfurt og Hannover, og tilbage på samme måde fra den 17. til 19. juni. Kørslerne foregår selvfølgelig med mulighed for billetkøb!

DJK udflugt

Når dette læses, foreligger det endelige program for trafikudstillingen i Hamburg. Der er måske stadig enkelte ledige pladser på DJKs og Jernbanemuseets Venners tur til Hamburg i dagene 2. til 6. juni, hvor der bliver mulighed for at opleve 01 1100 til Westerland, rangerbanegården i Maschen, 41 360 og 01 1100 i forspand til Plön, og mange andre særarrangementer, som ingen for fire år siden ville have drømt om kunne arrangeres på DBs skinner.

Udland redigeres af Jakob Stilling



Et af de sidste damplokomotiver i daglig drift i Vesttyskland var 41 360's søstermaskine 42, som her ses i det sidste dampdepot i Rheine i sommeren 1977, kun tre måneder før dampdriftens endelige ophør ved DB.

Foto: Jakob Stilling

Læserne skriver

Vi har modtaget et læserbrev fra Lars Viinholt-Nielsen, Risskov, om jernbanernes fremtid i Danmark. Det skulle glæde os at modtage flere meninger, foranlediget af lederen i nr. 5/1987 og læserbrevene i de sidste to numre.

red.

Baner op og baner ned

I en bemærkelsesværdig leder i »jernbanen« nr. 5/1987 udtrykker redaktionen den mening, at »det går ufatteligt godt med Danmarks jernbaner« for nu med en let omskrivning at bruge et kendt slogan. Sjældent har jeg læst noget, der har så lidt at gøre med det virkelige liv.

Jeg tror, at jernbanerne i Danmark står overfor deres hidtil værste krise, som de ikke vil forvinde uden svære skrammer. Ligesom krigen 1939-1945 forlængede de små baners liv med flere år, betød oliekrisen, at nedlægningen af de lidt større baner blev udskudt. Men sandhedens time synes nu at være indtrådt. Som bekendt har de resterende sidebaners godstrafik i de senere år været faldende og persontrafikken er stagneret. Nedlægning af godsbaner har været følgen samt planer om koncentring af godstrafikken på få knudepunkter med lastbiludkørsel.

De resterende DSB-sidebaner er derfor i farezonen. Således arbejder stærke kræfter i som udenfor DSB på nedlægning af Odense-Svendborg banen, der er den stærkest trafikerede sidebane vest for Storebælt. Lykkes dette eksperiment, er vejen åbnet for nedlæggelse af alle DSB-strækninger på Fyn og i Jylland bortset fra Padborg-Ålborg og Nyborg-Esbjerg.

De i lederen omtalte eksempler på »oprustning« af sidebaner må nærmest karakteriseres som beskæftigelsesterapi for langtidsledige akademikere. SF's plan om persontrafik Randers-Grenå kan vel ingen tage alvorligt. Det var, som bekendt, SF, der myrdede landets næststørste, miljøvenlige kollektive skinnetransportsystem: Københavns Sporveje. Sporene skræmmer!

Alt dette er for en ven af jernbanerne selvfølgelig galt nok. Men målet er ikke fuldt. Negligerer politikerne fortsat miljøeksperter og økonomers råd om en ren jernbanetunnel og lader desuden en motorvejsbro bygge over Storebælt, er jernbanens rolle i den danske trafik mellem landsdelene efter min mening slut. Godstrafikken vil forsvinde fra den ene dag til den anden, og en stor del af persontrafikken vil overgå til personbiler og busser. Det vil da formentlig slet ikke kunne betale sig at opretholde et skinnenet vest for Storebælt, og jernbanetunnelen er derfor for så vidt overflødig.

For den jernbaneinteresserede er der dog den trøst, at interessen for veteranbaner vil stige stærkt med den øgede fritid og turisme. Derfor er det også lidt beskæmmende, at DJKs bestyrelse har forholdt sig passiv til Korinth-Faaborg strækningens bevarelse.

Lars Viinholt-Nielsen

★

Redaktionen har fra Bruno Pedersen - Utterslev - modtaget et læserbrev ang. DJKs bogudgivelser:

- Da DJK startede sin bogvirksomhed for over 25 år siden, er det blevet til mange bøger, omend der nu er nogen stilhed omkring disse. Desværre påbegyndte man også på nogle baner, men som aldrig blev skrevet færdig. Her tænker jeg ikke på de privatbaner, som endnu ikke er skrevet, som - AHTJ, RØHJ, RGGJ o.s.v., men om de baneselskaber man startede på, og som blev lovet færdiggjort indenfor en forholdsvis rimelig tid. Som gammelt DJK-medlem i et kvart århundrede, ærgres det mig at se disse huller i samlingen endnu. Jeg skal her nævne følgende! I 1965 påbegyndte DJK serien om Hjørring Privatbaner med VØ. Vodskov-Østervrå banen, og HB. Hirtshalsbanen, og de følgende skulle komme efter. Først i 1969 kom HH Hjørring-Hørby banen, men så var det også slut. Den lovede HLA Hjørring-Løkken-Åbybro bane, og sammenslutningen i HP kom overhovedet ikke. Det er bare **19 år** siden. Altså et påbegyndt - men udfuldenet værk! I 1970 udsendte DJK starten på HAJ. Haderslev Amts Jernbaner, og det blev til to bøger, og flere skulle også her følge efter, bl.a. de vestlige strækninger, motoriseringen o.s.v. Og det er bare **18 år** siden, det eventyr sluttede. Endnu et ufuldenet værk! Samme skæbne ramte Horsens Privatbaner. I 1978 udkom VNJ i anledning af Vestbanens jubilæum, og tanken var at indlemme Tarm-banen i denne, da der engang stod VNTJ, men istedet ville man lave et særskilt hæfte om denne NTJ. Nr. Nebel-Tarm Jernbane, og som også skulle komme snart efter. Det er nu **10 år** siden. Årene går og går, og ingenting sker!

I stedet har man ofret mange penge på bøger, hvor andre forfattere i forvejen var i gang med at skrive om samme emne, og det var nærmest kapløb med tiden om at komme først på markedet. Her tænker jeg på Nærum-banen, som jernbanehistoriker P. Thomassen (B. Wilckes tidl. medforfatter) udgav i 1975. Kort efter forelå DJKs om LNJ. Det næste parløb skete i 1982, hvor man så L.H. Hansens smukke bog om AAJ. Åbenrå Amts Jernbaner, men også her kom DJK lige efter med sin AAJ bog. Hvis ikke det er vanvid, ved jeg ikke! Her burde man i stedet have brugt medlemmernes penge til de førømtalte huller, så disse årelange og ufuldenet værker én gang for alle kunne blive afsluttet. Jeg ved, at mange er irriteret over disse mangler, og vil opfordre vores mangeårige formand og forfatter til at gøre noget ved disse bøger. For også her drejer det sig om et snarligt jubilæum, men i mangel og glemsel!

Hvis ikke DJK magter at fuldføre disse påbegyndte opgaver, var det måske en ide for Bane Bøger? Her skrev B. Wilcke jo også Amagerbanens historie, som ellers var tænkt i DJK regi år tilbage.

Redaktionens svar:

- Der er noget kompromisløst tilbageskuende og negativt over dit brev. DJKs virke er i størst mulig omfang på medlemmernes præmier, og det er forkert, når du siger, at det er medlemmernes penge, der anvendes til forlagsvirksomhed. Udgivelse af bøger i DJK regi giver selv på en kort tidshorizont overskud. DJK har imidlertid de seneste år vægtet andre sider af sit virke - store jubilæer - nyt foreningscenter - bedre medlemspleje m.m. - og selv meget ihærdige jernbaneentusiaster kan altså ikke få tid til det hele.

Det er vigtigt af kigge fremad, DJKs forlagsvirksomhed eksisterer stadig, og egnede manuskripter vil blive seriøst behandlet. I 1988 udgives i hvert fald én bog. Glædeligt er det jo, at andre forlag er opstået, så der er rig mulighed for at få sine ønsker opfyldt - forhåbentlig også dine.

Jan Forslund (med bestyrelsens accept)



Onsdag den 25. maj 1988, kl. 19.00-22.00: Medlemsaftens på Vogn-ex, Kalvebod Brygge 40, 1560 København V.

BB og OCMP

Udflugtsafdelingen

Kommende udflugter

Hamburgturen

Den i »jernbanen« nr. 1/1988 omtalte udflugt til Hamburg finder sted 2. til 6. juni 1988. Information om eventuelt ledige pladser og nærmere beskrivelse af turen kan fås ved henvendelse til Udflugtsafdelingen, Kalvebod Brygge 40, 1560 København V, tlf. 01 93 20 02. Tilmeldingsfristen er fortsat 20 april. Omtalen af vesttysk damp netop nu under rubrikken Udland kan måske give dig ekstra appetit.

Jakob Stilling

Odensearrangementet 16. og 17. april 1988

Som en hilsen til Jernbanemuseet afholder en stor del af Danmarks jernbaneklubber et »levende« veteranogstævne. Specielt lørdagen er klubbernes dag med udstilling på godsbanegården (ved Jarsberggade) - og der køres 24 særtog omkring Odense med blandet veteranbanemateriel. Se blot de fire togstammer:

Tog 1: DSB Mc 651-AHB C 45-NPMB M 7.

Tog 2: SNNB 3 - SB B 11 - CFJ C 7-OMB B 5- HVJ C 501-HTJ Ph 157.

Tog 3: K 564 - Eh 6762-Cu 4011 - SB F 4 - DSB Cp 3244

Tog 4: F 694 - HHJ C 25 - C 27 - C 29-DSB Pb 10245

Om søndagen har »Jernbanemuseets Venner« arrangeret tilbringertog for medlemmer, og dagens højdepunkter bliver den store togkavalkade og genindvielsen af museet.

Læs mere om Odensearrangementet i lederen side 35.



DSB Mc 651 fra Østsjællands Jernbaneklub kører til Odense for at deltage i det store stævne. Her er triangelvognen under renovering i Ringsted i sommeren 1978.

Foto: Jan Forsslund

Kommende møder i Københavnsområdet

Onsdag den 27. april 1988, kl. 19.00-22.00: Medlemsaftens på Vogn-ex, Kalvebod Brygge 40, 1560 København V.

Sydjysk afdeling

Ordinær generalforsamling tirsdag den 24. maj kl. 19.30 i DSBs mødelokale, værelse 107, Vejlevejsbygningen, 7000 Fredericia. Dagsorden ifølge vedtægterne.

1. Valg af dirigent
2. Formandens beretning og kommende planer
3. Godkendelse af regnskab
4. Valg af medlemmer til bestyrelsen (Bjarke Boldt, formand, og Børge A. Sørensen er på valg)
5. Valg af suppleant til bestyrelsen (Villy Bennedsen er på valg)
6. Indkomne forslag (til formanden senest 14. maj)
7. Eventuelt

N.B. Vejlevejsbygningen ligger til venstre for hovedbygningen på Fredericia banegård, når man står på perron 1.

Bjarke Boldt

Fynsk afdeling

Kommende udflugt

Lørdag den 7. maj: Udflugt til Fredericia og Lunderskov

Fynsk afdeling arrangerer udflugt til Fredericia og Lunderskov. Der bliver afgang ca. kl. 9.30 fra Odense station med MO 1848 og BU 2102. Hvis det kan indpasses i køreplanen, vil der blive fotostop på nogle fynske stationer på vej til Fredericia. I Fredericia er det meningen, at vi skal besøge rangerbjerget for at se den gamle rangerbremse, som arbejder ved hjælp af vandtryk. Bremsen bliver overflødig sidst i maj, hvor man indfører de såkaldte bloktog, og derfor ikke har behov for at rangere i Fredericia. Der vil blive foretaget en demonstration med godsvoгне og evt. MT lok., så vi kan se bremsen i funktion. Når vi har set dette, tager vi videre til Lunderskov, hvor vi skal besøge Kolding Lokomotiv Klub for at se, hvad de går og arbejder på i øjeblikket. Det forventes, at vi er tilbage i Odense ca. kl. 18.00. Pris for hele arrangementet bliver kr. 150,- pr. person (børn under 12 år halv pris), som bedes indbetalt på check sammen med tilmeldingen til:

Bjarne Schmidt, Ørbækvej 26, 5700 Svendborg.

Tilmeldingsfristen er senest torsdag den 28. april. Minimum deltagerantal er 30. Det endelige program vil blive udsendt til de tilmeldte, og hvis turen eventuelt ikke bliver til noget på grund af manglende tilslutning, vil de indbetalte beløb blive tilbagebetalt. Der vil blive salg af øl og vand i toget, og Salgsafdelingen vil også blive repræsenteret. Skynd jer at tilmelde jer, så turen kan blive til noget, for det skulle jo gerne blive en årligt tilbagevendende tradition med en udflugt fra Fyn. Der vil kunne købes billetter i toget for eventuelle deltagere, som ikke har tilmeldt sig på forhånd, men af dem vil der blive krævet et tillæg på kr. 20,-. Alle er velkomne, også ikke medlemmer. Nærmere oplysninger gives hos Niels Arne Nielsen på tlf. 09 81 12 72 eller hos Martin Rasmussen på tlf. 09 10 87 70 efter 28. april.

Martin T. Rasmussen

Kommende møder

Torsdag den 26. maj 1988 kl. 19.30: Medlemsmøde i DSBs mødelokaler, Østre Stationsvej 43, Odense.

Referat af generalforsamlingen den 19. januar i Fynsk Afdeling.

Valg af dirigent

Næstformanden bød velkommen til de ca. 15 fremmødte stemmeberettigede medlemmer og foreslog Hans Gerner Christiansen som dirigent. Da der ikke var andre forslag, kunne man betragte Hans Gerner som valgt. Dirigenten takkede for valget og gav herefter ordet til næstformanden Christian Nielsen.

Formandens beretning

Næstformanden måtte aflægge beretningen, da formanden Sven Gade havde trukket sig tilbage i november måned sidste år, så han fuldt ud kunne hellige sig arbejdet med bevarelse af strækningen Faaborg-Korinth (uden DJK). Sven Gade har nu stiftet en jernbaneklub på Syd-fyn, som har til formål at lave en veteranbane på den omtalte bane. Christian Nielsen nævnte videre, at Sven Gade i sit korte virke i DJK dog nåede at afholde flere interessante medlemsmøder, sørgede for et godt bogsalg i en af vores personvogne, da en tysk jernbaneklub kom på besøg for at se Jernbanemuseet og endvidere lykkedes det ham at redde to CL-vogne, der skulle til ophug. Desværre kunne det oplyses, at Sven Gades planer for restaurering af OKMJ BE-12 ikke var blevet til noget på grund af problemer med Odense kommune om at finde et egnet indendørs sted, hvor den kunne have været istandsat af langtidsledige. Da næstformanden ikke havde mere at fortælle, gav dirigenten ordet til kassereren Bjarne Schmidt.

Afdelingens regnskab

Kassereren oplæste regnskabet for Fynsk afdeling og måtte konstatere, at udsendelse af breve til samtlige fynske medlemmer vedrørende filmaften var for dyr en post, så det måtte undgås i fremtiden. Kassebeholdningen viste pr. 1. oktober 1987 kr. 1.006,53.

Valg af bestyrelsesmedlemmer og suppleanter

Der skulle vælges en ny formand, og da næstformanden heller ikke ønskede genvalg, skulle der også vælges en sådan og ligeledes manglede der en suppleant. Christian Nielsen foreslog Niels Arne Nielsen som ny formand. Han var ikke særlig villig, men lod sig dog overtale og blev valgt. Christian foreslog som næstformand Martin Rasmussen, som indvilgede og blev valgt. Bjarne Schmidt blev siddende som kasserer og Peter K. Hansen genvalgte som suppleant, og endvidere blev Ejner Schmidt også valgt som suppleant.

Eventuelt

Christan Nielsen foreslog, om man ikke kunne lave en udflugt over til KKK i Lunderskov og samtidigt besigtige rangerbremsen på rangerbjerget i Fredericia. Toget kunne f.eks. bestå af MO + en eller to vogne, så man forhåbentlig kunne holde det nede på en fornuftig pris. Til det var der også bred tilslutning og andetsteds i »jernbanen« kan man læse om turen, som kan blive til noget, hvis der er nok, der tilmelder sig.

Da der ikke var flere, der ønskede ordet, kunne dirigenten afslutte generalforsamlingen og takke for god ro og orden. Traditionen tro var vi bagefter oppe og se, hvor langt Odense Model Jernbane Klub var nået på deres anlæg. Bestyrelsen takker, fordi vi måtte få lov til at se anlægget og håber, at det kan gentages igen til næste år.

Niels Arne Nielsen og
Martin T. Rasmussen

Salgsafdelingen

Nyheder

Fremover forhandler Dansk Jernbane-Klubs salgsafdeling også tidsskriftet »Lokomotivet« samt dette forlags øvrige publikationer.

Lokomotivet, nr. 13-16 (4. årgang). Dette tidsskrift om modeljernbaner udkommer med fire numre pr. årgang; er i format A5 med ca. 70 sider pr. nummer. Artiklerne i bladet omhandler hovedsagelig byggevejledninger + tegninger af diverse rullende materiel. Væsentligt er dog, at materiellets historie m.m. suppleret med billeder fra virkeligheden på en fin måde indgår i disse beskrivelser. Pris pr. nummer (13-16): kr. 25,- inkl. forsendelse.

Lokomotivet, nr. 17-19 (5. årgang). Pris pr. nummer: kr. 30,- inkl. forsendelse. Nr. 19 dog kr. 35,-.

Strejftog 1, DSB i 50'erne og 60'erne fortalt i tekst og billeder af J. Guldbæk Christensen. »Lokomotivet« har udgivet dette særskrift, der er på 64 sider med 89 illustrationer. J. Guldbæk Christensens billedarkiv synes utømmeligt, og de mange billeder af lokomotiver, vogne, stationer m.m. er forsynet med gode tekster. Hæftet kan virkelig anbefales. Pris: kr. 40,- inkl. forsendelse.

»... de ligner jo hinanden«. Historien om MX/MY fortalt ved hjælp af tekst, fotos og tegninger af Hans Nygård Jensen, Torben Andersen og Steffen Dresler. Særhæftet om MX og MY fra »Lokomotivet« er udkommet januar 1988, og må siges at være virkelig aktuelt netop i denne tid, hvor disse to lokomotivtypers æra ved DSB er ved at slutte. Hæftet, der er på 70 sider med 49 fotos og syv tegninger, giver et glimrende indblik i de to lokomotivtyper, der i mere end 30 år har præget trafikken på DSBs spor. Pris kr. 55,- inkl. forsendelse.

Særkuverter

I efteråret 1987 stod DJK for udgivelsen af endnu en række særkuverter:

1987-6: Kuvert i anledning af Storstrømsbroens 50 års jubilæum, frankeret med DSB banemærke 200 øre, ekspres og afstemplet med banemærkestempel »Masnedø-Orehoved«, 26. september 1987.

1987-7: Samme, men med DSB banemærke 1000 øre, ekspres.

1987-8: Kuvert i anledning af Storstrømsbroens 50 års jubilæum, frankeret med »Hafnia«-mærket og afstemplet med P & T's særstempel i Vordingborg, den 26. september 1987.

1987-9: Kuvert i anledning af frimærkeudstillingen Hafnia 87, frankeret med »Hafnia«-mærket og afstemplet med »Velstemplet« ved udstillingen den 16. oktober 1987 samt særstempel ved MHVJs bureaupostvogn, der var med på udstillingen sammen med DSB F 441.

Pris pr. kuvert er kr. 15,- inkl. forsendelse. Ved samlet køb af de fire ovennævnte kuverter er prisen kr. 50,- inkl. forsendelse.

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.

HCH og OCMF



DANSK JERNBANE-KLUB

Foreningens generelle adresse

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

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

Medlemskontingent for året 1988

Ordinære medlemmer kr. 175,00
Juniormedlemmer (under 18 år 1.1.1988) kr. 100,00
Optagelsesgebyr kr. 10,00

Indbetaling af kontingent sker til

Dansk Jernbane-Klub, kassereren
Kalvebod Brygge 40, 1560 København V.
Tlf. 01 93 20 02
Postgirokonto 5 55 38 30

Kassererhvervet i Dansk Jernbane-Klub

Birger Bruun: - ind- og udbetaling
Hans Meyer: - budget- kontrol m.v.
Jørgen Andersen (revisor)-Støvring: - regnskaber.

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
Bent Jacobsen
Maj Allé 62, 2730 Herlev. Tlf. 02 84 21 07
Ole-Christian Munk Plum
Holmevej 8, 4340 Tølløse. Tlf. 03 48 53 83
Bent Nathansen
Callunavej 20, 3450 Allerød. Tlf. 02 27 25 23
John Armstrong Pedersen
Ørvadsvej 4, 8220 Brabrand. Tlf. 06 26 33 23
Mogens Bruun (suppleant)
Ahornsvej 18, 3650 Ølstykke. Tlf. 02 17 88 04
Oscar Meyer (suppleant)
Holløselund Strandvej 9, 3220 Tisvildeleje. Tlf. 02 30 82 22

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
Lyngvej 12, 9560 Hadsund. Tlf. 08 57 38 16

DJKs sydjyske afdeling

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

DJKs fynske afdeling

Niels Arne Nielsen
Østre Engvej 16, st.th. 5400 Bogense. Tlf. 09 81 22 72

DJKs afdeling på Lolland-Falster

Ole Jensen
Skovvænget 4, 4900 Nakskov. Tlf. 03 88 00 04 (kl.8-16)

DJKs afdeling for smalsporsmateriel 700 mm

»Remisen« Østre Teglværksvej, Bloustrød, 3450 Allerød
Tlf. 02 27 08 18 (onsdag og lørdag).
Postgirokonto 3 46 56 16

Oscar Meyer

Holløselund 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 weekender: 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

Bramming remise

Bjarke Boldt (se adressen ved sydjysk afdeling)

Høng remise, Høng

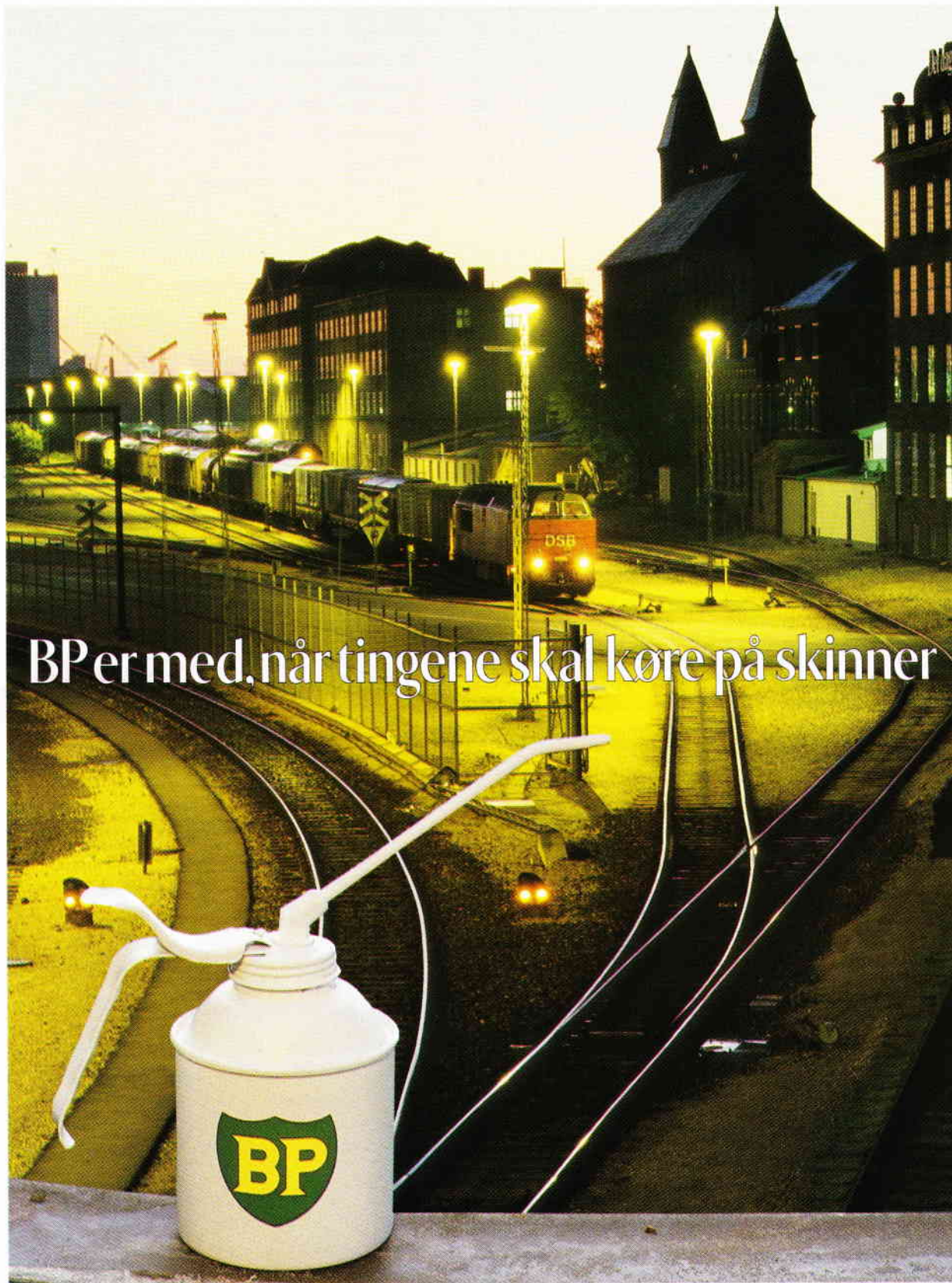
Erik Rothmann
Bakken 70, 4370 St. Merløse. Tlf. 03 60 15 57

Roskilde

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

Odense, Konservessporet

Niels Arne Nielsen
Østre Engvej 16, st.th. 5400 Bogense. Tlf. 09 81 22 72



BP er med, når tingene skal køre på skinner

BP smøreolie - en vigtig detalje.

BP smøreolie a/s, Prøvestenen, 2300 København S. Tlf. 01 57 60 00