

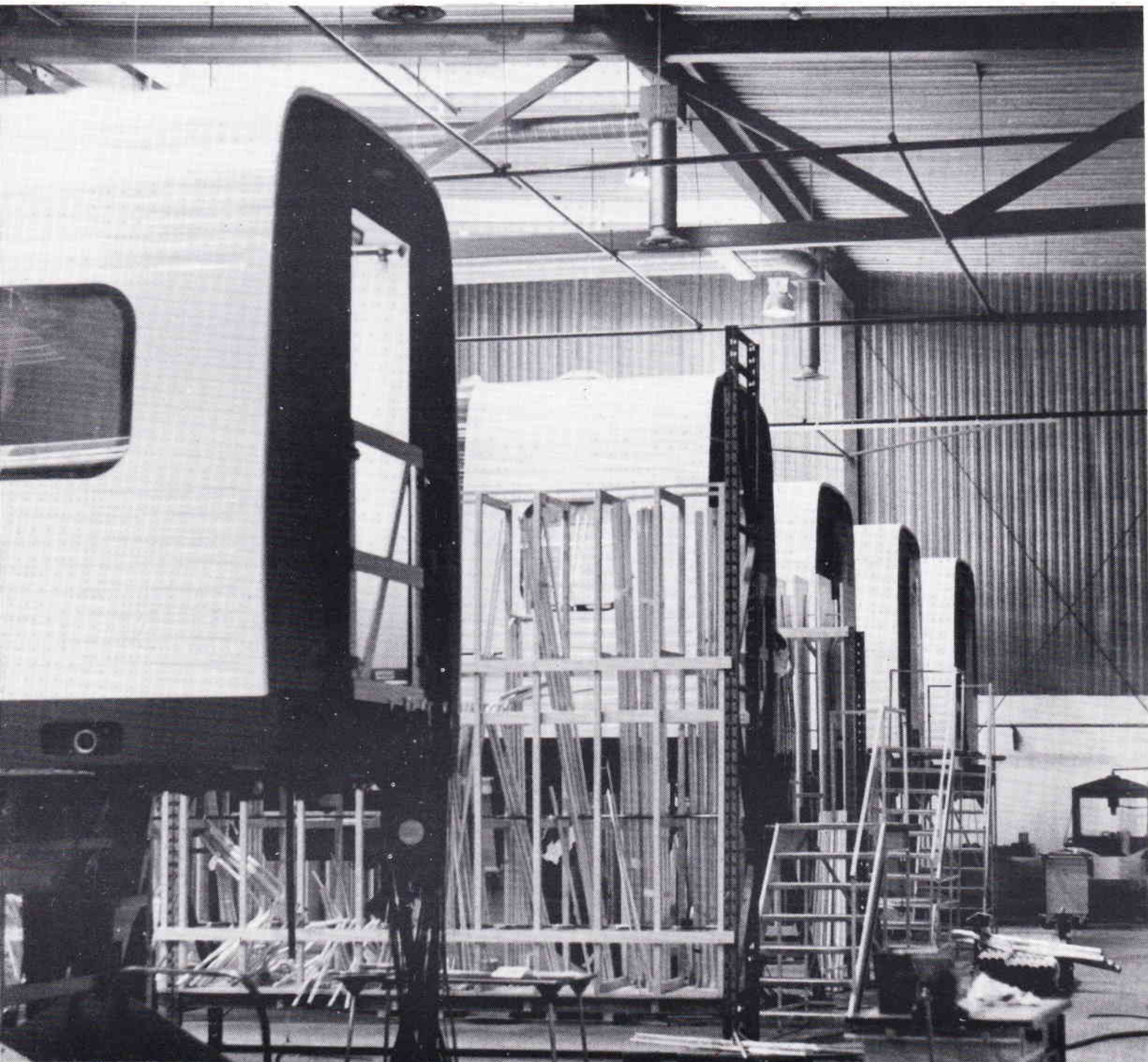


jernbanen

4

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

August 1988



28. ÅRGANG

LØSSALG KR. 35,00



Så gik den sommer - og én af de bedre rent vejrmæssigt. Også mange privatbaner havde en god sommer, mange af dem ligger i rekreative områder, og med det gode badevejr lokkes mange til de små spor. På Skagensbanen gav den traditionelle visefestival en kærkommen passagertilgang, fem- og ottevognstog var intet særsyn, og godstoget fik et par ekstra ølvogne på krogen. Billedet, der oser af sommer og privatbane, er taget 24. juni 1988 af Jan Forslund.

Forsiden

Der kæmpes stadig bravt på vognfabrikken Ascan/Scandia i Randers for at få IC/3 konceptet på skinner. Det tyske firma (AEG), som står for den problematiske elektronik, samarbejder på højtryk med Ascan/Scandia for at løse de sidste tråde, og der anes lys forude. Man skal dog ikke vente IC/3-togene indsat i normal drift før i starten af 1989, sandsynligvis først ved K 89, men der er noget at se frem til. IC/3 nød stor bevågenhed ved trafikmessen i Hamburg i sommer, og der er tale om et publikumsvenligt og smagfuldt tog med indbygget fremtid. Det kunne jeg ved selvsyn konstatere den 20. juni 1988, hvor der kunne tælles 18 vogne i sidste bygningsfase. Foto: Jan Forslund

Distribution

Adresseændringer og reklamation af udeblevne numre meddeles til det lokale postkontor. Medlemmer i udlandet bedes dog meddele adresseændringer til Blad- og annoncerekspeditionen. Reklamation af fejlekspeditioner 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.

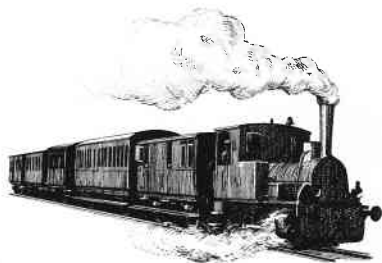
Nr. 5 ventes udsendt ca. 15. oktober Indhold: Den Transiranske bane - Jernbanemuseet i Leningrad - Plateways/Tramways - MO i Norge - og meget mere.

Tidsfrister

Sidste frist for stof til nr. 5/1988: 1. sept. 1988.

Sidste frist for stof til nr. 6/1988: 1. nov. 1988.

Dette nummer af »jernbanen« er afleveret til Avispostkontoret den 12. august 1988.



jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

28. årgang nr. 4, august 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 annoncerekspedition

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

20 min. kavalkade - tre dages rangering	96
En gammel fabriksinspektørs erindringer	100
Nok et 50-års jubilæum	102
Gåture på nedlagte baner...2. del:NPMB	106
OBBS 150 års jubilæum	108
Kroniken om vognhallen i Maribo	110
Over og under Storebælt	112
Jernbanenyt - kort fortalt:	
- Privatbanerne	115
- Veteranbanerne	116
- Udland	117
Læserne skriver	117
Foreningsnyt	118
Sporhunden	Bagsiden

Bro-sten

Forvirringen er nu ganske total. Medens en del politikere stadig synes usikre og bevægelige, må man undrende lægge øre og øje til almægtige licitationer og de første spadestik til den faste Storebæltsforbindelse, alt imens at nye rapporter maner til revurdering.

Giv dog den bro en sten - en gravsten - og lad os i stedet bruge kræfterne på en saglig samfundsdebat om alternativerne: Fortsat, men udbygget færgedrift, eller en boret togforbindelse under bæltet.

Desværre lykkedes det ikke at gøre Storebæltsforbindelsen til ét af temaerne i valget i maj. Synd og skam - for alle meningsmålinger udråber et rungende nej til den model, der endnu projekteres efter. En model, der inkluderer en motorvejsforbindelse med uoverskuelige miljømæssige og samfundstrafikale omvæltninger. Trafikken på vejene vil stige, specielt den tunge lastbiltrafik, og tilhængere af det store nordiske Scan-Link-projekt vil gnide sig i hænderne, hvis det lykkes at få en vejforbindelse over Storebælt. Skal bilosen blive Danmarks snærende transitbælte? - er det den livrem, vi ønsker?

På længere sigt vil det vedtagne og så småt påbegyndte projekt uomtvisteligt mindske den kollektive trafiks betydning - og ikke mindst jernbanerne vil opleve en dramatisk nedgang i passagerantal, med indskrænkninger i tog og banenet til følge, også selv om DSB får tre års forspring for motorvejen. Alle ved - også politikerne - at jernbanernes energiforbrug og miljømæssige skavanker er forsvindende små sammenlignet med biltrafikkens.

Økonomisk er det stadig mere og mere klart, at broforbindelsen er ufor-svarlig og urentabel. Den nye rapport fra Roskilde Universitetscenter påviser da også store samfundsøkonomiske fordele ved en fortsat færgedrift - og endnu bedre en boret biltogstunnel. Kvikke hoveder har endog beregnet, at man for broforbindelsens mange milliarder vil kunne bygge så mange færger, at de vil kunne række fra Halsskov til Knudshoved i én lang konvoj!

Ved terminalerne i Halsskov og Knudshoved er der allerede opsat store farvestrålende standere med beskrivelser af alle herlighederne, når broen åbner i 1996. Ærlig snak, men også provokerende at de første bro-sten således er lagt. Lad os tage til genlyd og bruge verbale brosten mod »broklapperne« for at få den rigtige løsning: - En forbedret sammenlægning af den eksisterende færgedrift (billigt og godt) - eller en biltogstunnel (dyrt men godt).

Jan Forslund

20 minutters kavalkade - tre dages rangering

*Genindvielsen af Jernbanemuseet i Odense set fra
spor 83 og nærmeste omegn*

Af Søren Balle

Det store veteranbanetræf i Odense 16.-17. april d.å. samlede tusindvis af besøgende fra ind- og udland, og forhåbentlig har de nydt frugten af de mange anstrengelser. Her skal berettes om nogle af disse.

De mange aktive deltagere fra de forskellige veteranbaner fik sikkert hver deres egen oplevelse med hjem. Denne beretning er kun én af de mange mulige personlige beretninger, og da forfatteren kommer fra Mariager-Handest Veteranjernbane, vil initialerne MHVJ sikkert dukke op hyppigere end svarende til andres indtryk af begivenhederne - måske kan man da nogle steder alt efter eget udgangspunkt erstatte der med MBJ eller KLK, eller hvad ens egen bane nu måtte hedde.

Gennem måneder var køreplaner og maskinløb og op-rangeringer blevet minutiøst forberedt ved Preben Clausens skrivebord, og de forskellige baners ansvarlige må sikkert med stigende bekymring have iagttaget den voksende bunke papirer, som strømmede ud fra D-maskinegruppens hjemsted. Hvis der ikke var bekymringer nok i hovedkvarteret i Brejning, har de enkelte baner sikkert forsynet den stakkels Clausen med nye. MHVJ fik således den lyse ide, at det var morsommere at køre sit eget tog med dieselloko AHJ ML 5203 og så køre i forspand med VNJ D 11 fra Hads-Ning Herreders Veteranbane, HHVJ. Andre baner har sikkert på tilsvarende vis gjort deres bedste for at genere tilrettelæggelsen af arrangementet.

Tog fra øst og vest

Fredag den 15. begyndte så de store besværligheder for DSBs togledelse, der måtte kæmpe med horder af langsomtkørende materieltog, der bevægede sig mod Odense med maksimalhastigheder ned til 45 km/t. Fra HgJK kom der materiel i tog 8435 fra Frederiksberg (af 7.35) til Korsør (an 10.55), hvor det i Ringsted optog vogne sydfra i tog 6432 fra Nykøbing F. (af 5.55). Dagen begyndte tidligt sine steder. Der kom også køretøjer i tog fra Skælskør 7.45, Korsør an 10.55. Med forskellige færger - hvor sporpladsen var blevet nøje tilmålt, og planerne derfor også blev ændret undervejs - nåede køretøjerne fra øst da endelig til Odense 15.46 (sagde planen). Det var ikke alt materiel, der nåede med i første omgang - nye problemer for Clausen - men om planmæssigheden kan jeg af gode grunde ikke fortælle noget. I Jylland kørte der et stort MX-trukket opsamlingstog fra Aalborg med maksimalhastighed 45 km/t, afgang 8.40, Odense ankomst 21.24 - med nogle drabelige ophold undervejs til opsamling af køretøjer. MHVJs motortog startede i Mariager. Efter Clausens mening hed toget her 1510 og afgik ca. 9.20. Trafikinspektøren, som skrev dette, har nu tilladt sig at kalde toget 508 (1510 kan det jo ikke hedde!) og lade det afgå 9.50. Det gjorde det så, selv om stationsbestyreren, den for dette blads læsere ikke ubekendte Anders Riis, måtte lægge sig i sengen aftenen i forvejen med høj feber og influenza. (Måske var det også influen-



Motorvognene og de to firkantede privatbanelokomotiver havde bestemt publikums bevågenhed under Odensearrangementet. Veterankørsel er ikke kun damp. Her poserer Østsjælland Jernbaneklubs NPMB M 7 for Alf Blune under den omfattende rangering om lørdagen.

zaepidemien, der gav så mange afbud i sidste øjeblik til Clausens mange tjenesteture?).

Toget kom pænt til Fårup, hvor der skulle udveksles en »Bette-Claus« (AHJ EM 78) med det langsomme opsamlingsstog, 8446. Tre meters akselafstand og seks meters vognlængde giver ikke ret til de helt store hastigheder, og dieseltog, der nu hed 8442, var sat til 60 km/t. Men dagen var ikke til ende endda. I Randers kulle K 564 komme fra Viborg, hvor MHVJ havde repareret den. Her stod den efter at have kørt DJKs udflugtstog på Løgstørbanen, bl.a. med MHVJs postvogn, DO 5604, som derfor var med til Randers og skulle over i dieseltoget. Med bagklogskab må man spørge: Og hvorfor skulle den nu det? Nuvel, stationsbestyreren havde en plan, hvor der stod, at DO-vognen skulle løbe forrest, og der hjalp ingen kære mor, selv om lokoføreren Christian Mikkelsen hellere ville have den bagest. Planen sagde: Forrest. Det kom den så da - men med 20 minutters forsinkelse til følge. Det var så den køreplan. Nu passede ingen overhalinger længere, og ved afgang fra Århus sammen med VNJ D 11 var klokken slaget 14.53. Det skulle den ikke have gjort; afgangstiden stod til 13.50. Især de sidste tre minutter var ikke gode, for så passede køreplanen heller ikke til IC-togene en time senere, så meget mere som D 11 gjorde knuder undervejs med en banemotorsikring, så der tabtes endnu et par minutter undervejs til Skanderborg. Forlægning af overhaling: 21 min. ophold i Skanderborg; afgang: ÷ 85 min. Inden Horsens blev der kørt 12 min. ind på planen, men gamle køretøjer har deres nykker. I km 46,6 blev begge enige om at futte nogle sikringer og spoler af. Men med en tøjklamme og en stump seilgarn kom Mikkelsen i gang med ML 5203 efter 10 min. Ny forlægning af overhaling: 20 min. ophold i Hedensted; afgang: ÷ 111 min. I Fredericia 10 min. ophold til eftersyn af tøjklammer (afgang: ÷ 120 min.). Herligt: Nu passede minuttallene hele vejen over Fyn; der manglede blot to timer. Facit: Odense ankomst 19.21.

Rangering i Odense

Det meste af materiellet fra øst var nu ankommet og blev fordelt i sporene 9-10 på nordsiden af stationen. Da 45 km/t-toget fra Jylland ankom senere, blev der brug for stor rangervirksomhed. Dette tog havde en broget op-rangering med MX - K 564 - godsvogne - F 663 - FFJ 34 -

personvogne - F 694 - div. vogne - VØ D 16 - SVJ SM 7 - AHJ EM 78. VØ D 16 (= RHJ D 8) har ikke gennemgående trækstang, og Bette-Claus skulle fungere som bremsevogn med skinnebussen hængende mellem vognene i stangkobliger. Det er nemlig meget irriterende/umuligt at lave bremseprøve på en skinnebus, rent bortset fra at det ikke er gavnligt, hvis bremsen kommer til at hænge, for det opdager man først på lugten! De tre sidste køretøjer skulle jo selvfølgelig derfor også omrangeres i Århus, så de igen kom bagest i toget.

Nu bestod problemet i Odense i overhovedet at få pillet lokomotiverne ud, og i at få fordelt vognene i passende små grupper på godspladsen mod sydvest, som var udstillingsplads den følgende dag. Vi skulle i frygtelig grad komme til at lære, hvor spor 83, »fjerde havn«, »øen« og »Ålykke« ligger. Måske ser det hele ganske simpelt ud på papiret: Man tager et par mand med et par rangerradiører og et damplokomotiv hhv. ML 5203 (som har radio installeret) og fordeler nogle flere folk som rangerhjælpere. Men der var kun et par spor til rådighed - med en fælles udtræksmuligheder ned mod maskindepotet eller mod Jernbanemuseets »Dronning Louises Station« (spor 203 - MS-lyntoget står udstillet i spor 204). Samtidig skulle strammerne splittes op i størrelser på ca. 17 vogne a.h.t. sporlængden i 80'er-sporgruppen på godspladsen - og ind imellem skulle først den ene MH'er, så den anden igennem til maskindepotet, så skulle to godsvogne sættes i et posttog osv. Men klokken 1.30 sagde MHVJ's folk godnat til Preben Clausen og hans folk. Det var nu håbløst at finde ud af, hvem der havde optaget hvilke pladser i overnatningsvognen, en Bcm, så vi var et par stykker, der foretrak plyssæderne i SB B 11. Så slap vi også for de snorkende medlemmer fra MHVJ.

Lørdag - »Levende« udstilling

Næsten friske og udhvilede vågnede folkene ved 8-tiden lørdag til morgenmaden i AU/BU-vognen. Nu stod stammerne jo pænt på godspladsen, hvor udstillingen skulle åbne kl. 10 - men de var meget langt fra at stå sådan, at de kunne bruges i den historiske kavalkade søndag. Mange havde været i gang meget tidligere denne morgen, for alle damplokomotiverne havde kvalmet i timevis. Det er jo en dum ide at lade folk fyre damplokomotiver op, for der går ikke længe, inden maskinfolkene rå-

Stemningsbillede fra dampsporene, hvor hestekræfter fra syv klubber forenedes. Det er søndag morgen, og opfyringen er i fuld gang. Blandt maskinerne ses K 564, FFJ 34, SNNB 3, ØSJS 7 og F 663. Foto: OCMP



ber på kul eller vand. Naturligvis ville alle helst have kul samtidig fra den samme kran, men ikke fra den samme godsvogn, så der var livlig rangering fra morgenstunden. Men så var det til gengæld umuligt samtidig at rangere, så de »rigtige« vogne (tre HHJ-vogne) blev fundet frem til det veteran tog med KLKs F 694, som skulle køre hele udstillingstiden mellem udstillingspladsen og Dronning Louises Station. Der manglede nu i øvrigt også en togfører/rangerleder - men efter en ganske kort ansættelses-samtale gav Preben mig jobbet. Sammen med to KLK-togbetjente skulle den kørsel så klares. Vi havde et lokomotiv, men stadig ingen vogne, og klokken nærmede sig betænkeligt 9.30. Preben udpegede da hurtigt tre af »mine egne« vogne, som stod, så de var til at plukke ud af en stamme i en fart. En ledende DJK-organisator, hvis navn vi af diskretionshensyn skal forbigå, underrettede mig om køreplanen (papirerne lå et andet sted): At afgangstiden var minuttal 00 fra udstillingspladsen og 30 fra Dronning Louise. Adskillige venlige mennesker skulle senere gøre opmærksom på, at de trykte planer sagde det modsatte. Men der kom nu et tog afsted kl. 10.00 og i en fast timeplan derefter.

Veteranbanestrækningen gik mod øst gennem udtrækket over broen og derfra mod vest gennem sporskifte 51 op over hovedsporene og overkørslen på Ålykke Allé (med en mand fast posteret ved betjeningsskabet), derefter tilbage over samme allé (ny tænding af overkørslen) og ned mod depotet og spor 203. Med 10-15 min. køretid kunne der lige blive tid til lidt vandtagning på nogle af turene. Imens var der livlig rangering på godspladsen med kulvogne og vognstammer til togene næste dag. Der var derfor 90% sandsynlighed for skæve sporskifter ved tilbagekørslen, indtil en mand blev udstationeret ved skifte 51.

Samtidig med dette kørte der forskellige veteran tog på strækningen Odense-Marslev-Odense-Holmstrup-Odense, men den faktiske materielanvendelse blev i enkelte tilfælde besluttet i sidste øjeblik ud fra de forhåndenværende mulighedsprincip. Køreplanmæssigt var det i øvrigt svært at koordinere afgangene i begge retninger med togene til og fra Dronning Louises Station, og det var ikke let at lede folk fra udstillingspladsen til stationen. Kl. 16.30 kørte sidste tog så fra Dronning Louise, og udstillingen var lukket kl. 16.00. Det var nu tid til status over materiellets placering (eller lidt rangering for at slå ti-

den ihjel). Mens flinke kvinder var bombet tilbage til kødgryderne (ingen M/K'ere?), og utålmodige dampfolk kogte, prøvede Preben Clausen at samle tankerne og MHVJ-rangertropperne til et lille strategimøde. Vognene stod i sjælden grad ikke der, hvor det ville være godt, de stod, og som de gamle ville have spået: Ej fanger sovende mand sejr. Men ej heller rangerer mand godt på tom vom, så problemerne blev udskudt til efter et velsmagende og fortjent måltid.

Kavalkadetogene sammensættes

Beskrivelse af rangeringen ville hurtigt komme til at lyde lige så kedelig, som rangeringen i virkeligheden var. Men stort set bestod problemet i, at kavalkadetogene skulle sammensættes af passende vogne fra forskellige klubber - og derfor fra forskellige stammer, som var ankommet i forskellige tog. Samtidig var der ikke sporplads til at gøre meget andet end at trække ud skiftevis med to lokomotiver (D 826 og ML 5203) og pille én eller to vogne ud ad gangen - altså uden at støde sammen i det fælles udtræk over broen. Generalstaben slog sig ned midt på pladsen med rangerradioer og kort over sporene, hvor de enkelte vogne blev tegnet ind. Ind imellem skulle forskellige damploko også over til depotet for at blive drejet, så de kom til at vende rigtigt til kavalkaden søndag, og også dieselloko og skinnibus var en tur derovre. Alt dette foregik hen over Ålykkesporet for ikke at genere trafikken på hovedbanen, men mange bilister på Ålykke Allé må have undret sig over jernbanetrafikken i den overkørsel. Trætheden begyndte dog så småt at indfinde sig hos de deltagende, men der var ikke rigtig nogen afløsere. Hestekraftforvalter Mikkelsen skulle næsten surres fast til førerstolen, og over radioen blev meldingerne mere og mere kryptiske: »5203, ret frem«. »Mnøh«. »Nej, det er tilbage«. »Mnøh«. Ved 23-tiden måtte han trække sig tilbage, men rangeringen fortsatte med de mest ivrige og D 826 indtil kl. 1.30. Men da var der også otte færdige kavalkadestammer og en stor del af forarbejdet til resten og til Nyborgtoget - bortset fra at rangerlederen havde spejlvendt rækkefølgen ud på de små timer.

Efter en god nats søvn blev folk vækket kl. 6.20, for arbejdet var ikke færdigt. Enkelte af de, der havde udforsket det odenseanske natteliv udenfor den nærmeste omkreds af spor 83, blev ganske vist fortørnede over, at en Frichs-motor 6260CL skulle stå og larme kl. 6.30, når



Det særprægede træk, som førte Limfjordsbanens materiel til Odense.

Foto i Skørping 15. april 1988: Martin Jacobsen

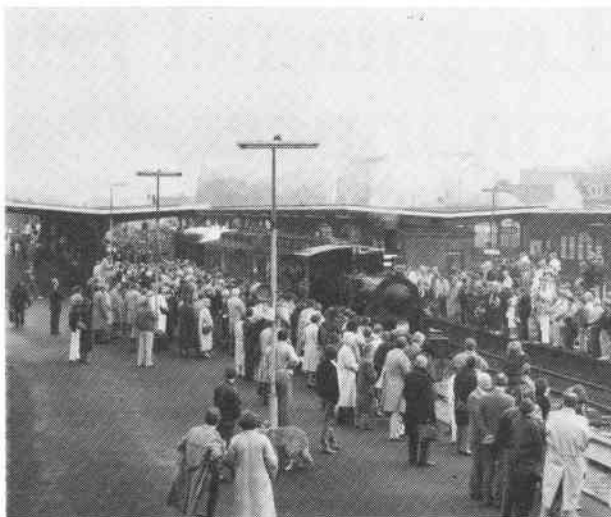
de havde fortjent at sove videre. Men togene oprangere-
de jo ikke sig selv. Med en hel times varsel fandt man nu
ud af, at der manglede en togfører til toget Odense-Fru-
ens Bøge med de tilrejsende fra »Jernbanemuseets Ven-
ner« - undertegnede blev den lykkelige. Der var stadig in-
gen døde eller kvæstede, selvom to MR-tog skulle passe-
re 5-600 mennesker på et par smalle perroner, og vi nå-
de 13.13 tilbage til Odense i spor 6 (planmæssig an-
komst 13.15) og fik rangeret væk igen, så kavalkaden
kunne begynde gennem spor 7 næsten til den planlagte
tid, 13.25.

Kavalkadetogene var i forvejen rangeret ud i det spær-
rede venstre hovedspor Marslev-Odense og kom nu fra
øst med et par hundrede meters indbyrdes afstand gen-
nem stationen og fortsatte ud i højre hovedspor mod
Holmstrup mod vest hhv. ud i godssporet mod Fruens
Bøge. Men efter 20 min. måtte spærringen af stationens
hovedspor ophæves a.h.t. toggangen, og det var utroligt
svært at få ivrige fotografer til at undlade at lade sig køre
over af IC-tog og MR-tog. Men det lykkedes, takket være
de folk, der selv fandt ud af at placere sig som vagter der,
hvor det brændte på.

Rangering retur

Detaljer kan kun virke trættende, men det vil næppe
komme som en overraskelse for den opmærksomme læ-
ser, at rangeringen nu stort set skulle gentages, blot den
modsatte vej rundt - for de enkelte klubber skulle gerne
have deres vogne igen. Da spærringen af Odense stati-
ons spor var blevet ophævet, inden det 13. kavalkadetoget
var kommet igennem, blev højre spor Odense-Marslev
spærret længere tid end forudset, og da kavalkadetoget
endelig blev taget ind, kom det kun ind på stationen, hvor
der slet ikke var plads til at have det stående, så det blev
meget besværligt at få oprangeret generaldirektørvete-
rantoget, der skulle være afgået 14.40, men fik en halv
times forsinkelse - og det forsinkede så også efterfølgen-
de plantog.

Oprangeringen skred i øvrigt systematisk frem, men alt
for langsomt på grund af den begrænsede sporplads om-
kring spor 9 og 10 og det ene fælles udtræk ned mod ma-
skindepotet og spor 203. Veteranmateriel giver altid små
overraskelser. Undervejs opdager man, at sidste tog i en
stamme selvfølgelig bliver én af dem uden bremse - om-
rangering, så der bliver slutbremse ... eller at sidste vogn
ikke har holdere til de nye slutsignaler - fremskaffelse af
signalplanke. Men sidst på eftermiddagen begyndte ma-
verne at knurre så højt, at den gode Clausen måtte for-
barme sig, og lade folk benytte deres spisebillerter til
middagsmaden - her var egentlig bogstaveligt tænkt på
kl. 12 - og på skift én ad gangen tage en halv time fri i
DSB-restauranten (selv fik han kun stående taffel på ran-
gerpladsen). Togene blev forsinket, Preben var træt, vi
var alle trætte, og nogle kunne ikke forstå, de ikke snart
kunne komme hjemefter. Men trods alt blev flere og flere
tog sendt afsted, først dem mod øst, der skulle med fær-
ge. Begge stammer mod vest blev færdig på samme tid,
og så var det mest praktisk at sende 60 km/t-toget med
AHJ ML 5203 og VNJ D 11 afsted først. Odder-folkene
fik også den bekymring, at FC Odder ville være gået
hjem, så de ikke kunne komme længere end til Århus. 45
km/t-toget med MY og MX (8499) skulle være kørt kl.
17.14, mens 60 km/t-toget (8497) først skulle være af-
gået 18.30. Men det var klokken nu heller ikke længere.
Næsten tre timer forsinket, kl. 21.24, kunne de to brø-
lende Frichs-motorer på 410 + 250 hk sætte 8497 i



Kavalkaden er i fuld gang, og de færreste tænkte vel på det enorme ran-
geforarbejde. Vi var mange, der nød resultatet. Foto: Henrik Thomsen



Et herligt privatbanetog under kavalkaden. SVJ M 1 fra Skælskørbanen
trækker afsted med vogne fra to andre klubber. Foto: Martin Jacobsen

gang. Denne gang var der ingen brug for tøjklammer, der
blev konstant kørt ind mellem stationerne, og på trods
af forlagte overhalinger ankom toget til Århus 1.26,
»kun« minus to timer. Og jeg skulle bare hjem til Århus,
så nu var mine bekymringer slut (og bybuskørslen i øvrigt
også), men toglederinden i Mariager holdt sig vågen, og
på et eller andet ugudeligt tidspunkt omkring kl. 4 kom
toget til Mariager. Men de arme stakler på 9499 til Aal-
borg kunne vel sjunge med digteren: Morgenstund har
guld i mund. Og det kunne de gøre et stykke tid endnu,
for da var de langt fra hjemme. Men ikke længe før man-
dag middag sluttede da endelig i Aalborg den forhåbent-
lig sidste af hjemkørslerne. □

Den Transiranske bane

Næste nummer af »jernbanen« indeholder en jubi-
læumsartikel om det gigantiske byggeri i Iran. På
en måde var byggeriet dansk.

Blad 5 bliver i øvrigt temmeligt udlandspræget, der
er også artikler fra England og Sovjetunionen (jern-
banemuseet i Leningrad).

En gammel fabriksinspektørs erindringer

- især om roebaner. En beretning om det primitive og ikke ufarlige liv på Lolland.

Af Herbert Christian Halvard

Telefonen ringer, medens jeg sidder en grå efterårs-morgen på mit kontor i Maribo og planlægger dagens inspektionsrejse.

»Det er politiet i Nakskov. Der er sket en alvorlig ulykke ved kørsel med et roetog ved Horslunde. Vi vil gerne have Dem til stedet for at deltage i undersøgelsen!«

Hurtig ændring af min »køreplan« og afsted mod Horslunde. Mine værste anelser blev bekræftet: En mand var blevet kørt over af en fuldt læsset roebanevogn og frygteligt tilredt. Ved min ankomst var han blevet befriet af Falck og kørt til sygehuset, men **sporene** talte deres tydelige sprog. Toget bestod af en række vogne, hver læsset med ca. fem tons bassinjord. Lokomotivføreren forklarede, at han netop på givet signal havde sat toget i bevægelse **med vognene foran** ud ad et midlertidigt markspor, da han så mandens hoved dukke op helt henne ved gavlen af den forreste vogn. I samme øjeblik forsvandt manden igen af syne. Føreren anede uråd og bremsede toget, men ulykken var sket. De tililende fandt manden liggende fastklemt under forreste roebanevogns bogie nr. 2. Det var tydeligt, at vognens bogie nr. 1 var kørt helt hen over ham, inden toget stoppede. Det var ikke muligt at løfte vognen med det materiel, der var med på lokomotivet. Man måtte afvente Falcks katastrofeudrykning, og manden overlevede ikke.

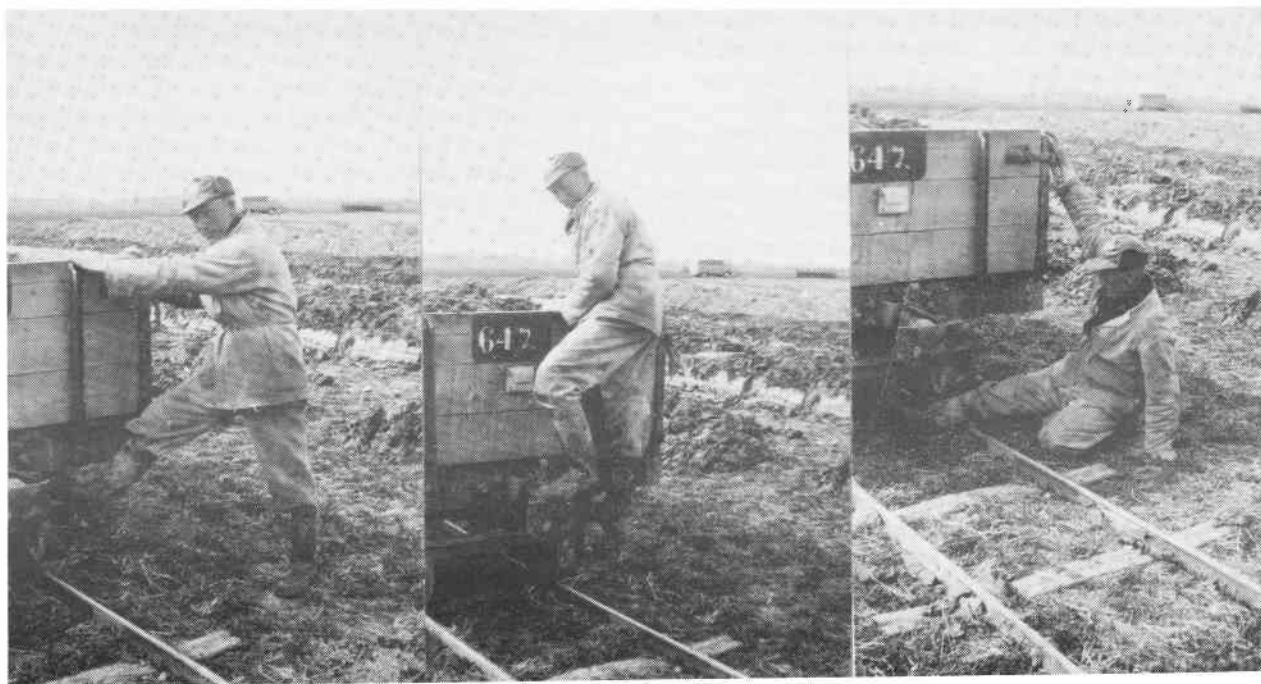
Under afhøringerne kom det frem, at manden **skulle** opholde sig forrest i toget for at kunne give signal, hvis

der skulle vise sig noget, der kunne anfægte sikkerheden under baglænskørslen! Det var tydeligt, at manden var trådt op på den forreste bogie med den ene fod for at svinge sig over til pufferen (midt for vogn gavlen) og stå på denne under kørslen. Som sædvanligt under roekampagnen var vejret regnfuldt og terrænet leret. Hans fedtede gummistøvler var smuttet på pufferen eller bogien med styrt ned på banelegemet til følge.

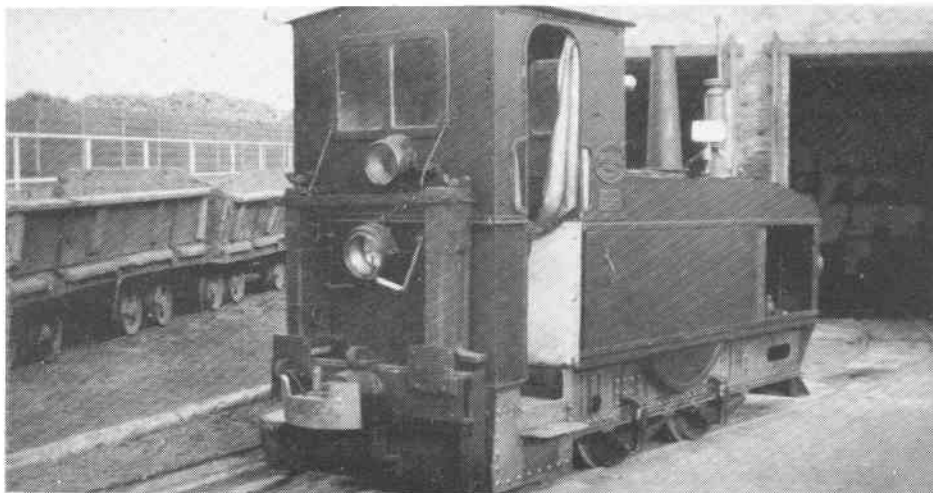
Alle kunne naturligvis bagefter indse, at det var farligt at tage plads på forreste puffer, og det hed sig endda, at den rigtige fremgangsmåde for en rangermand var at springe op på **siden** af roevognen og sætte sig på kæpskinnen.

Jeg havde på det tidspunkt af min embedstid i Fabriks-tilsynets Maribokreds (som omfattede det meste af Lolland) ikke haft lejlighed til at iagttage arbejdsmetoderne ved roetogene ude på landbrugsområderne, men jeg måtte alligevel i mit stille sind tvivle på, at folkene var særligt ivrige efter at sætte sig på vognenes kæpskinner. Når læsset bestod af fugtigt roeaaffald eller jord, kunne man snart blive våd bagi! Jeg tror, alle måtte erkende, at det vist var gængs praksis at stille sig på en puffer.

Bagkløge som vi alle er, blev der efter den tragiske begivenhed selvfølgelig straks udstedt strenge bestemmelser om, at et tog ikke måtte sættes i bevægelse med vogne foran lokomotivet, før rangermanden havde indtaget et sikkert opholdssted **på siden** af forreste vogn.



Rekonstruktion af ulykkens faser. Uheldet er ude, når højre fod sættes på bogiens overkant, og venstre fod derefter svinges over og sættes på pufferen.
Foto: H. C. Halvard



Et af sukkerfabrikkernes motorlokomotiver med lav forkant. Hvis en person påkøres, kan en fod let blive fastklemt mellem jorden og forkanten (banerømmen) med alvorlige kvæstelser til følge. Foto: H.C. Halvard

Fabriksledelsen i Nakskov søgte gennem længere tid på min foranledning at fremskaffe gode ideer til en **teknisk løsning** af problemet med at skabe en sikker standplads for rangermænd. En idé med trinbræt på siden af vogne måtte forkastes, da sidefjælene skulle kunne klappes frit ned under tømning, og vognene skulle kunne tippe i fabrikkens specielle tippeanlæg.

Man havde engang haft vogne med trinbræt ved gavlhjørnerne. Den konstruktion kunne slet ikke komme på tale igen, da jeg nogle år forinden havde måttet konstatere i en rapport, at den var livsfarlig. En person, der havde taget plads på et sådant trinbræt midt inde i en vognstamme, var blevet dræbt, da der skete en afsporing. Det gik så ulykkeligt, at de to vogne, som manden befandt sig imellem, kom til at sakse for hinanden, så at vognhjørnerne trykkes sammen netop dér, hvor han stod.

I mangel af direkte teknisk løsning måtte man forsøge at klare sig igennem ved strenge ordensregler for »skydekørsel« og forsøge hen ad vejen at få etableret omløb ved de større læssepladser for at undgå denne form for kørsel. Disse anlægsarbejder var dog ikke blevet gennemført, da jeg forlod Maribokredsen i 1955 og blev det næppe siden, idet nedlæggelsernes tid var nær.

De tidligere forsøg med trinbrætter under en eller anden form havde i øvrigt medført et mere indirekte problem. Vogne blev ofte rangeret med hest eller terrænkørende traktor både ude i landdistriktet og på fabrikkerne. Personalet havde da tit gjort slæbewiren fast netop i et trinbræt og derved bøjet de bærende dele. Sådan et trinbræt kunne siden ved sin skævhed lægge op til en ulykke!

Selve det at rangere med hest var egentlig ikke uden risiko. Det skete flere gange, at en mand fik sig placeret mellem wiren og roevognene, så at han blev klemmt, når wiren totnede op. Det kunne også ske, at vogne løb frem foran hest eller traktor, uden at wirens krog - som den skulle - faldt frit fra anhuigningspunktet. Så kunne folkene også blive fanger mellem wire og vogn. For at skåne hestene mod skade havde man en såkaldt springbasse, som kunne udløses ved overbelastning og i tilfælde af overhaling, men den blev ikke altid brugt, når man lige stod og skulle have flyttet vognen i en fart.

Som fabriksinspektør måtte jeg opleve, at ulykker i det hele taget ikke var ualmindelige. Mange bestod simpelt hen i, at folk fik fingrene i klemme i koblingskæder eller under anstrengelserne for at sætte afsporede vogne på sporet igen. Her måtte rapporterne ofte konkludere, at en

bedre tilrettelæggelse af arbejdet kunne have hindret skaderne. Men alt skulle jo gå stærkt under roekampagnen.

En bestemt ulykke gav mig anledning til særlige overvejelser. En mand blev under rangeringsarbejde ramt over foden af et langsomtkørende motorlokomotivs banerømmer. Denne bestod af en tværgående jernbjælke helt foran på lokomotivet. Da manden under langsom fremkørsel fulgte med bevægelsen, gående mellem skinnerne, kom hans ene fod pludselig ind mellem jorden og banerømmen. Han kunne ikke nå at trække foden til sig og blev slynget til jorden. Benet blev slemt kvæstet, inden lokoføreren nåede at stoppe. Heldigvis var der godt udsyn fra førerpladsen (hvad der ikke var fremefter fra damplokomotivernes førerhus).

Denne begivenhed gav anledning til megen diskussion mellem mig og fabriksledelsen, idet jeg holdt på, at en banerømmer - hvis man endelig ville have en - burde sidde et stykke inde under køretøjet, så at rangermanden havde mere frit rum til at bevæge benene, når han gik med under koblingsmanøvre. Faremomentet består efter min mening i lige så høj grad ved rigtige kofangere, der i stedet for at højne sikkerheden kan gøre lige det modsatte!

Trods den skygge, som ulykkerne kastede over roebanerne, kunne jeg dog ikke lade være med at føle mig fascineret af livet og aktiviteten omkring disse baner. Det var stemningsfuldt og betagende, når damplokomotiverne trak deres hvide skyer over det efterårstunge landskab, eller når det hvæsende lokomotiv i mørkningen trak sit tunge læs hjem mod fabrikken, medens gnisterne som fra en ildsprudende vulkan slyngedes højt i vejret - skønt det kunne sætte skræk i livet hos ejerne af de stråtekte huse langs banen!

Som fabriksinspektør var det da heller ikke alene ulykkerne, jeg skulle beskæftige mig med i forbindelse med roebanerne. Det var så sandelig også den mere kreative side af arbejdet med sikkerheden: Lokomotivet skulle trykprøves og efterses, og førerne skulle have gyldige certifikater.

Fabrikkernes ledelse søgte altid at holde det hele i god orden, og jeg skal sent glemme den gæve maskinmester Sørensen på Nakskov Sukkerfabrik, for hvem mandskabet på værkstedet gerne gik gennem ild og vand, når det gjaldt om at rense, reparere og klargøre damplokomotiverne til syn. Når jeg så efter veloverstået trykprøve gik med mester over i privaten hos fru til eftermiddagskaffe og hyggelig sludder, kunne jeg ligefrem opleve det som en festdag! □

Nok et 50-års jubilæum

*Hastighedsrekorden for damplokomotiver 203 km/h
3. juli 1938. Om konkurrencen på hurtighed før og
nu.*

Af Bent Jacobsen

Jernbanerne moderniserer overalt, nye banelinier til høj hastighed anlægges eller projekteres, navnlig i Europa og Japan, og nye avancerede elektriske tog presser rejsehastigheden i vejret. De franske jernbaner SNCF har med et TGV-tog forbedret deres verdensrekord for tog, der nu er 380 km/h - sat den 26. februar 1981. Alt sker i stadig konkurrence med andre trafikmidler især fly og biler.

Konkurrence om trafikken var der også for mere end 50 år siden. Jernbanerne befandt sig i en brydningstid mellem gammelt og nyt. Konkurrencen fra de nymodens trafikmidler, bilerne og flyvemaskinerne, var begyndt at kunne mærkes om end næppe så udtalt som i dag. Også indenfor jernbanernes egne rækker konkurreredes der på livet løs om hvilket jernbaneselskab, der kunne tilbyde de rejsende de hurtigste og mest komfortable forbindelser mellem Europas lande og storbyer eller mellem USAs forskellige stater.

Elektriciteten havde forlængst bevist sin anvendelighed som trækraft for jernbanerne, især i bjergrige lande og lande med adgang til at fremstille billig elektricitet. Dieselmotoren var så småt ved at vinde frem som trækraft i lokaltrafikken og i særlige, lette hurtigtog som f.eks. De Tyske Rigsbaners »Fliegender Hamburger« og DSBs lyntog fra 1935.

Endnu var dampkraften dog andre traktionsformer uovertruffen, når det gjaldt godstrafikken og de store, tunge eksprestog, men både i USA og ved de store jernbaneselskaber i Europa stod det klart, at man måtte forsøge at konstruere damplokomotiver, der kunne fremføre eksprestog med hastigheder, der lå væsentlig højere end de hidtil i praksis opnåelige 100-110 km/h, hvis jernbanerne skulle bevare deres førende plads i fjernpersontrafikken.

Behovet for at konstruere hurtigere damplokomotiver udsprang af det forhold, at det endnu ikke havde vist sig muligt at konstruere diesellokomotiver, der med hensyn til trækraft og driftssikkerhed kunne klare sig overfor de svære og driftsikre damplokomotiver, der på det tidspunkt var udviklet. En storstilet elektrificering af jernbanelinien lå endnu i 30'erne uden for det økonomisk realiserbare i de fleste lande. Der var således ikke meget andet at stille op, hvis man ville forbedre betjeningen af de lange eksprestogslinier, end at videreudvikle damplokomotivet med det mål for øje at opnå højere marchhastigheder og bedre driftsøkonomi.

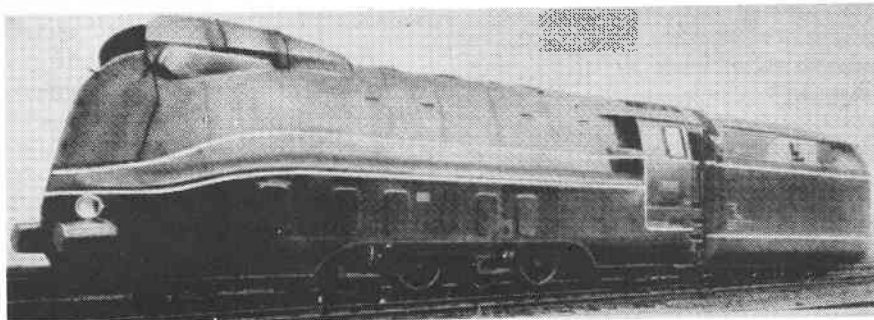
Det strømlinieformede lokomotiv

Forsøg i vindtunnel foretaget i Tyskland havde vist, at der kunne opnås ret betragtelige forbedringer af lokomotivets effektive trækraft, hvis man kunne nedsætte lokomotivets store vindmodstand ved hastigheder over 100 km/h. Videre forsøg med lokomotiver af typen O3, der kun havde delvis vindafskærmning omkring kedel og gangtøj sammenholdt med lokomotiver, der var helt indkapslet i en aerodynamisk udformet kappe viste eksempelvis ved en hastighed af 120 km/h en forbedring af trækraften på ca. 16 % for delvist afskærmede lokomotiver overfor en forbedring på ca. 27 % for totalt afskærmede lokomotiver. Ved en hastighed af 140 km/h blev der opnået en trækraftforbedring på henholdsvis 27 % og 48 % i forhold til almindelige lokomotiver.

Den omtalte vindafskærmning af lokomotiverne viste sig imidlertid i praksis at have nogle væsentlige ulemper for driften. Afskærmningen vanskeliggjorde således tilførsel af den nødvendige mængde forbrændingsluft til fyret og gjorde det besværligt og tidrøvende at efterse og smøre hjul og gangtøj. I praksis måtte man derfor give afkald på den helt ideelle aerodynamiske vindafskærmning, og samtidig måtte man erkende, at vindafskærmning ikke havde nogen praktisk betydning ved hastigheder under 120 km/h.

De tyske forsøg førte imidlertid til, at Rigsbanerne besluttede at konstruere en helt ny lokomotivtype med strømliniebeklædning beregnet til at køre på strækningerne Berlin-Hamburg og Berlin-Hamm, hvor den tilladte hastighed var blevet sat op til 160 km/h.

Resultatet blev de to ekspreslokomotiver O5001 og O5002, der blev leveret i 1934 efterfulgt i 1937 af endnu en maskine O5003. Lokomotiverne, der var konstruerede af overingeniør Adolf Wolff hos Borsig, vakte international anerkendelse og var ifølge beretningerne en stor succes. Lokomotiverne var konstrueret med symmetrisk akselfølge 2'C 2', der sikrede en god føring og rolig gang i sporet. Drivhjulenes diameter var for første gang ved tyske baner sat op til 2300 mm for at holde omdrejningstallet indenfor en acceptabel grænse. Kedelen var en smule



DRs forsøgslokomotiv nr. 19 1001, Henschel 1941. Fire drivaksler hver forsynet med en tocylindret dampmotor. Bemærk de specielle tiltag i formen for at gøre luftmodstanden så lille som mulig.

større end kedelen på type 01, hedebladen udgjorde 256 m², overhederens hedeblade var 90 m², damptrykket var sat op til 20 kp/cm². Cylinderdiameteren på den trecylindrede maskine kunne derfor begrænses til 450 mm. Lokomotiverne og deres femakslede tender var beklædt med en aerodynamisk udformet kappe. I lokomotivets beklædning var der rullejalousier, der kunne åbnes for eftersyn af hjul og gangtøj.

Lokomotiverne viste fremragende præstationer under prøveeksperter. Deres højeste tilladte hastighed kunne uden betænkeligheder sættes til 175 km/h. Ved denne hastighed kunne de på vandret bane fremføre en togvægt på 300 t.

Den 11. maj 1936 blev der arrangeret et hastighedsforsøg med 05002 på strækningen Hamburg-Berlin. Med en togvægt på 200 t lykkedes det her at opnå en hastighed på næsten 201 km/h med en ydelse på over 3000 hk.

Denne rekordkørsel vakte international opmærksomhed og blev betragtet som officiel verdensrekord for damplokomotiver, selv om et amerikansk lokomotiv ved Pennsylvania Railroad siges allerede i 1905 at have opnået en hastighed på 204 km/h, ligesom der senere ved samme amerikanske jernbaneselskab siges at være opnået hastigheder på helt op til 240 km/h med et damplokomotiv.

Tyskerne gjorde fra midten af 30'erne og frem til 1941 store fremskridt med udviklingen af strømlinieformede afskærmninger til eksprestogslokomotiver bl.a. Henschels tocylindrede tenderlokomotiver med akselfølgen 2'C2', der var beregnet til at fremføre et ligeledes strømlinieformet togsæt, det såkaldte Henschel-Wegman-tog.

Også forsøgsmaskinen nr. 19001 fra 1941 må omtales i denne sammenhæng. Der var tale om et strømlinebeklædt lokomotiv af en helt ny type. Lokomotivet havde fire drivaksler med ret små hjul på 1250 mm i diameter. Hver aksel var drevet af en tocylindret dampmotor med cylindrene anbragt i V-form. Der var ingen kobbelstænger mellem akslerne. Maskinerne kunne trods visse mangler ved konstruktionen køre 180 km/h. På grund af krigen blev videre forsøg med typen opgivet, og i 1944 blev maskinen henstillet, efter at være blevet beskadiget af en bombe. Maskinen, der henstod i Göttingen, faldt i de amerikanske troppers hænder. Amerikanerne lod den reparere og sendte den til USA, hvor den blev udstillet, men aldrig kom i drift. I 1950 blev den så ophugget.

Engelske hastighedsforsøg

Heller ikke i England havde udviklingen stået stille. I 1923 var de aller fleste private jernbaneselskaber blevet samlet i fire store private selskaber, der varetog jernbanetrafikken i hver deres del af England, Wales og Skotland. Selskaberne kappedes ivrigt om at have de hurtigste og mest komfortable tog. Specielt var konkurrencen stor mellem LMS (London-Midland and Scottish Railways) og LNER (London North Eastern Railway), idet begge selskaber havde eksprestogsforbindelser mellem London og Skotlands største byer, Glasgow (LMS) og Edinburgh (LNER).

I midten af 30'erne påtænkte LNER at etablere en særlig eksprestogsforbindelse mellem London og de store byer i Nordengland og Skotland. Tanken var oprindelig at indsætte et tovnogs dieseltogsæt i stil med tyskernes »Fliegender Hamburger«, men dette opgav man alligevel, idet den store trafikmængde på hovedlinien langs østkysten krævede indsættelse af større tog. LNERs maskin-



Oliver Bulleids tre Pacific typer er her præsenteret. Fra venstre »Battle of Britain« klassen nr. 34086 »219 Squadron«, »West Country« klassen nr. 34044 »Woolacombe« (ombygget) og »Merchant Navy« klassen nr. 35011 »General Steam Navigation« (ombygget).

Foto i Oxford 17. juli 1965: Roger Golder

chef Sir Nigel Gresley valgte derfor at konstruere et nyt damplokomotiv, der kunne befordre de krævede store tog med høj hastighed.

Sir Nigel Gresley (1876-1941) var fra 1911-1923 cheffingeniør ved Great Northern Railway og fra 1923 til sin død ved LNER. Han regnes for en af de betydeligste lokomotivkonstruktører i England.

Sammen med Oliver Bulleid, der senere som cheffingeniør ved Southern Railway (SR) konstruerede bl.a. den berømte »Merchant Navy« lokomotivtype, valgte Sir Nigel Gresley at konstruere et lokomotiv af »Pacific typen«, akselfølge 2'C1' baseret på en af hans tidligere succesfulde Pacific typer, »Great Northern«, men udformet med en strømlinieformet beklædning af kedel, gangtøj og den firakslede tender. Lokomotivet, der fik typebetegnelsen »A4«, havde drivhjul på 2032 mm i diameter. Samlet vægt ca. 167 tons. Maskinen var en trecylindret højtryks-, og kedeltrykket var 16,5 km/cm². Trækkraft ca. 16.000 kg. Kulbeholdning ca. otte tons. Vandbeholdning ca. 23 tons. Ved en prøveeksperter den 27. september 1935 kunne lokomotivet »Silver Link« opnå en gennemsnitshastighed på 160 km/h over en strækning af 70 km med maksimalhastigheder to gange på 181 km/h. Den 30 september indledtes regelmæssig eksprestogstrafik med den ny lokomotivtype mellem London og Newcastle.

Konkurrenten, LMS, lå heller ikke på den lade side. I 1937 begyndte særligt hurtige dampeksprestog at køre mellem London og Glasgow - »Coronation Scot« ekspressen - og mellem London og Edinburgh. Til Glasgowforbindelsen havde én af Englands andre store lokomotivkonstruktører, Sir William Stanier, cheffingeniør ved LMS fra 1932 til 1944, konstrueret Englands hidtil største og kraftigste eksprestogslokomotiv, en strømlinebeklædt Pacific type, kaldet »Princess Coronation«.

Lokomotivet havde drivhjul på 2057 mm i diameter. Længden o.p. var 22,5 m. Vægt (ekskl. tender) ca. 106 tons. Maskinen var en fircylindret højtryk, og kedeltrykket var på 16,5 kg/cm². Trækkraft ca. 18.3000 kg. Kulbeholdning 10 tons. Vandbeholdning ca. 18 tons.

Også denne lokomotivkonstruktion kunne opvise imponerende resultater. Lokomotiverne gennemkørte ruten London-Glasgow, en strækning på 645 km uden stop. Gennemsnitshastigheden lå normalt på mellem 112 og 128 km/h med tog på otte vogne. Under en prøvetur den 29. juni 1937 blev der nået en tophastighed på 183 km/h.

At det var særdeles kraftige og pålidelige lokomotiver foreligger der flere beretninger om. Den engelske jernbaneforfatter O.S. Nock, der selv var passager på turen den 29. juni 1937, fortæller om en lejlighed, hvor lokomotivet »King George VI«, der fremførte et tog på 15 vogne på vej mod nord fik stop midt på en lang stigning af banen et sted i det kuperede Midtengland. Ikke alene lykkedes det uden besvær at sætte det tunge tog i bevægelse igen, men ydermere præsterede lokomotivet at accelerere fra 0 til 96 km/h over en strækning af 9,6 km med en stigning på ca. 10‰. Da toppen af strækningen passeredes lå hastigheden på 88 km/h.

Ved LNER blev det besluttet at arrangere en særlig prøvekørsel for bl.a. at konstatere A4-typens maksimale hastighed og trækraft. Til prøven valgte man lokomotivet »Mallard« nr. 4468 fra 1938.

Den 3. juli 1938 blev der med dette lokomotiv sat hastighedsrekord for damplokomotiver med 203 km/h. Hastigheden blev holdt over en strækning på otte km med et tog på syv vogne. Ganske vist var det på vej ned ad Stoke Bank mellem Grantham og Peterborough, men alligevel en bemærkelsesværdig rekord, der stadig anerkendes.



A4 nr 60022 »Mallard« i Doncaster 12. maj 1963. Rekordmaskinen.
Foto: Roger Golder

Ved rekordkørslen blev anvendt en særlig målevogn til registrering af hastighed, trækraft og andre data under forsøget. Vognen var indrettet som dynamometervogn, hvorved man kunne registrere lokomotivets trækraft målt ved trækkroen ved enhver hastighed. Senere blev der indrettet prøvestande på værkstederne i Swindon og Rugby. Målevognen, der var bygget i 1906, kan i dag ses på jernbanemuseet i York. Foruden de to bogier, som vognen hviler på, er den forsynet med et niende hjul, der er beregnet på nøjagtig udmåling af den distance, vognen tilbagelægger under en måling.

Krigen bremser forsøgene

De store nye eksprestogslokomotiver havde vist, hvad de duede til både i England, Tyskland, Frankrig og USA. Motorisering og elektrificering af jernbanernes trækraft syntes med ét at ligge langt ude i fremtiden. Men med udbruddet af 2. Verdenskrig ændredes billedet. Damplokomotiverne blev ganske vist ved med at køre verden over, og der blev mere brug for lokomotiver end nogensinde før, men nu var det ikke sofistikerede, strømlinieformede eksemplarer, der var i kurs. For banerne gjaldt det nu om at bygge simple og enkle konstruktioner, der kunne trække lange, tunge godstog, køre overalt og helst på

alt, hvad der kunne brænde. Og dog - helt i stå gik udviklingen nu ikke.

I 1941 søsatte - hvis man tør bruge det udtryk - Southern Railway (SR) en helt ny strømliniet pacifictype konstrueret af Oliver Bulleid. Det var den berømte »Merchant Navy« klasse, der blev bygget i et antal af 30. Lokomotivet var trecylindret højtryk og havde drivhjul med diameteren 1880 mm. Vægt (uden tender) 98 tons. Vandbeholdning ca. 23 tons. Kulbeholdning fem tons. Trækraft ca. 15.200 kg.

I 1945 anskaffedes en lettere udgave den såkaldte »West Country« klasse, også konstrueret af Bulleid. Denne type vejede kun 86 tons og havde derfor et maksimalt akseltryk på kun 18 ¾ tons.

E-maskinen

Selv om vores egen E-maskine med sin officielle maksimalhastighed på 110 km/h just ikke er nogen hurtigløber sammenlignet med de foran omtalte lokomotiver, kan det nok være på sin plads at nævne nogle af dens data til sammenligning:

Drivhjulsdiameter: 1896 mm.

Samlet vægt: (tjv. for nr. 975-999) 88,4 tons.

Maskineri: fircylindret compound.

Kedeltryk: 13 kg/cm².

Kulforråd: 6,5 tons.

Vandforråd: 25 tons.

Helt retfærdigt er det nok ikke at sammenligne E-maskinen fra 1914 med de »moderne« lokomotiver fra 1930'erne. Man bemærker en afgørende forskel i konstruktionerne. E-maskinen er en fircylindret høj- og lavtryksmaskine med store fællesglidere (receivere) for hver sæt cylindre. Dette arrangement giver en kompliceret dampstrømning, som menes at hæmme maskinens gang ved meget høje hastigheder. Dette kan være årsagen til, at de engelske konstruktører foretrak tre- eller fircylindrede højtryksmaskiner i forbindelse med et noget højere kedeltryk. Herved kan såvel cylinder- som gliderdiameter gøres mindre, og dampstrømningen kan forbedres.

Compoundlokomotiver har i øvrigt aldrig været udbredt i England, ligesom princippet heller ikke var anset ved de Preussiske Jernbaner og senere Rigsbanerne. Derimod har compoundprincippet været meget anvendt i Frankrig og ved de sydtyske baner.

Tiden efter krigen

De mange store eksprestogslokomotiver gjorde med deres store trækraft et kæmpearbejde for jernbanerne under krigen såvel i England og Tyskland som overalt i verden, hvor krigsførelsen lagde beslag på jernbanernes transportkapacitet.

Efter krigen blev der fortsat konstrueret nye eksprestogslokomotiver og foretaget ombygninger og moderniseringer af ældre typer, som fortsat udgjorde grundstammen i de europæiske jernbaners trækraft. I denne sammenhæng ville det være skamløst ikke at nævne den berømte franske lokomotivkonstruktør André Chapelon (1892-), der som leder af maskinafdelingen ved SNCF i årene efter den 2. Verdenskrig skabte mønstergyldige lokomotivkonstruktioner, der blev normskabende for lokomotivbygningen i mange andre lande, indtil nybygning af damplokomotiver hørte op. Chapelon tænkte ikke alene på strømliniebeklædning og høj hastighed, men er nok så berømt for sine forsøg på at forbedre damplokomotivets brændselsøkonomi.

Med de stigende driftsomkostninger for dampdrift blev det efterhånden problematisk at holde de store strømlienformede lokomotiver i drift, og de fleste af disse typer mistede derfor snart deres elegante beklædning, dog ikke Gresleys A4-pacifics. Disse fantastiske lokomotiver beholdt deres karakteristiske udseende med den skrå front og den buede barriereplade fra førerhus til front. Dog bortfaldt afskærmningen af hjul og gangtøj, der var for upraktisk en foranstaltning. Dette må nok også betegnes som en klar æstetisk gevinst. Lokomotivhjul og gangtøj skal ikke skjules, men ses. Det er vel nok disse dele, der gør damplokomotivet til en fascinerende oplevelse.

A4-maskinerne måtte efterhånden lade sig afløse i de store tog mellem London og Nordengland-Skotland af diesellokomotiver, bl.a. »Deltictypen«, et 3.300 hk diesel-elektrisk lokomotiv fra 1961. Endnu i 1962 var dog flertallet af A4-erne i drift. BR tog da den overraskende beslutning at etablere tretimers ekspresforbindelse med A4 og enkelte A3 som trækraft mellem Glasgow og Aberdeen, en berøgtet strækning med mange stigninger og med en maksimal strækningshastighed på 120 km/h. Overraskende var det, fordi omstillingen til dieseltrækraft, som resultat af BRs moderniseringsplan fra 1955, var i fuld gang.

Imidlertid kneb det med at skaffe tilstrækkeligt med dieseltrækraft til de skotske strækninger, og de maskiner, man havde i drift, var forholdsvis svage og mildt sagt ikke alt for pålidelige.

Først i 1963 begyndte nye og kraftigere diesellokomotiver at dukke op, men endnu året efter var der 11 A4 stationeret i Skotland, hvor de fortrinsvis kørte mellem Glasgow og Aberdeen. I 1964 gennemgik to af maskinerne »Bittern« og »Lord Faringdon« stor revision i Darlington.

Maskinerne var stationeret ved depoterne St. Rollox i Glasgow og Ferryhill i Aberdeen, hvis lokomotivpersonale var vant til at køre tidligere LMS-lokomotiver. Med en blanding af skepsis og beundring modtog man LNER-lo-

komotiverne, og det tog nogen tid, inden såvel fyrbødere som lokoførere havde lært, hvordan de skulle køres.

Det fortælles, at mange førere behandlede dem ligesom de LMS-lokomotiver, som de var vant til at køre, d.v.s. med høj vandstand på kedelen og et tykt fyr i fyrrassen med det resultat, at overhederememberne ofte sprang under den forcerede kørsel.

I 1966 var det ved at være slut med dampeventyret. Den 3. september 1966 kørte nr. 60019 »Bittern« det sidste planmæssige persontog trukket af en A4 fra Glasgow til Aberdeen og retur i en tretimers plan med fire standsninger undervejs.

Dagen efter kørte nr. 60024 »Kingfisher« et særtog for jernbaneentusiaster fra Aberdeen til Edinburgh.

Adskillige særtogsudflugter med A4'erne fulgte i 1966 og 1967, og det er heldigvis stadig muligt at opleve disse »fuldblodslokomotiver«, ikke blot som kolde museums-genstande, men også med dampen oppe. Seks af dem er det lykkedes at bevare for eftertiden. Blandt de bevarede er selvfølgelig rekordmaskinen »Mallard« nr. 60022, nu omnummereret til sit oprindelige LNER nr. 4468. Denne maskine tilhører The National Railway Museum i York, hvor den kan ses, hvis den da ikke er udlånt eller er ude at køre. På jubilæumsdagen den 3. juli og i dagene derefter vil »Mallard« fremføre en række særtog med udgangspunkt fra York.

Nr. 60019 »Bittern«, der var den sidst udrangerede, nr. 60007 »Sir Nigel Gresley« og nr. 60009 er ligeledes sikret af bevaringsforeninger og anvendes i særtog, og nr. 60008 »Dwight D. Eisenhower« er bevaret i USA.

Også et eksemplar af »Princess Coronation-typen« nemlig nr. 46229 »Duchess of Hamilton« fra 1938 er bevaret på museet i York. Dette lokomotiv blev i 1980 sat i køreklar stand takket være økonomisk støtte fra »Friends of the National Railway Museums«, der arrangerer særtog med maskinen i samarbejde med BR.

Tænk om »Jernbanemuseets Venner« herhjemme kunne bidrage til at sætte et af DSB Jernbanemuseets lokomotiver i køreklar stand. □



Ét af de bevarede engelske højhastighedslokomotiver nr. 46229 »Duchess of Hamilton« i naturskønne omgivelser på Settle-Carlisle linien.

Foto: Richard Stevens

Gåture på nedlagte baner 2. del

En tur ad den i 1961 nedlagte Næstved-Præstø-Mern Bane i 1984 og 1986. Den anden af en serie artikler om »resterne af fordums storhed«.



Velbevaret strækning set fra Even Bro mod syd. Foto 12. april 1986: Per Andersson

Af Per Andersson

Dansk Jernbane-Klubs første udflugt, efter klubbens stiftelse, blev NPMB, den 19. marts 1961. Og hvorfor netop denne bane? Jo, for da man erfarede, at banen stod for nedlæggelse den 31. marts samme år, var det ganske naturligt at tage afsked med banen efter 61 års virke. Jeg har i 1984 og 1986 forsøgt at gå en tur ad den nedlagte banestrækning for at se, hvad der måtte være tilbage.

Mit udgangspunkt var Næstved station. Og her finder man ved siden af NPMBs stationsbygning, der i dag bruges som retsbygning, remisen med drejeskive, hvor der henstod et par gamle veteranog og et S-tog af 1934-typen. Banen udgik senere fra spor 2 på Næstved station. Det måtte have været efter Næstved station blev bygget om i forbindelse med Den Sjællandske Midtbanes start i 1924, da den udgik herfra. Man kan herfra følge lidt af NPMBs spor et stykke efter broen, syd for stationen, og halvvejs mod Østre Ringvej. Herfra kan man følge dæmningen, der i dag fra Østre Ringvej, forbi Rønnøbæk trinbræt og et stykke mod Næstelsø, er lavet til gang- og cykelsti. I øvrigt en dejlig cykeltur. Herfra videre forbi Næstelsø til Brandelev, hvor man af og til kan se lidt af banens forløb ved markveje.

Brandelev station er solgt til privat. Den er lidt ombygget, ganske nydelig med en lille tilbygning, og er ellers malet i en pæn gul farve. Der har tidligere været postindleveringssted her, men det er flyttet andetsteds i byen. Fra Brandelev mod Bøgesø station kan man ikke se noget af dæmningen. Umiddelbart inden banen krydsede vejen ind mod Bøgesø station, er der i dag en ny fabriksbygning. Selve stationsbygningen er uforandret og nydelig velholdt med stationsnavnet i gavlen ud mod vejen. Den er meget nem at få øje på.

Herfra og ned til Snesere station er der heller ikke rester af banen. Selve stationen, der også er solgt til privat, er ligeledes uforandret med pakhus og venteskur og særdeles velholdt. Den ligger helt frit ud til vejen. På modsat side af vejen, som banen krydsede, ses lidt af dæmningen mod Lille Røttinge. Her kan man intet se. Videre til Tappernøje kan man heller ikke finde rester. På den anden side af landevejen lå Tappernøje station. Efter nedlæggelsen blev stationen solgt til privat, der indrettede autoværksted og benzintank. Det er forlængst nedrevet og erstattet af en ny moderne Texaco tankstation. Herfra gik banen bagom forretningerne, kroen og nogle nedlagte fabriksbygninger, der vender ud mod landevejen. Herefter krydsede banen vejen til Gammel Tappernøje.

Først et stykke før Even Bro kan man igen ane dæmningsrester. Lidt nord for Faxinge Skov får man med lidt besvær kæmpet sig igennem terrænet og dæmningen ned til Even Å og den med grene skjulte Even Bro. Herfra er det nemt at følge dæmningen ned forbi Oregaard Vænge gennem Faxinge Skov. I midten af skoven lå Faxinge trinbræt ved Evensølund Sanatorium, der stadig ligger inde til højre.

Fra udkanten af Faxinge Skov og ned over landevejen fra Faxe, som banen krydsede i niveau indtil 1932, da der blev bygget en viadukt og ind mod Præstø forbi Nysø Allé, kan man intet se mere. Efter at have passeret Nysø Allé, der i dag er lukket af, kan man inde til venstre se remisen. Den er solgt til et møbelfirma, der har bygget en lille tilbygning til foran remiseporten til højre. På pladsen foran remisen og over mod møbelforretningen samt et udhus til venstre, kan endnu i asfalten ses et stykke spor.

Følger man så vejen videre herfra ind mod Præstø by, ser man til venstre et stort toetages facadetilgroet posthus. Det er såmænd den tidligere Præstø stationsbygning. Vil man om på den anden side og se perronsiden, står der et færdselsskilt i indkørslen med adgang forbudt. Det skal respekteres. Man går da ind på posthuset og får den fornødne tilladelse til at fotografere. Det skulle ikke give nogle problemer.

Fra Præstø station og ad banens forlængelse til Mern, skal man forbi remisebygningen og Nysø Allé og østpå mod landevejen til Mern. Her kan man følge banens forløb i form af en gang- og cykelsti, der går sydvest på og krydser den nye landevej til Mern. Herfra går det videre, og man kommer til den gamle landevej, som banen krydsede. Og på den anden side af denne følger man en hjulsporet vej, der går over Tubæk Å og op til højre til en gul bygning. Banen krydsede over Tubæk Å og et stykke til venstre for den lille vejbro, godt skjult af træer, finder man jernbanebroen.

Herfra går det sydvestover, hvor man tydeligt kan se dæmningen inde på markerne mod Skibinge trinbræt. Nordvest for Skibinge går en lille vej mod Beldringe, som banen krydsede. Skibinge trinbræt lå i vejkanen, lige før banen krydsede vejen. Man kunne endnu i 1984 se det

Snesere station på NPMB mellem Snesere og Snesere Torp. Utroligt at et stationsmiljø kan holdes så intakt 27 år efter nedlæggelsen af banen. Foto: 9. juli 1986 af Per Andersson



lille betonfundament, som trinbrættet, der bestod af et lille firkantet rødt skur med spidst tag, har stået på. Herfra sydpå mod Ammendrup kan man endnu se dæmningsrester. Banen krydsede undervejs vejen fra Skibinge til Ugledige, hvorfra banen gik sydøstover forbi den vestlige udkant af Ammendrup til Allerslev station, der ligger syd for vejen til Ugledige, og inde til højre for vejen til Mern.

De første ca. 15 m af den lille vej op til stationen er asfalteret, resten er grusvej. Når man har passeret huset, der ligger på venstre hjørne, står Skibinge trinbræt ganske nydeligt og velbevaret inde i haven, og inde til venstre står Allerslev pakhus, og til højre finder man den tidligere station, der er solgt til privat.

Efter banens nedlæggelse var her postindleveringssted, indtil den nuværende ejer fik til- og ombygget stationen virkelig smukt i 1985. Fra Allerslev gik banen videre sydøst til Mern, hvor man kan se dæmningsrester.

Mern station er helt omgivet af høje træer og er svær at få øje på. Men man kan da gå ned ad Stationsvej, og her finder man på højre side en lille asfalteret indkørsel ind til stationens tidligere gadeside. Perronsiden er umulig at se, da den er helt tilgroet. Stationen er solgt til en fabrikant, som ved siden af har bygget en mindre fabriksbygning.

Et lille stykke syd for stationen finder man et ikke velholdt pakhus. Og igen lidt syd herfor finder man den tidli-

gere Mern saftstation, en sukkerroefabrik, helt øde og forladt. Banen havde engang transporter for denne. Og yderligere et godt stykke syd herfor, finder man remisebygningen, slutningen på NPMB. □

Kommende gåture:

Det er blevet et sandt festfyrværkeri med denne artikelserie. Vi har modtaget bidrag om: Midtbanen - Tønder Højer banen - Hobro Ålestrup banen - Glyngørebanen og Vandelbanen - men vi kan bruge flere endnu

Red.

Udsalg i Salgsafdelingen

Grundet betalingsstandsning af forlaget Stavnsaager. Salgsafdelingens adresse bag i bladet.

Tog for begyndere af Hans Gerner Christiansen. Bogen udkom i 1985 og er tænkt som en indførelse i jernbaneinteressen, en af de mest spændende og berigende fritidsinteresser. Bogen giver svar på mange spørgsmål fra såvel børn som voksne om de egentlige jernbaner, der ganske naturligt opstår, når man leger med modeljernbane. Bogen er på 54 sider med 38 fotos og 18 tegninger, og den kan anbefales til nybegyndere indenfor jernbaneinteressen. Pris: kr. 35,- + 10,- i forsendelse.

Danske damplokomotiver - en grundbog af Hans Gerner Christiansen. I bogen, der er på 68 sider med 33 tegninger og 21 fotos, gennemgås kort damplokomotivets vigtigste dele. Desuden findes en oversigt over DSBs nyere damplokomotiver med billede, tegning, tekniske oplysninger og en kort historisk omtale. Pris: kr. 45,- + 10,- i forsendelse.

Danske privatbaner af Hans Gerner Christiansen. Bogen, der udkom i 1987, indeholder en kort gennemgang af de 13 tilbageværende privatbaner. Omtalen af hver bane er illustreret med billeder fra forfatterens første besøg i 60'erne og fra nutiden. Bogen er på 93 sider med 36 fotos og ét kort, og den koster nu kr. 55,- + 10,- i forsendelse.



Ved enderampen i Allerslev står såmænd Skibinge trinbræt i en villahave - købt og velpasset af privat. Foto 10. juli 1984: Per Andersson

De østrigske Forbundsbaners 150 års jubilæum

Nostalgi og damp for fuld udblæsning

Af V. Lindstrøm

Som formentlig bekendt fejrede banerne i Østrig deres 150 års jubilæum i 1987. Festlighederne var faktisk allerede begyndt i efteråret 1986 med indvielse af en ny og moderne rangerbanegård i Wiens sydlige udkant, og derpå gik det slag i slag gennem 1987 med et udstillingstog, der besøgte skiftende byer i Østrig i løbet af året med af-

stikkere også til Tyskland og Schweiz. Festlighederne kulminerede dog med de store togparader i august-september og den store udstilling af lokomotiver og vogne i Wien Nord fra den 2. nov. til den 11. nov. 1987. Festlighederne afsluttedes med en stor gallafest på selve jubilæumsdagen den 23. november. I forbindelse med disse begivenheder blev der arrangeret mange særtogskørsler - hyppigt med damp - idet forbundsbanerne havde istandsat flere damplokomotiver til brug ved festlighederne, deriblandt det ældste driftsklare lokomotiv i Europa »Licaon«.

Når man bor så langt væk fra Wien, var det en umulig opgave at være til stede ved alle foranstaltningerne, så jeg havde valgt at overvære én af togparaderne, og det blev oven i købet premieren den 22. august. Togparaderne fandt i øvrigt sted følgende lørdage/søndage: 22./23. august, 29./30. august, 5./6. september og 12./13. september, altså i alt otte gange.

For at opleve så meget som muligt undervejs på rejsen, havde jeg opgivet at benytte sovevogn, og i stedet tog jeg afsted med Euro-city »Skandinavien« onsdag den 19. august til Hamburg og overnattede der. Torsdag formiddag fortsatte jeg med Euro-city »Prinz Eugen« til Wien. Selve rejsen forløb planmæssigt indtil Schärding kort efter den østrigske grænse, hvor to godstog var stødt sammen og havde blokeret hovedsporet. Vi måtte derfor ledes ad sidelinien Schärding-Ried i Inkreis-Neumarkt Kall-



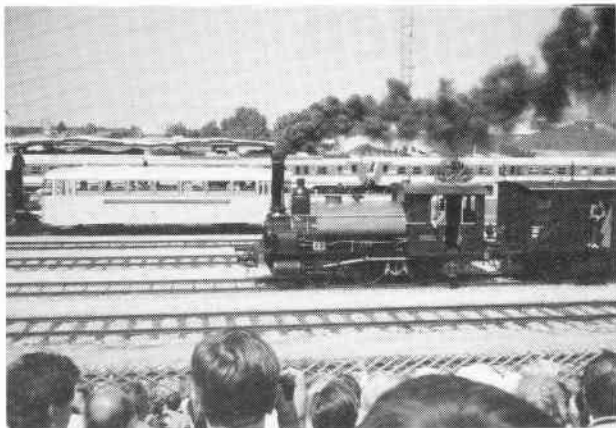
Tog nr. 16 i paraden. Loko Reihe 17 c nr. 415.

Foto: V. Lindstrøm



På én af udflugterne ved jubilæet var det nyistandsatte loko 310.23 et festfyrværkeri at skue. Lokomotivet, bygget 1911 og udrangeret 1956, forlader her Wien-Süd på vej til Wiener-Neustadt.

Foto: V. Lindstrøm



Paradetog nr. 8. Europas ældste driftklare lokomotiv »Liacon«, bygget 1851 var et af klenodierne i togparaden. I baggrunden ses de nye S-togsvogne fra Wiener Stadtbahn. Foto 22. august 1987: V. Lindstrøm

ham, men det bevirkede, at vi blev to timer forsinket, så det var ret sent, inden jeg var på mit hotel i Wien.

Fredag formiddag blev brugt til at gense Wien bl.a. til besøg i Prater med en tur med Lilleput-Bahn, der på ca. 20 minutter kører gennem parken. Desværre anvendes de små damplokomotiver ikke mere, man er gået over til diesel.

Eftermiddagen blev brugt til en særtogsudflugt med damp fra Wien-Süd til Wiener-Neustadt og retur ad den såkaldte Spang-Bahn, hvor persontrafik er en sjældenhed. Her kunne det nylig istandsatte lokomotiv 310.23 beskues - et flot syn - og det havde ikke mindste besvær med at trække vore syv vogne - alt forløb planmæssigt.

Lørdag var kulminationen med den store togparade. Stedet for paraden var den tidligere rangerbanegård Strasshof beliggende nordøst for Wien. Rangerbanegården anvendes ikke mere til sit formål, men skinnerne ligger der endnu, og et af dem - spor 228 - var blevet forsynet med strømførende ledning (en gave til jubilæet fra de store leverandører). Med S-banen fra Wien-Nord tog det ca. en halv time at komme til Strasshof, hvor der var bygget en særlig perron til udstigning lige overfor tilskuertribunerne, hvor der var fire med i alt 6.000 pladser, hvilket vil sige, at 48.000 tilskuere har overværet de otte parader, da der, så vidt jeg ved, var udsolgt til samtlige.

Paraden begyndte kl. 13.00, men der var rejst telte, hvor man kunne købe pølser og øl, så den værste sult og tørst kunne afhjælpes, inden det store show begyndte. Paraden, der omfattede 65 tog, afvikledes over 3-3½ time med en pause på ca. 20 minutter, og den forløb med største præcision. Selve paraden var opdelt i 10 grupper, hvor gammelt og nyt materiel vekslede. Der var tale om følgende grupper:

1. Åbning
2. Nordbanen under skriftende tidsrum
3. Skinnetransport i Donauområdet
4. Nye energiformer »baner« sig vej
5. Fra genopbygning til modernisering
6. Et blik bag kulisserne - derefter pause
7. Vor bane i by og på land
8. Gods kører godt med banen
9. Fjernrejser engang og nu - med Eurocity til »den nye bane«
10. Afslutning

Efter paraden var S-togene klar til at køre tilskuerne tilbage til Wien, og i løbet af en halv time var alle tilskuerpladser tomme, og det ene fyldte tog efter det andet hastede ind mod centrum efter en begivenhedsrig dag.

Søndag formiddag blev brugt til en tur i kurbyen Baden syd for Wien. Fra operapladsen afgår der et specielt tog dertil. Det er en interessant tur, idet toget først kører som sporvogn, derpå som U-bane på et stykke, indtil det ved Wien-Miedling kører som S-bane resten af vejen til Baden.

Om eftermiddagen var der afgang med særtog fra Wien-Nord til Gänserndorf via Deutsch-Wagram, hvor der var lejlighed til at se det lille jernbanemuseum. Fra Gänserndorf gik turen videre til Marchegg, hvor lokomotivet skulle løbe om, derpå videre til Stadtlau, hvor der igen var omløb, og endelig retur til Wien-Nord. Undervejs kort efter Deutsch-Wagram passerede vi Strasshof, hvor søndagens parade var i fuld gang, så vi kunne mindes gårdsdagens oplevelser.

Begge særtogsarrangementer, omtalt ovenfor, om fredagen og søndagen var kun to af 18 muligheder, men de eneste to, der kunne kombineres med lørdagstogparaden.

Mandag gik det atter hjemad med »Prinz Eugen« til Hamburg for overnatning og tirsdag morgen med »Skandinavi« videre mod København.

Turen var overordentlig vellykket og arrangeret af DSBs rejsebureau »Terminus«. De havde sørget for reservation af hotelovernatning, togbilletter og den særlige reservation til togparaden. Billetterne til særtogskørslerne havde jeg selv ordnet i Wien på ÖBBs kontor. I øvrigt blev rejsen ikke så dyr, idet jeg benyttede DBs super Sparpreis på strækningen Puttgarden-Passau og retur. □

Mystisk bemaling



Hør, hvad er nu det? - er det kronen på værket? Redaktionen har i skrivende stund ikke kunnet få oplyst, om »det nye design« på nestoren MY 1104 er DSBs påfund eller...? - Hvem kan komme med yderligere oplysninger? Foto i Fredericia 2. juli 1988: Jørgen Rasmussen

Krøniken om vognhallen

En særpræget og langsomme proces inden vognhallen i Maribo endelig fik grønt lys

Af Aage Lund

Som vel efterhånden kendt af de fleste er der nu blevet bygget en vognhal ved Museumsbanen i Maribo. I den anledning vil jeg gerne fortælle om, hvordan vi er kommet så vidt. - Men først lidt historie.

Meget hurtigt efter Museumsbanens (MBJ) start i 1962 viste der sig behov for en vognhal. Man behøver ikke beskæftige sig ret meget med museumsmateriel, før man opdager, hvor vigtigt det er at få tingene i hus. Dog var det jo i Jernbaneklubbens barndom, og flere havde rystet på hovedet af, om det virkelig kunne gå? Forresten var der også nok at se til med hensyn til indkøb af materiel samt den egentlige drift. Privatbanedøden hærgede landet...

Ønsket om en vognhal kom frem flere gange i tresserne, og i 1969 var der blevet så meget røre om sagen, at DJKs bestyrelse opfordrede to medlemmer af foreningen, en ingeniør og en civilingeniør, til at komme med et eller flere skitseprojekter til en vognhal. De to medlemmer foreslog en vognhal i kulgården ved remisen. Hallen skulle bygges i gasbeton eller som stålhal og da indeholde 4 x 40 meter spor. Et tredje medlem af DJK fremkom med et forslag om en gasbetonhal indeholdende 3 x 30 meter spor, prisen for denne ville blive 114.000 kr. ekskl. moms. Fra de to førstnævnte kom i januar 1970 yderligere to forslag til halbyggeri:

- 1: Tre spor i en bygning på 12 x 44 meter,
- 2: En bygning med 2 x 48 meter spor, samt 2 x 32 meter spor og i tilknytning hertil et værksted. Ingen af disse projekter blev ført ud i livet.

I 1970 blev Mariager-Handest Veteranbane åbnet. De brave jyder boede under åben himmel med deres lokomotiver og vogne, og derfor mente bestyrelsen, at de mid-

ler, som klubben rådede over, burde anvendes i Mariager. Dette lod man sig imidlertid ikke gå på af i Maribo. På bestyrelsens vegne indhentede et medlem i 1971 tilbud på to projekter til vognhal, placeringen af denne var stadig den samme, nemlig i kulgården ved remisen. Projekt 1 var en stålkonstruktion fra et Odensefirma, denne hal skulle indeholde fire spor à 54 meter og koste 240.000 kr. ekskl. moms, grundrids 15 x 54 meter. Projekt 2 var opførelse af to såkaldte Romneyhaller (lette hangaragtige haller), hver på 10,8 x 48 meter, d.v.s. fire spor à 48 meter, pris 175.000 kr. ekskl. moms. for begge haller.

Kræfter i MBJs driftudvalg mente, at det kunne gøres billigere, hvilket resulterede i nedsættelse af et vognhalsudvalg. Den 26. januar 1972, klokken 19.00 afholdtes det første møde i vognhalsudvalget. Formanden Arne Møhler skrev blandt andet i sin indkaldelse, jeg citerer:

- Udvalgets sammensætning er valgt ud fra, at der kan drages nytte af medlemmernes civile erhverv. Udvalgets opgave er overfor driftudvalget at fremsætte ét eller flere forslag med skitser og kalkulationer for en vognhal i Maribo. Efter driftudvalgets godkendelse fremsendes en henstilling til DJKs bestyrelse, som derefter forhåbentlig kan bevilge den nødvendige kapital. - citat slut.

Dette, MBJs første vognhalsudvalg, holdt to møder og lavede et særdeles grundigt stykke arbejde. I vognhalsudvalgets henstilling til DJKs bestyrelse stod: En hal med limtræs-buer indeholdende 2 x 48 meter spor og med alu-plader som tag. Indvendig belysning af lysstofrør i tre rækker à 15 stk. Byggeriet skulle udføres af MBJs personale. Prisen var 48.000 kr. ekskl. moms, og forøvrigt var lejemålet på grunden også i orden med LJ! Men DJK havde ingen penge...



Medens tankerne om en vognhal går over to decennier tilbage, stod selve byggeriet i skarp kontrast hertil. På et par måneder var den bare jord omdannet til en smuk vognhal. På Flemming Jakielskis billede fra 27. februar 1988 mangler dog en del sporarbejde og almindelig oprydning efter det grove arbejde. Tre måneder efter var vognhallen indviet.

Op gennem halvfjerderne kunne man så gå i Maribo og skæve til arealet i kulgården. Her blev ingen hal, men en hel jungle voksede op omkring materiellet, og på natu-rens egen smukke måde skjultes monumenterne over manglende mod og beslutsomhed.

På MBJs personalemøde i 1977 blev spørgsmålet om en vognhal atter rejst, men ak, nu var Roskilde remise truet af nedrivning. DJK var her involveret i en redningsplan, som kunne ende med en kostbar istandsættelse.

Ca. et år senere udkom PLAN 88, hvor planens vise fædre også havde indset værdien af en vognhal, dog uden at der skete mere ved dét. På dette tidspunkt var der planer fremme om en udflytning af LJs læssespor, en flytning som ville medføre en kraftig beskæring af arealet, hvorpå byggeriet skulle placeres. Ovennævnte planer blev i løbet af et par år til virkelighed, hermed var det i praksis ikke længere muligt at placere et byggeri af tilfredsstillende størrelse på det resterende stykke af denne grund. Meget naturligt ønskede driftsudvalget nu en alternativ mulighed for placering af en vognhal. Da dette ønske rejstes overfor LJ, var selskabet i gang med at projektere et nyt værksted, som skulle ligge i Nakskov. En nærliggende tanke var derfor at overtage det gamle værkstedskompleks i Maribo. Disse tanker kunne dog ikke realiseres, da bygningerne skulle anvendes til rutebilværksted. Der kom dog det positive ud af disse forhandlinger, at arealet mellem »Bakken« og Torrigremisen formentlig vil kunne anvendes til et fremtidigt byggeri, kort herefter etableres et sporskifte beregnet til en tosporet hal...

Sent på sommeren '85 vedtog driftsudvalget at ned-sætte et haludvalg. Udvalget bestod af Birger Bruun samt undertegnede. Udvalgets primære opgave var at undersøge mulighederne for at bygge på den nye grund, byggeform, finansiering m.v. Der var mange spørgsmål, som skulle afklares, når man starter på - i bogstaveligste forstand - bar (jord)bund. Det mest spændende/kedeligste (udstreg det, du vil) spørgsmål var økonomien, det vender jeg tilbage til. Det første, vi gjorde, var at tilskrive LJ for at få en afklaring på de krav, selskabet måtte have til et byggeri på grunden. Det skulle også afklares, hvilken form for byggeri MBJ havde behov for og råd til. Disse undersøgelser gjorde det klart, at en landbrugsmaskinhal indenfor eksisterende standard ville blive det mest realistiske for MBJ, og dette accepterede driftsudvalget. Næsten alle vore undersøgelser var endt positivt. Alle kan jo nok gætte, hvad der ligger i »næsten«? Rigtigt, de kære penge, hvor skulle de komme fra? Haludvalget anslog, at et byggeri ville koste rundt de 400.000 kr.

Vi gik i gang med en kulegravning af dette spørgsmål. MBJ kunne selv yde et bidrag for såvidt, driften gav overskud, og DJK ikke skulle bruge pengene andetsteds. Fra DJK kunne vi ikke få »kontante« tilsagn, men derimod masser af god vilje, og den er, som bekendt, et ringe betalingsmiddel.

Vi måtte altså skaffe pengene eksternt, ansøge fonde, firmaer og hvad der ellers kunne tænkes at have penge. Næste problem meldte sig straks, hvordan kunne man indenfor DJK isolere evt. tildelte midler til en vognhal i Maribo? Det kunne man ikke! I værste fald kunne sådanne midler ende i DJKs dybe kasse, og det ville sgu da være træls, ik'? I haludvalget undersøgte vi derfor mulighederne for en fondsdannelse eller oprettelse af en støtteforening. Det ville på den måde være muligt at samle midler og eventuelle medlemmers moralske opbakning til

projektets gennemførelse. Ved John Armstrong Pedersen blev starten til en støtteforening gjort.

Den 15. februar 1986 indkaldte haludvalget samt andre interesserede til stiftende generalforsamling i Museumsbanens Remisekomite. Foreningens klare mål var tilvejebringelse af midler for vognhalbyggeri. Den stiftende generalforsamling ændrede navnet til det nuværende: Museumsbanens Støtteforening. Med dannelsen af støtteforeningen var haludvalget i realiteten ude af billedet. Tilfældet ville, at Birger Bruun og undertegnede blev indvalgt i bestyrelsen sammen med Jan Mynderup og F. H. Madsen.

Jeg skal ærligt indrømme, at starten var træg hvad angik medlemstilgangen, men det opvejedes af Kreditforeningen Danmark, som i juni s.å. bevilgede 10.000 kr. til det gode formål. Vi havde i støtteforeningen også fået et tip om at ansøge et brandsocietet. Dette - skulle det vise sig - meget værdifulde tip kom fra LJs direktør S. D. Brandt. Også i denne sag viste direktør Brandt sig som en virkelig ven af MBJ! Brandsocietetet bevilgede 50.000 kr. betinget af, at Støtteforeningen kunne fremvise en tilfredsstillende finansieringsplan, når der skulle bygges. Pengene strømmede kort sagt ind i den unge forening. Det gjorde medlemmerne til gengæld ikke, hvilket skyldtes et for højt kontingent. På Støtteforeningens første ordinære generalforsamling foreslog bestyrelsen derfor en omgående halvering af kontingentet for ordinære medlemmer. Resultatet blev en tredobling af medlemstallet til 130 samt mange flere bidrag, alt i alt en gevinst af anseelig størrelse. Året 1987 bragte også store bidrag, da Lollands Bank bevilgede 25.000 kr. til Støtteforeningen, hertil kom 5.000 kr. fra Simon Spies fonden. I juli måned bevilgede brandsocietetet yderligere 50.000 kr. - nu begyndte det at ligne noget! Samtidig hermed var MBJ i gang med noget, der kunne ligne et økonomisk rekordår, så alle ved Museumsbanen vejrede morgengløft.

Støtteforeningen havde nu 180.000 kr., og nogle ville nok spørge: - hvorfor ikke låne resten og så komme i gang? - I så fald skulle MBJ forrente ca. 200.000 kr., og dermed ville det knibe gevaldigt med likviditet til vedligeholdelse og øvrig drift, og driften skal jo give til forrentning. En høj grad af selvfinansiering er derfor nødvendig, hvis man skal overleve et byggeri. Men realiseret blev det! Museumsbanens byggeudvalg trådte sammen første gang i september, og kort derefter var terningerne kastet. Uden at ville genere nogle af MBJs udvalg, så tør jeg dog sige, at dette byggeudvalg har været det suverænt mest effektive og hårdt arbejdende i Museumsbanens historie. Byggeriet blev færdigt til tiden og holdt budgettet. Carsten Buhl, Jørgen Christensen og Finn Madsen jeg ønsker jer tillykke med dette fine stykke arbejde!

Denne artikel med dens indhold og holdninger står helt for undertegnede egen regning og er ikke nødvendigvis udtryk for Museumsbanens Støtteforenings holdning. Tak til Arne Møhler og Finn B. Paulsen for visse oplysninger. □

Nye artikler

- små som store -

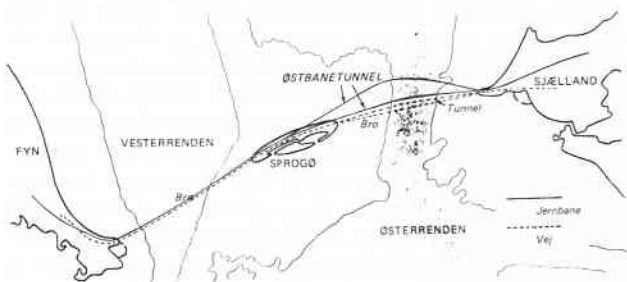
Skriv et par ord om dine ideer til redaktionen

Over og under Storebælt

Den faste forbindelse over Storebælt, vel det største anlægsprojekt i Danmark, nærmer sig nu sin realisering med stormskridt.

Redigeret af Erik B. Jonsen

Der har været skrevet mange spaltmeter i aviser og tidsskrifter om den faste forbindelse over Storebælt i de sidste måneder. Alligevel har »jernbanens« redaktion den opfattelse, at en samlet, koncentreret oversigt med sværvægt på jernbaneforbindelsen vil have læserkredsens interesse.



Etableringen af den faste forbindelse over Storebælt bygger på en politisk aftale, som Socialdemokratiet og de daværende regeringspartier, Det konservative Folkeparti, Venstre, Centrum-Demokraterne og Kristeligt Folkeparti, indgik den 12. juni 1986. Aftalen er fulgt op af en anlægslov, der blev vedtaget den 26. maj 1987. I loven står, at jernbanen skal være tosporet og føres i tunnel mellem Sjælland og Sprogø og på bro mellem Sprogø og Fyn. Motorvejen skal være firsporet og føres enten gennem tunnel eller på bro mellem Sjælland og Sprogø og på bro fælles med jernbanen mellem Sprogø og Fyn.

Den faste forbindelse bliver ca. 18 km lang. Fra Sjællandssiden udgår forbindelsen nord for Halsskov Færgeskov på Halsskov Odde. Ca. syv kilometer ude i Storebælt går forbindelsen 200 meter nord for Sprogø (af miljømæssige årsager) til en kunstig anlagt ø (vanddybden i Østerrenden er op til 57 meter), hvorfra den føres videre op på Vestbroen, hvis landfæste er umiddelbart nord for Knudshoved Færgeskov (vanddybden i Vesterrenden er op til 27 meter).

På Sjællandssiden anlægges en ny ca. fire kilometer lang jernbanestrækning i forlængelse af den nuværende strækning, og der anlægges en helt ny banegård i Korsør, der kun skal betjene persontrafikken, idet et særligt godspor udgår herfra og føres i bue ned til den nuværende station, der i omfang reduceres til kun at skulle betjene den lokale godstrafik. På Fynssiden bliver den nyanlagte jernbanestrækning tre kilometer lang, og i Nyborg anlægges ligeledes en helt ny station; her anlægges udover peronsporene også et antal opstillingsspor, og der etableres sporforbindelse til de bestående havnespor. På Sprogø anlægges en station med krydsnings- og overhalingspor.

Vestbroen

Over Vesterrenden skal der, som ovenfor anført, føres både jernbane og vej på en ca. seks kilometer lang bro.

Den 1. november 1988 er der licitation på Vestbroen, og omkring 1. februar 1989 bestemmes det, hvilken udformning broen skal have. Broens fundament vil i alle tilfælde blive bropiller af særlig stærk beton, men der er tre muligheder for, hvordan overbygningen kan komme til at se ud:

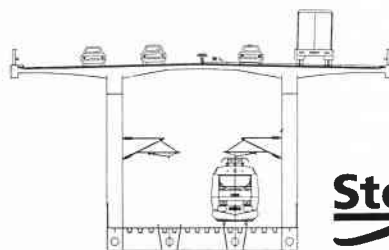
1) En toetagers bro, hvor togtrafikken kører »i stuen« og motorvejen ligger på »første sal«. Der bruges både stål og beton til konstruktionen (**kompositbro**).

2) En tredelt bro i **beton**, hvor hver af vejbanerne ligger på hver sin drager, eller

3) En bro hvor både vej og jernbane ligger ved siden af hinanden på en kasse af **stål**.

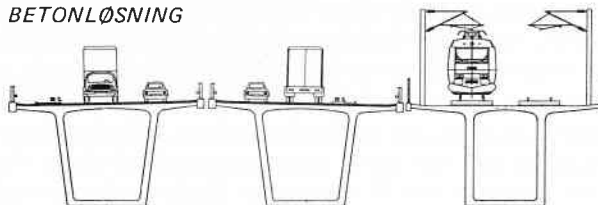
Der vil være mellem 40 og 60 bropiller på strækningen mellem Knudshoved og Sprogø (flest med en betonbro, færrest med en kompositbro). En stor del af arbejdet, som f.eks. støbning af bropiller og betondragere i mindre sektioner, vil i alle tilfælde foregå på byggepladser på land, før de enkelte elementer bugseres ud og anbringes på deres plads på linien.

KOMPOSITLØSNING

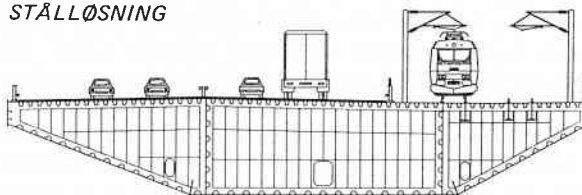


Storebælt

BETONLØSNING



STÅLLØSNING



Løsningsmodeller til Vestbroen

Østbanetunnelen

Jernbaneforbindelsen mellem Sjælland og Sprogø er den anlægsdel, der er længst fremskredet. Der blev afholdt licitation den 30. juni 1988, og der skrives kontrakt i løbet af efteråret. Jernbaneforbindelsen føres igennem en tunnel, der kan udføres på tre måder:

1) Det kan blive en **boret tunnel** 10-15 meter under havoverfladen, 2) eller det kan blive en **sænketunnel af stål** - eller 3) en **sænketunnel af beton**.

En sænketunnel består af en række ca. 150 meter lange elementer, der bygges på land. De bugseres ud til linien, hvor de samles i en rende, der på forhånd er gravet ud til formålet. Sænketunnelen vil på det dybeste sted ligge 40 meter under havoverfladen. En boret tunnel vil blive ca. syv kilometer lang og en sænketunnel ca. fem en halv kilometer.

Den separate vejforbindelse mellem Sprogø og Sjælland anlægges enten som en **sænketunnel** af beton og stål eller som en **bro**, der kan være en **hængebro** (som den ny Lillebæltsbro) eller en **skråstagsbro** (som Farøbroen). Vejforbindelsen er dog endnu kun på skitseplanet.

Finansiering

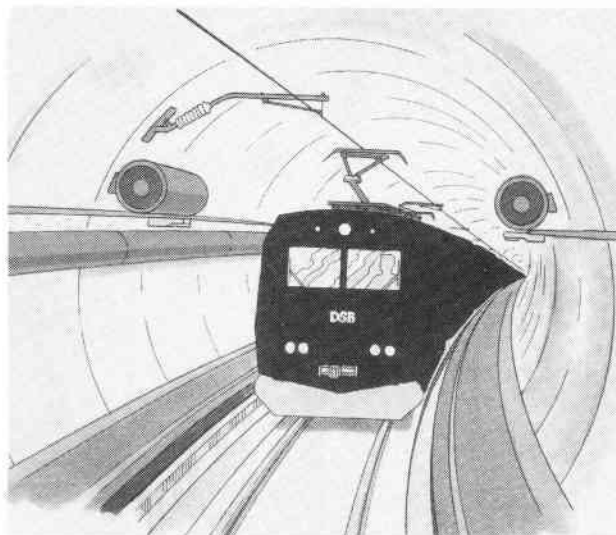
Det er A/S Storebæltsforbindelsen (stiftet den 23. januar 1987 med en aktiekapital på 355 mio. kr. - alle statsejede), der projekterer, anlægger - og til sin tid - driver den faste forbindelse over Storebælt. Desuden skal selskabet selv finde pengene til finansiering af projektet på lånemarkedet i Danmark og i udlandet. Når anlægget er færdigt skal brugerne, d.v.s. DSB og bilisterne (personbiler og lastbiler) betale for benyttelsen. Grundlaget for bilisternes betaling er de nuværende færgetakster - fratrasket bilisternes udgifter ved selv at køre de ca. 18 kilometer over bællet. Vejforbindelsen, der åbner i 1996, forventes således betalt i år 2008, medens jernbanedelen, der åbner i 1993, i henhold til anlægsloven skal være afdraget i år 2023.

Jernbanetekniske anlæg

De rent jernbanetekniske installationer i tunnelen bliver særdeles avancerede - med udnyttelse af den nyeste teknologi, som f.eks. automatisk togkontrol (ATC) og fuld-elektroniske sikkerhedsanlæg (FUSI) m.v.

Strækningen udstyres med automatiske linieblokanlæg (vekselsporlinieblok). Blokafsnittene bliver så lange, at der er tilstrækkelig bremsevej mellem signalerne, så tog uden ATC kan køre 140 km/h. Afsnittene skal mindst være ca. 1600 m (principielt samme længde som på de tilstødende banestrækninger). AM-signalerne mellem Korsør og Nyborg skal kunne betjenes fra fjernstyringscentral. Der etableres ATC som på de tilstødende strækninger.

Overvågning: Der ønskes en høj sikkerhed ved kørsel i tunnelen, hvorfor der etableres adskillige overvågningsanlæg. Allerede før der køres ned i tunnelen, bliver toget kontrolleret. I begge ender af tunnelen sidder en **varmløbskontrol**, der måler akseltemperaturen, således at vogne, der har overophedede aksler, ikke bliver sendt ned i tunnelen, hvor der er store stigninger og fald. **Profilkontrollen** kontrollerer, at togstammen og især godsvognenes last ikke rager ud over en given profil og derved beskadiger det materiel, der sidder i tunnelen. **Afsporingskontrollen** måler, hvorvidt en eller flere af vognene er afsporet. Både varmløbs-, profil- og afsporingskontrolan-



Skitse af den boret tog-tunnel i Østerrenden. Biltogsmodellen, der på det seneste påny er kommet i søgelyset, foreligger der selv sagt ingen tegninger af.

læggene standser toget, før dette kører ind i tunnelen.

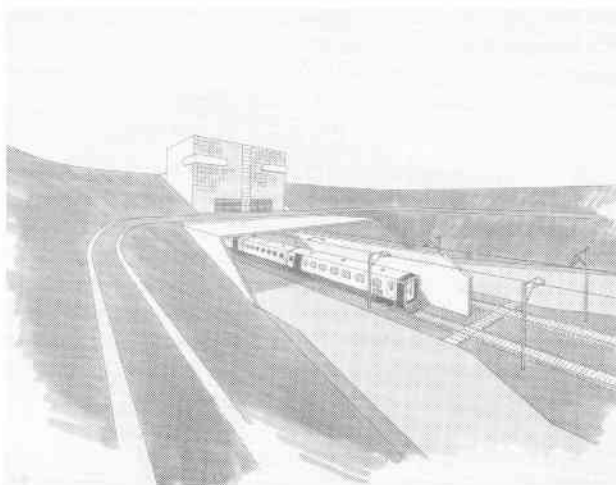
I selve tunnelen er der mange andre forskellige overvågningsanlæg, bl.a. vil gasarterne, CO (kulilte) og NO (kvælstofoxid), blive målt, og der bliver givet alarm, såfremt der opstår skadelige koncentrationer. Måling af luftforholdene er også nødvendig ved overvågningen af tunnelen, således at den elektroniske udrustning ikke tager skade. Der bliver målt temperaturer, lufthastighed og retning samt lufttryk og luftfugtighed.

I tunnelen vil der blive installeret et antal branddetektorer, der i tilfælde af brand vil sende et signal til tunnelens betjeningsrum. Branddetektorerne placeres således, at varmen fra dieselmotorernes udstødning ikke aktiverer brandalarmen i utide.

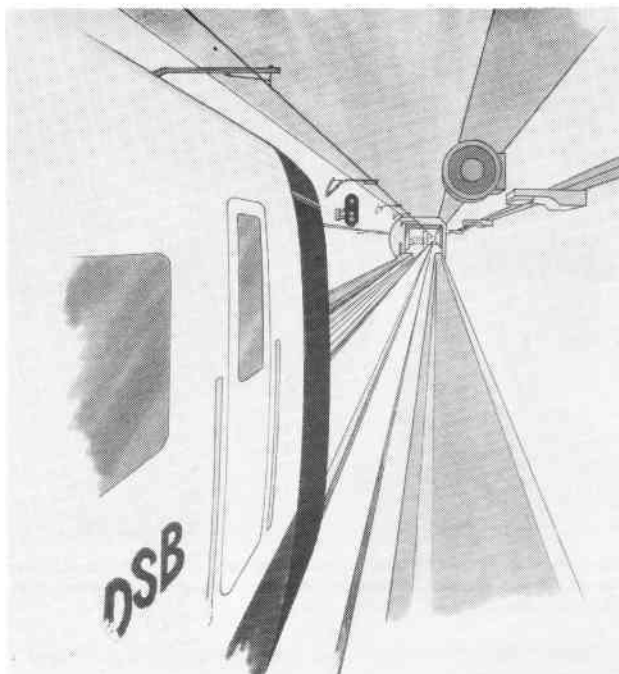
Vandstanden i diverse tunnel-, portal- og rampebassiner måles med niveaumåler, som styrer de respektive pumpeanlæg og afgiver alarm, såfremt niveauerne bliver for høje.

I hvert opstrammerfelt overvåges efterspændingskraften i både køreledning og bæretov.

Ventilatorerne, der sørger for udluftningen i tunnelen, styres individuelt eller i grupper efter systemer, der er afhængige af ventilationsbehovene i de forskellige drifts- og uheldssituationer.



Indkørslen ved Halsskov - kontroltårn med udkigsfaciliteter for publikum.



Skitse af betontunnellesningen med frembrusende IC/3-tog

Kørestrøm: Kørestrømsanlæggene på Storebæltsforbindelsen vil blive forsynet med kørestrøm 25 kV, 50 Hz fra henholdsvis Marslev på Fyn og forsyningsstation Hejninge på Sjælland. En forsyning fra begge sider samtidig er ikke mulig, da Fyn og Sjælland ikke er koblet synkront til det samme elnet. Dette forhold betyder, at det bliver nødvendigt at indbygge jordede neutralsektioner (d.v.s. spændingsløse strækningssnit) i køreledningerne. Af hensyn til spændingsfaldet i ledningerne ved kørsel på de lange og stejle ramper langt fra fordelingsstationerne dimensioneres køretråden til 120 mm² i stedet for som vanligt 100 mm². Af samme årsag benyttes dobbelt retleder.

Stærkstrøm: De stærkstrømstekniske installationer i tunnelen består af et højspændings-, et lavspændingsfordelings- samt et nødforsyningsanlæg. Den primære forsyning opbygges, så der er meget høj forsyningssikkerhed, hvorved omfanget af nødforsyningsanlæggene kan begrænses. Højspændingsanlægget forsynes af SEAS's (Sydøstsjællands Elektricitets Aktieselskab) 50 kV station Taarnborg med reserveforsyningsmulighed på 60 kV fra Fynsværket. Der føres både 50 og 60 kV til Sprogø. På Sprogø placeres en 60 kV/10 kV og 50 kV/10 kV hovedtransformator til forsyning af 10 kV/0,4 kV transformatorerne, der er fordelt på strækningen.

På Sprogø og på Sjælland installeres No-break anlæg, d.v.s. anlæg der forhindrer spændingsudfald. Gennem et fordelingsystem, der er helt uafhængigt af den normale strømforsyning, føres No-break forsyninger frem til de forbrugssteder, der har behov for ekstra høj forsyningssikkerhed. I tunnelen findes en række transformatorer til forsyning af ventilatorer. Disse transformatorer fordeler desuden lavspænding til fordelingsstavlerne og arbejdsbelysningen.

Kommunikation: Kommunikationsanlæggene i tunnelen bliver ganske omfattende. Det gennemgående landsnet, de kommunikationslinier som er ført langs den

almindelige banestrækning, føres også gennem tunnelen. Der monteres sikkerhedstelefoner ved alle automatiske mellembloksignaler. Alle telefoner føres til fjernstyringscentralen.

I tunnelen bliver der opbygget et nødtelefonanlæg således, at såvel personale som passagerer til enhver tid fra tunnelen kan komme i kontakt med fjernstyringscentralen (FC). Fra FC skal det være muligt at bestemme fra hvilken nødtelefon, opkaldet kommer. Nødtelefonerne opsættes for hver 75 m og er placeret i et alarmskab.

For at sikre radiokommunikationen i tunnelen installeres et antenneanlæg. Anlægget skal benyttes til strækningssradio, fejlrettetradio/redningsradio og dataoverførsel. Strækningssradioen fungerer på samme måde som på den frie banestrækning. Samtalerne styres fra FC. Radioforbindelsen kan via telefon kobles igennem til tunnelens betjeningsrum.

Fejlrettetradio/redningsradio kan benyttes i nødsituationer og ved vedligeholdelse. Brandvæsen, politi og servicefolk udstyres med bærbare anlæg, når de færdes i tunnelen. Det er muligt at tale med FC, tunnelens betjeningsrum og de øvrige bærbare anlæg.

Vedligeholdelsestroljerne tænkes forsynet med radioanlæg tilkoblet en skærmterminal, der kommunikerer med styre- og overvågningsanlægget via antenneanlægget.

Tegningerne til artiklen er leveret af »A/S Storebæltsforbindelsen«, hvilket også gælder teksten i den indledende del - de jernbanetekniske informationer skyldes vi DSB/Elektrotjenesten en tak for. □

Historie - ny teknik

Salgsafdelingen har stadig det kendte historiske udvalg, men satser også på at være tidsaktuel.

**DJK, Kalvebod Brygge 40,
1560 København V.**

Telefon 01 93 20 02

Bestilling: Postgirokonto 3 17 91 76

Ny udflugtsforening

Nogle DJK-medlemmer er gået sammen om dannelsen af en udflugtsklub, som i sit hovedsigte har nordiske jernbaner og museumsbaner. Af foreløbige planer kan nævnes en udflugt til Nora i august (med afstikker til Växjö-Västervik), en udflugt med damp på Frederikssundbanen og flere ture til Sverige og Norge.

Den nye klub, som ikke skal opfattes som en konkurrent til DJKs udflugtsafdeling, baserer økonomien på udflugternes overskud og et meget lavt medlemskontingent (12 kr. i 1988).

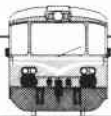
Interesserede kan henvende sig til:
Mogens Bruun - 02 17 88 04 eller
Finn Beyer Paulsen - 02 12 06 16

Jernbanenyt - kort fortalt

Nyheder fra ind- og udland

I dette nummer: Privatbanerne, Veteranbanerne og
Udland

Privatbanerne



Gribskovbanen

Direktørskifte

Den 1. august 1988 fratrådte direktør Krusenstjerna Hafstrøm stillingen som direktør for Hillerød Privatbaner (GDS og HFHJ). Som ny direktør er ingeniør Niels Møller (42 år) fra DSB udpeget.

I august forlænges omløbsspor på Mårup station, så femvognstog kan krydse. Spor 3 på Kagerup station er moderniseret, og kan bruges som gennemkørselsspor.

Til efteråret vil den sidste rest af Gribskovbanens gamle spor forsvinde. Hele sporarealet på Tisvildeleje station bliver da renoveret og sandsynligvis formindsket (alt efter den nye køreplanstruktur). Selve stationen blev her til sommer også moderniseret, i samarbejde med P & T. Ekspeditionslokalet er gjort større, og der er etableret handicaptollet.

I forbindelse med K 89 overvejes flere modeller for en ny køreplan. Flere af modellerne medfører etablering af ny(e) krydsningsstation(er) - Ørby, Kildeport og Slotspavillonen er mulige emner.

Banens diesellokomotiv L 2 henstår stadig i Hundested og må betragtes som opgivet. Skinebussen Sm 5 blev i foråret hensat og er blevet kraftigt vandaliseret af ubudne gæster. Vognen søges muligvis afhændet til veteranbanerne.

Hillerød-Frederiksværk-Hundested Jernbane

Det nye sikrings- og fjernstyringsanlæg er nu taget i brug på hele strækningen. Blokken på Hillerød station ventes dog først færdig sent på sommeren.

Spor 3 på Frederiksværk station er i foråret omlagt, således at en egentlig transversal er etableret. Omlægningen betyder, at der nu kan rangeres frit på rangerområdet samtidig med togkrydsning på spor 1 og 2.

Diesellokomotiverne er stadig Frederiksværkbanens ømme punkt. Senest har M 11 haft motorhavari - og er henstillet, og ansøgningen om et helt nyt lokomotiv ventes ikke i nær fremtid at give pote. I samarbejde med DSB overvejer banen derfor en samkøring, således at godstog køres direkte fra København til Frederiksværk. Det kan da komme på tale at leje eller købe ét eller flere brugte Mx-lokomotiver.

De gamle brune DSB CI-vogne står for fald. Endnu er to køreklare, men C 60, C 62 og C 63 ophugges i løbet af efteråret efter længere tids hensygnende levned i Hundested.



Morgenposttoget ankommer til Hillerød kl. 04.32 med HFHJ M 8. Om få tid ophører dette eneste lokomotivtrukne persontog på Frederiksværkbanen - lynetter tager over. De brune CI-vogne, hvoraf to endnu er køreklare, må snart forventes henstillet. Foto 5. juni 1988: Alf Blume

På såvel Frederiksværkbanen som på Gribskovbanen har tilgangen af passagerer været tilfredsstillende i 1988. Begge baner melder om en fremgang på godt én procent i forhold til 1987.

Lyngby-Nærum Jernbane

Nærumbanens direktør Hans Grundsøe fratrådte 31. marts 1988 efter godt 37 års virke - heraf 27 år som direktør. Den 1. oktober tiltræder den nye direktør, kontorchef Lars Aa. Jensen fra Lollandsbanen, og i den mellem-liggende periode er kontorchef Knud Nielsen konstitueret.

Banens fire motorvogne har efter den store modernisering i 1987 kørt særdeles tilfredsstillende og med øget accelerationsevne, men der er opstået problemer med udstødningsgassen, som suges ind i vognene til stor gene for passagerer og personale. I foråret er alle motorvogne derfor blevet forsynet med »skorstene« - udført på banens eget værksted.

I Fuglevad er de to fjedrende sporskifter her i sommer totalt udskiftet.

Ved køreplansskiftet i 1989 omlægges hele S-togsnetets faste minuttal. Efter planerne bliver der standsning ved Jægersborg hver 10. minut, og som en logisk følge heraf overvejer Nærumbanen nu også at indføre 10-minuttersdrift i myldretiderne. Retablering af den nu nedlagte krydsningsstation i Ørholm er nødvendig for så intensiv en trafik, men samtidig kan størsteparten af trafikken så udelukkende bestrides af motorvognene alene.

For en tilhænger af veteranogtsdrift vil en ny krydsningsstation på LNJ være en godbid - Måske var det noget for DJK?

Lollandsbanen



Vi iler med at vise Lollandsbanens nye flotte remise, som her ses ved indvielsen 28. maj. Samtidig kan læserne for første gang gense LJ 20, som Museumsbanen netop havde nået at få nymalet til lejligheden. Lollandsbanen har i øvrigt sidst i juli måned fået leveret sine første MX-lokomotiver, nemlig MX 1031 og 1033. En omrokering af Privatbanernes diesellokomotiver er efter MX'ernes indtrængen ikke utænkelig de kommende år.

Foto: John Hansen

Privatbanerne redigeres af Ole-Chr. M. Plum. Informationer om de Nordsjællandske baner skyldes Jan Forslund.

Veteranbanerne

Limfjordsbanen



Medens vi nyder en kop kaffe, i en af dagens pauser i de mange gøremål for at blive køreklar til den ny sæson, videregiver vores formand et hjertesuk fra redaktøren af vort kluborgan, »jernbanen«, hvad laver I deroppe ved Limfjordsbanen?

Hvad vi laver - tjø, hvad laver vi?

Årets første måneder er gået med onsdagsmøder på Forchammersvej, vor lokale mesterfotograf, Martin Jakobsen, havde været i USA for at fotografere jernbaner, så der var en masse at se. Vi brugte også en onsdag aften til at se gamle og nyere film fra GDS og HFHJ. Lokalerne har også fået en omgang med malerrulle m.v.

I efteråret har vi haft to mand, Jens Bøgsted og Mikael Martens, oppe hos DSBs driftsområdeleder for at aflægge sikkerhedsprøve, de bestod begge - TIL LYKKE.

I remisen har der, takket være den milde vinter, været god aktivitet, en medvirkende årsag har også været, at vi har fået stillet et kombifyr an, således at en del af vore rum i forbindelse med remisen kan holdes opvarmet.

Arrangementet i Odense gav en hel del aktivitet, således har HHJ C29 fået nye pufferplanker og i forbindelse hermed er der foretaget reovering af udstyr på og ved endeperroner. Således har toiletskålen været en tur i Heidelberg for at få ny emalje (gad vide, hvad tolderne tænkte, da de læste toldpapirerne!) - Udover nogle påskrifter på vangerne er vognen nu færdig. De øvrige personvogne, ETJ-C1, OMB-B4 samt VØ-D16 er blevet checket, således at de er klar til sæsonens kørsler. Vores ølvogn SFJ-Zb99695 har været genstand for en del opmærksomhed, idet der bl.a. er blevet skiftet træ i vognens døre. Efter at vognen er blevet underkastet et udvidet teknisk eftersyn, er den blevet malet, og da andre har kunnet bruge skiltene på vognen, har vi været nødt til at fremstille nye.

TFJ-C8 er stadig på vej, der er skiftet en hel del dårligt træværk, og der er lavet nye sakse til de oplukkelige vinduer, træværk er blevet skrabet rent for gammel lak, loftet i vognen er malet, og montering af paneler m.v. er i gang. Undervognen er ved af få anden gang maling - alle dele til bremsesøj m.v. er blevet rengjort med stålborste, og er snart klar til at blive genanvendt. Vognens dynamo er blevet checket og fundet i orden. Ligeledes er laderelæ m.v. overhalet, så nu pågår trækningen af nye kabler overalt. Vognen når desværre ikke at blive klar til sommersæsonen, men måske kan så juletræsturene være rammen om genindvielsen af TFJ-C8 som personvogn.

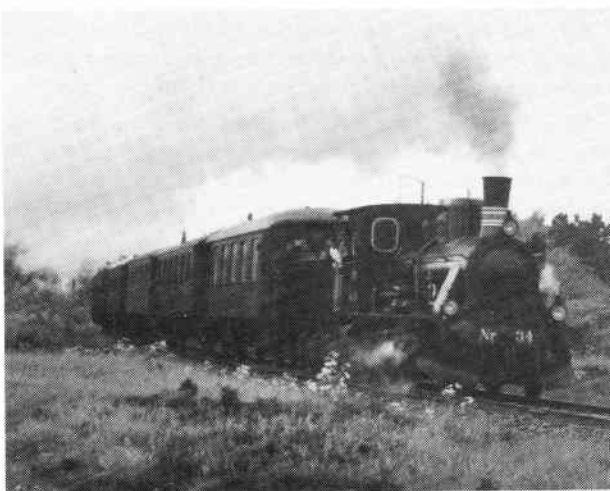
Op til Odensearrangementet har 34 fået en større omgang, bl.a. har vi fået tilpasset ophæng af bremsklodser til de gængse klodser hos DSB. For at gøre 34's røgafgang mindre gnistfyldt blev der indbygget en røgskærm ala D-maskine, idet vi fik at vide, at det var en god ide!

Vi deltog i Odensearrangementet med det meste af vores køreklare materiel, det gav således en ret spøj opvarmning ved afgang fra Aalborg, nemlig My1130, FFJ 34, F663, ETJ C1, HHJ-C29, SFJ Zb99695, SVJ Sm7 og VØ D-16. F663 skulle transporteres til Odense for at blive overdraget til ØSJK. Turen var en god oplevelse for alle.

Vel hjemme igen måtte vi begynde at forberede næste usædvanlige opgave, nemlig kørsel med deltagere til Socialdemokraternes Tolnestævne, et arrangement, der krævede - for at få plads til alle, at vi måtte låne to vogne hos MHVJ. Vi lånte således C27 og AHB C45. Kørslen fandt sted lørdag den 4. juni. Udenfor arrangementet med Tolnestævnet kørte vi så en tur på Skagensbanen, Frederikshavn-Jerup og retur. Turen gik ikke helt som planlagt, men med god hjælp fra DSB og MHVJ kom vi tilbage til Aalborg igen, således at MHVJ kunne låne vore vogne til deres arrangementer søndag den 5. juni.

På hjemmebane har vi kørt tre særtog med SVJ-Sm7 samt et særtog med damp. Forhåndsinteressen for den forestående sæson har været stor, der er til flere afgangse reserveret hele vogne, ligeledes er der indløbet forespørgsler om flere særtog.

På materielfronten er der sket en tilgang med ét stk. GS-vogn. Det er aftalt med Museumsbanen, at vi overtager deres »Ardelt«, når de har fået lært at håndtere LJM9, således at vi kan regne med en form for nedbrudsreserve.



Limfjordsbanens udflugtstog på Skagensbanen, nærmere bestemt Rimmen.
Foto 4. juni 1988: Martin Jacobsen

Der har været udsendt særligt sagkyndige for at bese en »Rumpeged« ved Skævinge teglværk, desværre var den for dårlig til at redde, så vi må nu håbe, at DSB en gang med tiden kan undvære en.

Sluttelig skal nævnes, at vi med blafrende faner og med jernbaneorkestret i spillehumør mødte talstærkt op for at hylde Erik Jensen på hans 60-års dag. Endnu en gang til lykke Erik og tak for din indsats.

Ove Thomsen

Foreningen Dalmose-Skælskør Banen

FDSB har i år sat Danmarks ældste triangelmotorvogn SVJ 1 i drift - den kunne bl.a. ses i det store veteranotogsstævne i Odense.

Banen har erhvervet en »ny« rangertraktor, Københavns Frihavns KFA 3. Den køflignende traktor er diesel-elektrisk med kun én banemotor, der trækker hjulene via kæder og gearkasse.

FDSB koncentrerer sig i år om renovering af de 11,5 km spor og fortløbende vedligeholdelse af det rullende materiel. De fire store norske bogievogne har banen dog opgivet at restaurere, og de er derfor sat til salg.

Veteranbanerne redigeres af Jan Forslund

Udland



Canada og U.S.A.

Nogle små klip fra »Passenger Train«:

I Canada har regeringen efter flere års overvejelse omstødt VIAs beslutning om at købe nye todækkervogne til langdistance togene. I stedet ser det nu ud til, at VIA må nøjes med at renovere 200 ældre vogne. VIA, der som statsstøttet selskab driver passagertrafikken på CN og CPs strækninger, må af nyt materiel nøjes med et vist tilskud af lokomotiver af typen F40 - de seneste års standard passagerlokomotiv i Nordamerika.

Hurtigsporvognen (»light-rail«) griber stadig mere og mere om sig i U.S.A. Portland indviede sin linie i september 86, og i marts 87 rullede Sacramentos 26 nye tyske DüWag-vogne ud ad sporene. Samme type vogne er sat i drift i Pittsburgh, hvor de trafikerer en kraftig ombygget sporvognsstrækning. Fremtidige byer for hurtigsporvognen: Los Angeles, San Jose, St. Louis. Ja, selv New York taler om at bygge en linie langs Hudson-flodens vestbred...

Helge Pahu

Belgien

Traditionen tro afholdes der i Löven det årlige åbenthus arrangement med masser af damp og særtog. Der er åbent fra 12. til 18. september 1988 fra kl. 9.00-16.00 i weekenden dog til kl. 18.00.

Udland redigeres af Jakob Stilling

Læserne skriver

Vi fortsætter debatten om jernbanernes fremtid i Danmark med et indlæg fra Keld Nilsson - Vejle. Men debatten skal vel fortsætte - kom frem af busken!

Red.

En morgen i foråret 1987 fik mange tilhængere af jernbanedrift sig en slem forskrækkelse, da en forskningsleder på et institut i København i radioavisens morgenredaktion fremkom med et forslag om at nedlægge de jernbanestrækninger, der havde store driftsudgifter (d.v.s. hovedparten af det danske jernbanenet). Denne mands tanker blev dog ret hurtigt betegnet som urealistiske, og man hørte ikke senere mere til hans forslag.

Men er denne mands tanker ikke blot begyndelsen til det Lars Viinholt-Nielsen i nr. 2 af »jernbanen« 1988 betegner som den værste krise, jernbanerne i Danmark vil komme ud for? Jeg tror det.

I efteråret 1987 kunne man i »jernbanens« leder læse, at fremtiden for jernbanerne nu så lyse ud. Der blev talt om MR-drift på Haderslev-Vojens-Rødekro, Kalundborg-Næstved, Nyborg-Assens og Randers-Ryomgård. Men ærlig talt: Er alle disse planer ikke ligeså fantastiske som de planer, den københavnske forskningsleder fremkom med i foråret med modsat fortegn? Er der ikke blot tale om drømmetænkning? Jeg frygter det.

Faktum er nemlig, at der i de sidste 25 år i Danmark uden for hovedstadsområdet ikke er lagt en eneste meter ny strækning (når man ser bort fra fem km ved Oksbøl -finansieret af militæret), ikke genåbnet en eneste strækning eller vedtaget en eneste lov om anlæggelse af jernbanestrækninger. Sandheden er desværre, at mens der tales om jernbanernes renæssance i Danmark, nedlægges der hvert år til stadighed strækninger. Det er i sig selv sørgeligt. Danmark indtager i virkeligheden en særstilling i Europa på det jernbanemæssige område. Mens man i de fleste andre europæiske lande langt om længe har erkendt jernbanernes samfundsmæssige fortrin og lagt planer derefter, har man i Danmark til dags dato tænkt alt for kortsigtet og økonomisk og derved udsultet jernbanedrift.

Betragter man engang den kollektive trafik i hovedstadsområdet, er der kun to muligheder: Busser på overfyldte gader eller S-tog. Til sammenligning kan siges, at mange, blot mellemstore vesttyske byer, har fire kollektive trafikformer at vælge imellem: Ungergrundsbane, S-bane, Stadtbahn (sporvogne, der kører i eget tracé i gadeniveau eller undergrund) og busser. Her har trafikplanlægning øjensynligt haft en noget højere prioritering end herhjemme. Man må spørge: Hvor mange motorveje skal udvides, og hvor mange nye skal anlægges i hovedstadsområdet, før politikerne kan indse, at der er andre muligheder end vejtrafik? Og endelig: Hvornår finder man ud af at forbinde det danske jernbanenet med landets største lufthavn i Kastrup? Det burde være sket for 25 år siden.

Det er mit håb, at Dansk Jernbane-Klub, som ganske vist nyder stor velvilje fra DSBs side ved udflugter og lignende, ikke af den grund stiltiende accepterer DSBs indskrænkings- og afviklingspolitik. Det må efter min mening være en vigtig opgave for DJK også at tage del i debatten om jernbanedrift kontra anden trafikform.

Keld Nilsson



Onsdag den 16. november 1988, kl. 19.30: »DSB i dag og år 2000«. Generaldirektør Peter Langager, DSB, vil indlede aftenens møde om dette tema. Englesalen, Niels Steensens Gymnasium, Jagtvej 183 B, 2100 København Ø.

BJ, BB og OCMP

Udflugtsafdelingen

Præsentationsturen med IC/3-toget har måttet udskydes til en senere lejlighed på grund af den opståede forsinkelse ved de første togsæts aflevering til DSB. Ved deadline for dette nummer (1. juli) var det endnu uvist, hvornår turen kan gennemføres. Alle deltagere har fået direkte besked om turens aflysning fra udflugtsafdelingen, og vil få besked om det nye turtidspunkt.

Lørdag den 3. og søndag den 4. september køres udflugt i Sydvestjylland. Program for turen er aftrykt i nr. 3. Udflugten på VNJ afvikles med banens firkantede Frichs-lokomotiv på strækningen nærmest Varde, og med svenske skinnebusser på delstrækningen til Nyminddegab. Afg. fra Varde ca. 9.30. Hvis man kun ønsker at deltage i udflugten på privatbanen koster turen kun kr. 75,-. Efter besøget på VNJ kører Mo-sæertoget tilbage mod Fredericia med forventet ankomst kl. ca. 19.15.

Juleudflugt

Søndag den 4. december forventes afholdt juletur fra København til Museumsbanen i samarbejde med Jernbanemuseets Venner. Endeligt program for denne udflugt vil fremkomme i nr. 5 - der regnes med My 1101 og DSB Museumstogs vogne fra København, LJ M 9 på Lollandsbanen og damp fra Maribo til Bandholm. Efter besøget på MBJ - en sviptur på Østersøen og hjemkomst til København midt på aftenen. Reserver dagen allerede nu - en udflugt for hele familien!

Jakob Stilling

Kommende møder i Københavnsområdet

Onsdag den 31. august 1988, kl. 19.00-22.00: Medlemsaften på Vogn-ex, Kalvebod Brygge 40, 1560 København V.

Onsdag den 14. september 1988, kl. 19.30: »Det oplevede jeg i sommeren 1988«. Englesalen, Niels Steensens Gymnasium, Jagtvej 183 B, 2100 København Ø.

Traditionen tro indleder vi mødesæsonen 1988-89 i København med medlemmernes egen aften. Medbring dias eller film, der kan skildre, hvad du oplevede rent jernbanemæssigt i sommeren 1988. Eventuelle indlæg bedes på forhånd meddelt Ole-Chr. M. Plum på tlf. 03 48 53 83 bedst mellem 19.00 og 20.00.

Onsdag den 28. september 1988 kl. 19.00-22.00: Medlemsaften på Vogn-ex, Kalvebod Brygge 40, 1560 København V.

Onsdag den 12. oktober 1988, kl. 19.30 i Englesalen, Niels Steensens Gymnasium, Jagtvej 183 B, 2100 København Ø.

Direktør Niels Munch Christensen, Østbanens nye direktør, fortæller om den moderne Østbane - et vigtigt led i den kollektive trafik på Stevns.

Onsdag den 26. oktober 1988, kl. 19.00-22.00: Medlemsaften på Vogn-ex, Kalvebod Brygge 40, 1560 København V.

Salgsafdelingen

Nyheder

Nye postkort: I sommeren 1988 har DJK ladet fire nye postkort fremstille:

5137: DSB K 564 + DSB E 991 med udflugtstog i Vejle, juni 1984.

5138: MBJ: ØSJS nr. 2, Kjøge, med blandetog på Bandholm station, juni 1987.

5139: MBJ: OHJ nr. 5 med tog ved Grimstrupvej, vinteren 1984-85.

7510: MHVJ: Togkrydsning i True med DSB F 653 + HV 3 og HHJ M 2.

Pris: 2,- kr. pr. stk. og 4,- kr. i forsendelse. Ved køb af mere end 10 kort er forsendelsen gratis.

Politik på skinner, lokalbanespørgsmål og Nordfyns privatbaner i dansk trafikpolitik ca. 1920-1970 af Steen Ousager. Odense Universitetsforlag har i foråret udgivet denne spændende bog, hvori forfatteren søger at give svar på, hvorfor de tre nordfynske privatbaner blev nedlagt i 1966, hvorfor mange af landets lokalbaner blev nedlagt på denne tid og endelig en uddybning af, hvad det var for en trafikpolitisk omprioritering, der var gang i.

Bogen, der er på 218 sider med 66 fotos, tre kort samt 11 tegninger og aftryk, koster kr. 188,- + 10,- i forsendelse.

APB, driftsmateriellet 1952. Genoptryk ved JMJKs forlag, 1988. I 1952 udarbejdede William Bay en materielfortegnelse med tegninger over APBs materiel til brug ved banerne, og det er denne fortegnelse, som JMJK nu har taget initiativet til at genudgive. Hæftet er på 43 sider i format A4, og det koster kr. 40,- + 10,- i forsendelse.

Ovennævnte varer kan bestilles ved indsættelse af beløbet for ønskede varer på **postgirokonto 3 17 91 76, Dansk Jernbane Klub, Salgsafdelingen, Kalvebod Brygge 40, 1560 København V.** Husk at anføre bestillingen på talon til modtageren. Ved samtidig bestilling af flere varer er portogebytet højst kr. 24,-.

HCH og OCMP



»Giftermål på skinner«. Der var damp på, da John Armstrong fik sin Lis. Foto 18 juni 1988: OCMP



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 arbejdsbold

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
Hvidkløervej 10, Øster Tørslev, 8983 Gjerlev.
Tlf. 06 47 63 72

Limfjordsbanen

Niels Julsrød
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

Blovstrød Smalsporsbane

En lille solstrålehistorie fra vor afdeling i Nordsjælland, hvor livet ellers kan føles hårdt med fredningssager (nu igen udskudt) og deslige. I sommer havde Skovvang Børnehave forlagt skovturen til den idylliske smalsporsbane, og det blev der en fin lille artikel ud af i det lokale blad »Allerød Nyt«. Vi citerer:

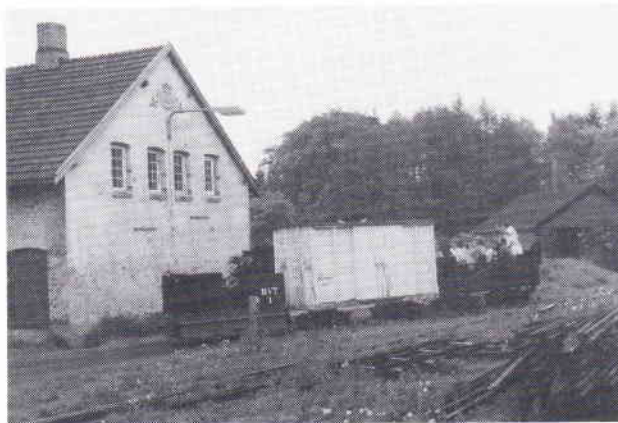
-Har Allerød Kommune nogle udflugtsmål at byde på? Ja bestemt - en masse dejlige naturområder. Men derudover har Blovstrød Jernbaneklub noget, som er værd at tage ud og kigge på. For andet år i træk har vi arrangeret vor årlige udflugt herud.

Børn, forældre og personale mødtes i børnehaven og kørte i kortege ud til det gamle teglværk. Her blev vi budt velkommen og fik lov at kravle rundt på alle vognene. Nu blev lokomotivet med passagervognen kørt frem, og alle, der havde lyst, satte sig op. Det lille tog fattede nedad bakken ind i tunnelen og tilbage - ud af et sidespor og tilbage ... frem og tilbage. Vil I ha' flere ture børn? JAH! Og sådan gik det en hel time - forældrene fik lov at passe sig selv og snakke med hinanden. Rutschebanen i Tivoli kan godt gå hjem og lægge sig. Børnene kunne have kørt mange flere ture, hvis ikke lokomotivet var blevet for varmt og dermed selv sagde stop.

Vi siger hermed tak til folkene i Blovstrød Jernbaneklub, som har en stor del af æren for, at dagen blev så vellykket.

Mange hilsener - børn og personale Skovvang Børnehave -

Sådan en artikel er forhåbentlig med til at gøde jordbunden for vor Blovstrødafdeling. Alex Udstad har taget billedet af en lignende udflugt i 1987 med omtalte lokomotiv i front (i noget afstikkende DSB farver).



Sporhunden



Køteren var i sidste nummer på **Funder station**. Der kom hele 42 svar på Grejsdal, og de ligner jo også hinanden. Lodtrækningen blandt de relativt få rigtige løsninger faldt ud til fordel for Peter Brøndum, Silkeborg - en jernbanebog er afsendt.

Sporhunden er denne gang til jubilæum i et jernbaneknudepunkt. Et kært lokomotiv - K 564 - er klar med midt-dagsposttoget fra en station med tre tilløbende baner. I starten af firserne mistede stationen sit unikke særpræg (perrontagene), en total ombygning fandt sted, og en fjerde bane kom til.

Fotografiet er gammelt - glaspladenegativ - i hvert fald fra før krigens tid - og W. Dancker-Jensen er fadderens. Send redaktionen et rask bud på stationens navn inden 15. september.

