



jernbanen

1

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

Februar 1990



30. ÅRGANG

LØSSALG KR. 35,00



Så kom det - dét IC/3-tog, der stadig - i forhold til hvad andre bruger af tid og penge på nye tog - har været en temmelig billig fornøjelse for DSB og samfundet! Her ankommer MF 5008 m.m. for første gang som plantog til sin »fødeby« Randers, den 13. januar 1990. Om morgenen var toget blevet døbt »Absalon« i København. 14 dage senere kom også Sydjylland med i IC/3-klubben, og 27. januar kl. 11.11 ankom det principielt sidste MA-lyntog til Københavns Hovedbanegård.

Foto: Anders Riis.

Distribution

Adresseændringer og reklamation af udeblevne numre meddeles til det lokale postkontor. Medlemmer i udlandet bedes dog meddele adresseændringer til Blad- og annoncerekspektionen. Reklamation af fejlede 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. 2 ventes udsendt ca. 15. april 1990. Indhold: Jernbanebygninger, Østrigsk smalspor, S-tog fra 20'erne og meget mere.

Tidsfrister

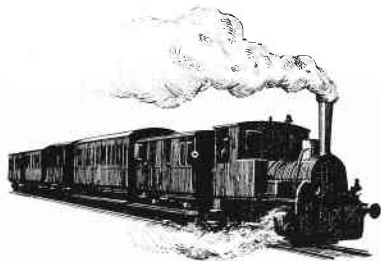
Sidste frist for stof til nr. 2/1990: 1. marts 1990.
Sidste frist for stof til nr. 3/1990: 1. maj 1990.

Dette nummer af »jernbanen« er afleveret til Avispostkontoret den 13. februar 1990.

Forsiden

Ja, De så rigtigt! - denne situation kunne vinteren 1989/90 - den tredje supermilde vinter i træk - faktisk byde på, hvis man ledte længe nok. Motivet er DJKs D 826 mellem Aabenraa og Rødekro, 16. december 1989.

Foto: Søren Larsen.



jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

30. årgang nr. 1, februar 1990

jernbanen

Vasevej 19 A
2840 Holte
42 42 04 52

Redaktion

Jan Forslund, Vasevej 19 A, 2840 Holte
ansvarshavende redaktør
42 42 04 52

Anders Riis, Havnegade 8 A², 9550 Mariager
98 54 23 24

Medredaktion

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

Bladeksposition

DJK, Oscar Meyer, Holløselund Strandvej 9
3220 Tisvildeleje. Tlf. 42 30 82 22

Annonceeksposition

DJK, Kalvebod Brygge 40, 1560 Kbh. V.
v. Flemming Jakieliski, Tlf. 42 91 04 28
Postgirokonto 6 39 68 79

Oplag: 2.400 eksemplarer

Tryk: Mega Tryk, Greve Strand

ISSN 0107-3702

Indhold

HFHJ B 51	4
Problemer på VLJ 1886	6
Julemanden i Holme-Olstrup	9
En uforglemmelig tur	10
Til damp i »det nye DDR«	15
Gåture på nedlagte baner	16
På fransk visit: Lynmetroen	18
Jernbanenyt - kort fortalt	
- Storebælt	20
- Privatbanerne	21
- Veteranbanerne	23
Bog anmeldelser	24
Foreningsnyt	
- Nordjysk generalforsamling	24
- Udflugtsafdelingen	25
- Kommende møder	26
Sporhunden	28

Fremtiden i arbejdstøjet

Hver gang man tager hul på et nyt årti, er det som at begynde et nyt kapitel i en bog. Med den forskel, at i bogen læser man overskriften på kapitlet på forhånd - i virkelighedens verden sættes overskrifterne først bagefter.

Hvad blev overskriften for 1980'erne - og hvad kan mon 1990'erne byde på?

Selv om begyndelsen af 80'erne bragte pæn fremgang til jernbanerne med sig fra slutningen af 70'erne, er det som om stemningen blev afmatet i årtiets sidste del. For første gang siden DSBs plan 1990 udkom i 1975, talte man i 1989 i ramme alvor om nedlæggelse af større dele af persontrafikken på det danske jernbaneanet.

1990'erne kan imidlertid vise sig med et ganske andet ansigt. Umiddelbart før dette er skrevet, har DSB passeret to ganske solide og positive milepæle. Den ene var, da der den 12. januar blev indgået et bredt politisk forlig om en sikring af DSBs bevillinger i en årrække, og knap havde man sovet på det, før man dagen efter kl. 7.10 vågnede op til det, der forhåbentlig bliver en ny æra i fjerntrafikkens Danmarkshistorie: IC/3-toget i arbejdstøjet.

IC/3-toget og dets tilblivelse kan roligt betegnes som et af de mest omtalte projekter i DSBs nyere historie. Og det er faktisk med god ret - for ikke tidligere i de danske jernbaners historie har man startet så meget fra bunden, før man satte et tog i produktion. Aldrig har DSB fået et tog, der i den grad er skræddersyet til danskernes rejsebehov. Og det må og skal give pote i form af markedsandele til DSB.

At toget overhovedet er blevet til noget, må ses som et samspil af dygtigt udviklingsarbejde, nytænkning, der har fået lov at blomstre og ikke mindst en indædt kamp i det politiske system for at få bevillingerne til toget igennem i en tid, der ellers tegnede ugunstig for jernbanerne.

Desværre blev Scandia-Randers' danske ejerforhold et sikkert utilsigtet offer i den kamp. Usikkerheden om virksomheden er ikke afklaret endnu, men mon nogen egentlig er interesseret i at afskære os muligheden for at producere jernbanemateriel i Danmark? Næppe. Trods den spegede pengeøkonomiske situation for fabrikken i Randers må det være en fordel for samfundet, at vi har valgmuligheden...

IC/3s debut blev en ubetinget succes, som giver gode forhåbninger for jernbanerne i 1990'erne. Men stadig er der løse ender, som trænger til en afklaring. Hvad med privatbanerne? Påstandene fra Würtzenrapporten hænger stadig i luften, omend grundlaget da vist er gennemhullet fra flere sider som mangelfuldt.

Et andet felt, der kunne trænge til et gennembrud som det, IC/3 kan give persontrafikken, er hele godssektoren. Skal det alene være lastbiltrafikken, der bliver styrket af de kommende års udbyggede EF-samarbejde? Vil man gennem en såkaldt rationalisering (Læs: beskæring) i jernbanernes mindre grene, de små sidespor og godsbanerne berøve samfundet muligheden for at transportere f.eks. det miljøfarlige gods **hele vejen** på en miljøvenlig og sikker måde?

Spørgsmålet hænger i luften - til de, der en gang skal fælde dommen over 1990'erne. Men mulighederne findes stadig. Det gælder blot om, at ikke bare fagfolk, men også de politisk ledende, får øje på det.

Anders Riis



HFHJ B 51, som den præsenterer sig efter istandsættelsen. Mariager, november 1989.

Foto: Anders Riis.

HFHJ B 51

Det er ikke kun Kaj Munks lille anemone, der kan trives ved en omplantning fra den lollandske muld til en ny og fremmed zone vest for Storebælt. Det fremgår af historien om den sidste »Kuhlman-car«. Den havde sine rødder på Lolland og levede hele sin aktive tilværelse øst for Storebælt. Nu er den genopstået til ny ære og værdighed - i Jylland.

Af John Rasmussen

I august 1989 kunne MHVJ efter fem års restaureringsarbejde sætte den sidste tilbageværende »Kuhlman-car«, HFHJ B 51, i drift påny. Forud lå fem års restaureringsarbejde ved MHVJs arbejdsgruppe i Århus - den hidtil største personvognsrestaurering i MHVJs 23-årige historie.

Resultatet af istandsættelsen er blevet en vogn, der bl.a. med den særprægede HFHJ-farvesætning, første klasses afdeling og spejlglasruder i gavlen vækker opsigt, hvor den kommer frem.

Vognen blev første gang anvendt i et særtogsarrangement på HHJ i forbindelse med byfest i Odder. Derefter kom den til Mariager, hvor den præsenteredes for bl.a. presse og folk, der har hjulpet med projektet.

Til den økonomiske side af sagen har Tuborgfondet bidraget med et beløb på 10.000 kroner.

Vognens nuværende udseende svarer til dens udseende som »Kuhlman-car«. Men den er betydeligt ældre.

Historien begynder i 1910 på Vognfabrikken Scandia i Randers. Modtager af vognen var SNNB, der til åbningen havde bestilt to kombinerede 1., 2. og 3. klasses vogne, A 1 og 2.

Vognen var fra starten pladebeklædt med skiftevis ét bredt og tre smalle vinduer pr. fag - en tidstypisk detalje. Vognen var inddelt i fire afdelinger - med midtergang hele vejen igennem. I den »dyre« ende lå først 2. klasses kupé med 13 pladser og et toilet, derefter 1. klasse (otte pladser), 3. klasse, ikke rygere (20 pladser) samt 3. klasse, rygere (37 pladser) med toilet. I alt 78 pladser.

Ved motoriseringen blev de to vogne, der vejede 30 tons, overflødige. Der var dog god brug for dem andetsteds - HFHJ manglede moderne personvogne og lejede i 1929 SNNB A 1, som man året efter købte for 12.000 kroner og omlitrerede til HFHJ B 51. »Søsteren« A 2 fulgte i øvrigt efter i 1933 og blev til HFHJ B 53.

Efter nogle år på HFHJ viste vognkassen efterhånden store svaghedstegn. Man valgte derfor at skifte alt mellem tag og ramme på den 34 år gamle vogn. Det gav friheden til at vælge ny indretning, som man lystede.

Og den frihed brugte driftsbestyrer Kuhlman til at ændre hele indretningen. Scandia fik opgaven med at opbygge den nye vognkasse, og i 1944 kunne vognen leveres fra Randers for anden gang. Toilettet i 3. klasseenden blev fjernet, hvilket betød, at man selv med det mere bekvemme møblement fik plads til 58 fællesklasserejsende - én mere end før - selvom »den fine« afdeling havde fået lidt ekstra plads. Lædersofaerne i de to kupéer var som i 1. serie S-tog.

I den modsatte ende blev der sidegang med to endog meget rummelige kupéer samt et stort toilet. Kuhlman havde gerne set kupéerne endnu større - men Scandia mente, det blev for meget fråds. Kupéerne blev 2,34 m lange - 4 cm mere end DSBs standard på 1. klasse og hele 44 cm mere end dagens 2. klasse intercitystandard!

På grund af besættelsestidens materiale-mangel fik vognen beklædning af fyr og ikke teak. Vinduerne er af spejlglas - 1. klasse har fornøjelsen af hele to pr. kupé.

Fællesklassepassagererne blev dog ikke snydt. Der kom panoramaruder i gavlen - noget der giver god udsigt, når vognen går bagest.

Med dette udseende kørte vognen sammen med HFHJs fem andre bogievogne i de gennemgående tog København H-Frederiksværk-Hundested i en længere årrække.

I slutningen af 50'erne fik vognen en mindre modernisering, omfattende opmaling af den til da brune vogn i farverne rød-blå-creme, dampvarme samt neonbelysning.

Først ved Y-togenes indmarch blev vognen udrangeret som forældet. Det skete i 1967, og to år senere solgtes vognen til Helsingør Jernbaneklub. Her indgik den i nogle år i klubbens tog. I oktober 1977 kom den til DJK som bytteobjekt for HHGB A 1, som HgJK i stedet overtog. HFHJ B 51 blev hensat på Lersøen, hvor den i en årrække stod og forfaldt.

Restaureringen

I 1983 kom vognen ind under MHVJ, efter at et andet bogievogsprojekt, VLTJ C 2, var gået fløjten, da denne vogn blev totalskadet under transport med DSB.

B 51 fandt ved velvilje fra DSB plads ved Filialværkstedet Mølleengen i Århus (ØM), hvor restaureringsarbejdet er foregået. Ved modtagelse var den temmelig ramponeret. Det meste af indretningen manglede, en del ruder var itu/væk og taget utæt. Derfor havde den tilbageblevne indretning taget en del skade af vandet.

Første opgave var derfor at dække vognen med presenninger, så taget kunne tørre, og der ikke kom mere vandskade. Sidebeklædningen så ikke for godt ud, og en total udskiftning var nødvendig. Da vognen også fremover skulle fremstå som malet, besluttedes det at sætte profileret vandfast krydsfinér på i stedet.

Her er fremgangsmåden ligesom derhjemme på modelbanen: Man sætter pladerne på, mærker op, saver vinduerne ud med en stiksav - og vuptil! har man en vognside. Samtidig havde man så en samling perfekt passende »skodder«, der skrues på som værn mod hærværk.

Vognenderne skulle »kun« have nye puffer, pufferplanker (af træ...), gulvplanker, låger og endeskærme - så var de som nye igen!

En vogn kan jo ikke køre rundt med presenninger som tag. Nyt pap måtte til. Først blev det gamle skovlet (!) af, siden blev taget slebet, så man kunne køre en vis legemsdel hen over den uden at få splinter i... Slutteligt blev pappet limet på.

Nu var der efterhånden tørt inden døre. Men hundekoldt om vinteren. Af DSB låntes et 5 kW varmeapparat - man var ikke i tvivl om, hvor ledningen havde ligget i sneen!

Indendørs var storrumsafdelingen overskuelig: Al indmad var borte, så det var bare at gå i gang med at skaffe/fremstille sæder, loftplader, lamper, bagagenet, nød-bremser samt ruder. Lister samt fyldninger blev skruet ned, slebet ned, bejdset og lakeret. Også loft, gulvbelægning (linoleum) og elsystem måtte rekonstrueres.

I kupéerne havde nogle boltret sig med en pulverslukker. Her måtte alt betræk skiftes, ligesom lister og finér også her blev slebet, bejdset og lakeret. Nyt loft, lamper og bagagenet kom til, og nye læselamper blev fremstillet ud fra billeder og en original bundplade.

Under det udvendige malerarbejde fik vognen lov at komme ind i tørvejr i den gamle dampremise ved depotværkstedet Århus, hvorefter kun de kompletterende arbejder resterede.

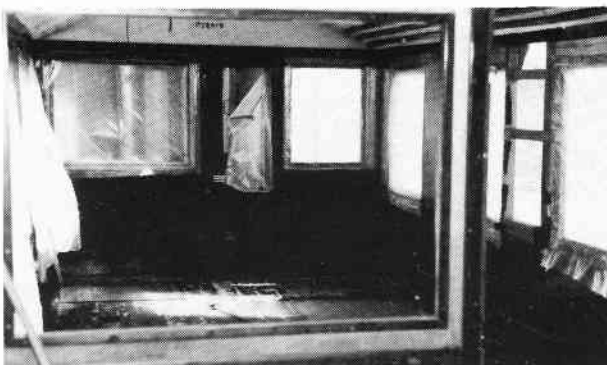
Selv de specielle litereringsbogstaver i funkisstil er blevet rekonstrueret - men resultatet er det hele værd: En vogn der i allerhøjeste grad vækker opsigt, hvor den kommer frem.

Data:

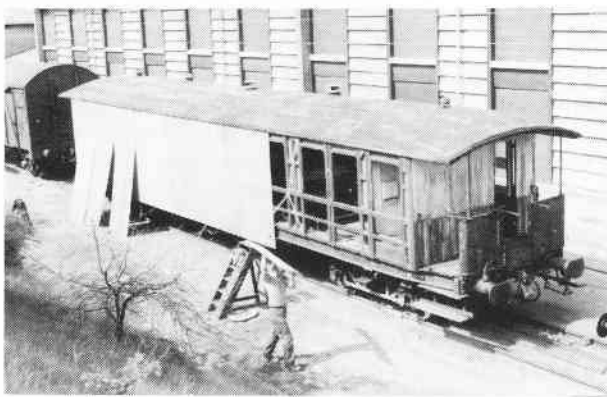
Længde: 18,2 meter

Akselafstand: 11,7 + T 2,1 meter

Siddepladser: 70 (58 flkl. + 12 1. kl.)



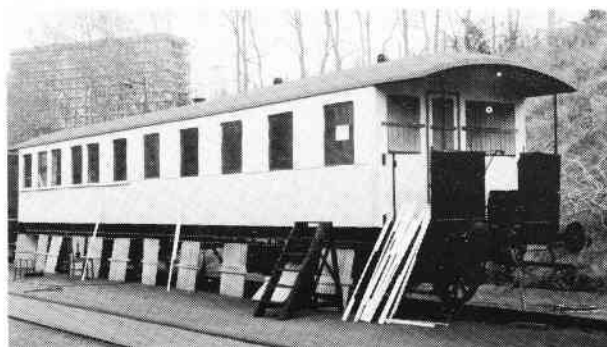
»Balsalen« - 2. classes kupéen i B 51 - før istandsættelsen.



Det er næsten li'som på modelbanen... Mølleengen, Århus, 1985.



Restaureringen indebærer en betydelig mængde snedkerarbejde. Her er Dan S. Larsen gået i aktion i sidegangen.



Beklædningen på plads. Mølleengen 1987.

Problemer på Vemb-Lemvig Jernbane i 1886

- skildret i et brev fra banens driftsbestyrer til hans kollega på Hads-Ning Herreders Jernbane. Et supplerende kildemateriale.

Ved Povl Wind Skadhauge

Under gennemgang af Odderbanens arkiv har Ole Linå Jørgensen fremdraget et brev, som stadig efter mere end et århundredes forløb har betydelig interesse i kraft af sit indhold. Det aftrykkes derfor i sin helhed. Brevet er håndskrevet - som venteligt - men selv om rester af gotisk skrift spores enkelte steder, er der ingen som helst tvivl om betydningen. Stavemåde og tegnsætning er tilstræbt gengivet i fuld overensstemmelse med originalen; visse personlige træk kommer derved frem.

Brevet taler for så vidt for sig selv, som det kan læses med udbytte uden særlig baggrundsviden. Alligevel anføres her til indledning nogle elementære oplysninger, der vil kunne give større gevinst ved læsningen (med mindre læseren er et omvandrede leksikon).

Yderligere information om Lemvigbanen findes for øvrigt i nærværende blads nr. 1/1986, side 4-7 under overskriften »Studierejse anno 1879 til Vemb-Lemvig Jernbane« ved Asger Christiansen. Endvidere i to bøger, udgivet i 1979 af P. Thomassen: »Med Lemvigbanen gennem 100 år« og »Vemb-Lemvig-Thyborøn Jernbanes rullende materiel« samt i hæftet »Omkring tertiærdriftens tidligste år«, som Jens Koefoed og P. Thomassen ligeledes i 1979 besorgede udgivet. Alle forhandles af DJKs salgsafdeling.

Afsender af brevet var Lemvigbanens daværende driftsbestyrer Th. Raben, i 1883 tiltrådt som den tredje i stillingen siden banens åbning i 1879. Han afløste brevvets modtager, W.E. Tornøe, der i 1881-83 havde beklædt stillingen, men kom til Odderbanen, åbnet for drift i 1884, som dennes første driftsbestyrer. Trods tiltaleformen synes de to mænd at være på ret fortløbig fod, idet Raben dels udtrykker sin mening uden omsvøb, også hvor den går imod Tornøes, og dels alligevel lægger op til at besøge Tornøe for at høre hans mening om et og andet.

Mere end noget andet drejer brevet sig om sneforhold. Målt i antal indstillede tog var vinteren 1885-86 da også Lemvigbanens værste nogensinde. Derimod blev der ikke i den sæson erklæret istransport over Storebælt. Rabens senere udtalte frygt herfor viste sig altså ubegrundet, og hans hjemrejse kunne have formet sig nok så behagelig.

Den omtalte sneplov var anskaffet i 1881, efter at der var etableret drejeskive i Vemb og Lemvig; til at begynde med havde man faktisk regnet med simpelt hen at indstille driften, når sne lagde sig i vejen! Ploven var imidlertid ikke et selvstændigt køretøj af den i Danmark ellers så velkendte type, men en »sneaese«, der blev monteret på lokomotivet. Flere privatbaner anskaffede denne discountmodel, som er omtalt i Asger Christiansens artikel »En billig sneplov« i »jernbanen« nr. 6/1988, side 167-68.

I forbindelse med afgravning af skrån timer nævnes udtrykket »Anlæg 9«. Dette er at forstå som hældning 1:9, altså f.eks. en meter stigning eller fald for hver ni meter vandret fremgang, eller 111 promille.

Der benyttes i brevet udelukkende gamle danske mål. For at give et klart begreb om størrelsesforholdene hos alle læsere oversættes de her til nutidige enheder:

fod	1	6	7	10
m	0,314	1,88	2,20	3,14
fod	11	60	500	3300
m	3,45	18,8	157	1036
80 Cbfv (kubikfavne) er rundt regnet 535 m ³				
4 1/2 x 9 tommer (svelletværsnit) er teoretisk 118 x 235 mm				

Byen Tilsit hedder i dag Sovjetsk. Den ligger ved floden Njemen i, hvad der dengang var Østpreussen. (Byen er mest kendt i den historiske sammenhæng, at en fredsslutning i 1807 - under Napoleonskrigene - fandt sted her).

Sønder-Vinkel er en stor gård to km nordvest for det centrale Lemvig.

Rabens overvejelser i brevets sidste del om udvidelse af postrum tyder på, at han virkelig følte sig i knibe. I hvert fald afspejler de med al ønskelig klarhed, at Lemvigbanen ikke blot havde en anlægsmæssig lav status, men også var meget svagt bestykket med rullende materiel. Med udtrykket »bremse« menes post- og bagagevogn, til forskel fra øvrige vogne udrustet med bremse - den eneste i toget foruden lokomotivets. Lemvigbanen havde to sådanne »bremser«. Et fabriksfoto af den ene er gengivet såvel i begge forannævnte bøger af Thomassen som i »jernbanen« nr. 1/1986.

Vemb-Lemvig Jernbane
Driftsbestyreren

Lemvig, den 13de Marts 1886

Kjære Hr. Tornøe!

Undskyld at jeg ikke har svaret Dem før nu paa Deres venlige Brev af 14de f.M.; jeg syntes, det var bedst vi kom over Sneperioden først. Jeg gaar altsaa ud fra, at vi nu ere færdige for i Aar, en Forudsætning der dog desværre let kan vise sig at være fejlagtig.

Sneperioden her begyndte allerede 18de Jan.; da blev alle Udgravninger fyldte. Paa dette fortløbende Grundlag har vi saa arbejdet siden den Tid. De opkastede Volde har selvfølgelig forværret Forholdene for hver Gang, vi har ryddet; for Tiden kjøre vi mellem høje Snevolde overalt, hvor der er Spor af en Udgravning. Den sidste Rydning var ikke behagelig; vi havde mindst 10 Fod Sne paa temmelig betydelige Strækninger. Mit Princip er bestandig det, at vente saalænge som muligt med at paabegynde Rydningen, i hvilken Anledning man undertiden maa døje en Del Ubehageligheder.

Vi havde i Januar 30 Tog indstillede, i Begyndelsen af Februar 8, i Slutningen af Februar 34 og i Marts 32, i alt 104 Tog. Udgifterne var 15de Februar endnu kun naaet til 1300 Kr.; nu er vi naaet til 3100 Kr. Foruden til den egentlige Snekastning har vi givet mange Penge ud til Rensningen af Sporet for Is eller komprimeret Sne. Vi havde en lang Periode, hvor det feg ganske lidt paa Jorden; Forholdene forværres for hvert Tog, der gaar over Sporet under saadanne Forhold. Der var intet andet for at gjøre end at rense Sporet, da vi ikke godt kunde forsvare at stanse hele Driften af den Grund; men grumme irriterende var det gjentagne Gange at give et Par Hundrede Kroner ud til denne Rensning.

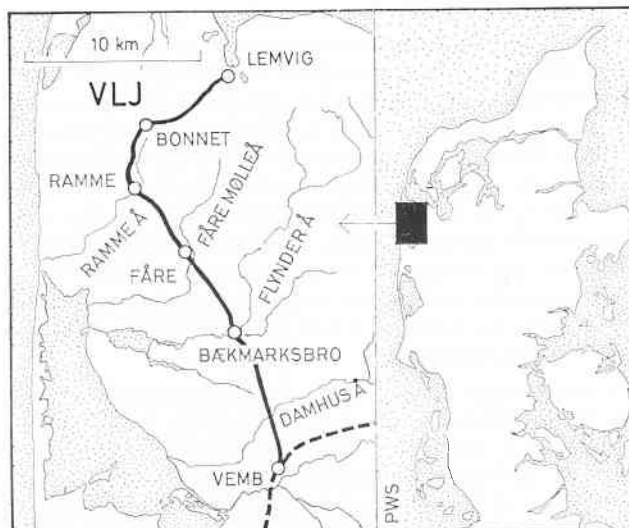
Hvad nu Sneploven angaar, da er jeg aldeles enig med Dem i, at dens væsentligste Nytte bestaar i, at den kan bringe Arbejdsstyrken hurtigere til Tyngdepunkterne og, hvad jeg lægger særdeles Vægt paa, skaffe en bedre Ledelse paa de Steder, hvor der er en Mængde Folk i Arbejde. Er Sneen løs, hvad der har været Tilfældet et Par Gange i Aar, har Ploven ganske vist præsteret et ret betydeligt Arbejde; men i fast Sne kan man efter min Mening intet videre bestille med den; og Sporet er værre at rense efter Ploven, eller rettere, man maa ofte hellere kaste til Bunds med Skovle end rense Sporet efter Ploven. Ved den sidste store Rydning her 4de til 6te Marts havde vi slet ikke Ploven ude; Sneen var meget fast og Masserne for store for den.

Saa har vi gjentagne Gange faaet mindre Overhalinger af Sne, saaledes at der her har ligget højest en 3 Fod Sne; ved saadanne Lejligheder har vi udsendt Ploven stationsvis foran Toget eller ogsaa sat den foran det ordinære Tog, og paa denne maade sikkert nok i enkelte Tilfælde undgaaet Stansning af Driften.

Endelig har Sneploven et Par Gange reddet os fra at faa Tog indesneede paa Banen. F. Eks. d. 24de Februar: Toget sad fast Natten over i Ramme fra d. 23de. Tog 3. Vi forcerede saa en Sneplov igjennem og fik Toget hjem; det kostede ca. 60 Kr. hvilket jeg anser for vel sluppet fremfor at have Tog liggende i meget streng Frost i 12 Dage paa Ramme Station.

I det hele taget er jeg glad ved, at vi har Sneploven og mener at den, benyttet med Maade gjør Nytte under de fleste Forhold, i enkelte Tilfælde endogsaa i fortrinlig Grad.

Saa er der Foranstaltningerne imod Snelæg; først de afgravede Skraaninger. Metoden er kun anvendt i større Udstrækning ét Sted, nemlig paa Ramme Præstegaards Mark efter Deres Forslag. Paa en Strækning af ca 500 Fod afgravede vi begge Skraaninger til Anlæg 9, og flyttede saaledes ca 80 Cbfv. Jord. Metoden har absolut ikke vist sig heldig; baade ifjor og i Aar har jeg nøje undersøgt Forholdene, og jeg kan ikke skjønne rettere, end at Afgravningen slet ikke har hjulpet; Sneen ligger jevn over hele Udgravningen (Som De maaske husker, laa der samme Sted Sideafklageringer fra Anlæggets Tid; at de blev fjer-



Kortskitse af Vemb-Lemvig Jernbane = »Lemvigbanen«. Kun de oprindelige standsningssteder, altså de egentlige stationer er markeret, men herudover er vist de vigtigste af de vandløb, banen er ført over.

nede, har naturligvis hjulpet for saa vidt). Man maa sikkert nok gaa til fladere Anlæg for Skraaningerne; men saa bliver Bekostningen jo let uoverkommelig.

Saa er jeg bedre fornøjet med selve Sneskjærmene. Vi har for Tiden bygget i alt ca 3300 løb Fod dels Diger, dels Skjærm af gl. Sveller. Ifjor holdt Skjærmene udmærket godt; der laa ingen Sne for dem, uagtet alle vore Udgravninger vare bredfulde. Iaar gik det ligeledes udmærket godt lige indtil den sidste Snestorm d. 2den og 3die ds., da var der en Skjærm, der ikke holdt nemlig den Syd for Damhusaaen; dér blev alt fyldt saa vi havde indtil 11 Fod Sne. Dette lyder jo meget foruroligende, men man maa huske paa, at der paa dette Sted ogsaa vilde have ligget 11 Fod Sne, hvis der ingen Skjærm havde været, paa Grund af de høje Volde, der vilde være dannet ved de gjentagne Rydninger. I Kurven Nord for Bækmarksbro, hvor der ingen Skjærm er, laa der saaledes ogsaa ca 11 Fod Sne. Ovennævnte Sneskjærm har efter min Mening gjort god Nytte indtil sidste Snestorm, og under denne har den ingen Skade gjort.

Alle vore Skjærme have samme Højde og samme Afstand fra Banen (6 Fod høje og ca 60 Fod fra Banens Midte) men Terrainet Øst for Damhusaaen er vistnok mere aabent end paa andre Steder; dette er den eneste Forklaring, jeg kan tænke mig; Vindretningen for Diget er nemlig omtrent ens overalt.

De øvrige Skjærme holdt godt ogsaa sidste Gang; dog var der én, som det kneb for; dér havde vi enkelte Steder 3 à 4 Fod Sne.

Resultatet er altsaa dette, at Skjærmene have vist sig vel svage under sidste Snestorm. Da jeg saa paa Forholdene ved Damhusaaen, stod det for mig (og for Banemester Rasmussen med) at det ikke vilde have nyttet, om Skjærmen havde været et Par Fod højere og lidt længere fjernet fra Banen. Hvor Terrainet er saa aabent milevidt, tror jeg intet man kan gjøre mod saa megen Sne, som vi har faaet i Aar. Den eneste Trøst man har, er efter min Mening den, at der er mange Aar imellem hver Gang, vi faar saa megen Sne.

Jeg er i øvrigt sikker paa, at Sneskjærmene i Aar have gjort god Nytte og sparet mange Hundrede Kroner. Sikker nok er det, at vi, overalt hvor Skjærmene findes, vilde have haft ca 10 Fod Sne efter sidste Snestorm.

Ellers véd jeg intet videre at meddele herfra. Vore Indtægter gaar nedad, særlig Personindtægterne, som jo tilmed lider overmaade meget ved Snestansningerne. Udgifterne voxer derimod; nu skal vi saaledes til Foraar have 4000 Stk. Træsveler. Vi har købt dem imprægnerede efter den Methode, der ifjor anvendtes af de sjællandske Statsbaner. Jeg agter i Begyndelsen af April selv at rejse til Tilsit for at kontrollere Imprægneringen. Sveller imprægnerede saaledes holder efter den udførlige tyske Statistik, der foreligger, mindst dobbelt saa længe som imprægnerede; og Prisen er næsten nøjagtig den samme. Vi skal give Kr. 2,07 for 4 1/2/9 Tommer Sveller, 7 Fods, frit i Lemvig, fortoldet.

I Anledning af disse Sveller var jeg saa uheldig at komme til Kjøbenhavn d. 24de; jeg sneede saa inde og kom først hjem d. 6te Aften, hvilket var en grumme ærgerlig Historie. Af Frygt for Istransport over Store-Belt tog jeg fra Kjbhvn. d. 2den, og maatte saa med Besvær avancere fra fra By til By.

Nu har vi igjen vor Bestyrelse fuldtallig. Aberg er valgt af Finansministeriet og Neergaard til Breinholdt af Indenrigsministeriet (i Stedet for Borup, der har frasagt sig Bestillingen) i Stedet for Aberg skal saa Kommunerne vælge en Mand paa første Generalforsamling. Bestyrelsen har imidlertid Ret til at supplere sig med et Medlem indtil Generalforsamlingen, og i Følge denne Ret har den valgt Breinholdt, Sønder-Vinkel (den lange). Jeg er kjed af at vi intet juridisk dannet Medlem har i Bestyrelsen; jeg vilde gerne have haft vor Borgmester her (Lund).

Vore Trediedel Vognladninger har jeg faaet lidt Forandring paa, saaledes at der herefter skal betales lidt mere for »blandede« Varer. Forhøjelsen er en Ubetydelighed, men jeg venter at Stykgodset skal vinde derved. Der er nemlig hidtil befordret en stor Mængde Stykgods i Trediedele Vogne; Pakker af enhver Art indleveredes ligefrem til de større Kjøbmænd for at befordres gratis ud ad Banen. Det er særlig denne Trafik jeg har villet til Livs. Efter

Som bilag til brevet fulgte det her gengivne rids. Den tilskrevne tekst lyder:

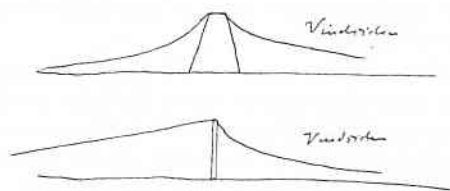
Et ret interessant Fænomen skal jeg dog sluttelig meddele Dem. Sne-skjærmen Syd for Damhusaaen er paa den halve Længde dannet af gl. Sveller; Resten er Jorddige, begge Dele 6' højt. Sneen har lejet sig ens for begge Slags Skjærme paa Vindsiden, derimod ikke paa Læsiden. Det ser saaledes ud.

Vemb-Lemvig Jernbane.

Driftbestyreren.

Lemvig, den _____

Et ret interessant Fænomen skal jeg dog sluttelig meddele Dem. Sne-skjærmen Syd for Damhusaaen er paa den halve Længde dannet af gl. Sveller; Resten er Jorddige, begge Dele 6' højt. Sneen har lejet sig ens for begge Slags Skjærme paa Vindsiden, derimod ikke paa Læsiden. Det ser saaledes ud.



Forskjellen er meget iøjnefaldende paa Stedet. Det synes som om Svelleskjærmen fanger Sneen bedst og altsaa virker heldigst, saalænge Skjærmen holder.

Forskjellen er meget iøjnefaldende paa Stedet. Det synes som om Svelleskjærmen fanger Sneen bedst og altsaa virker heldigst, saalænge Skjærmen holder.

Spændende villa i Roskilde



Utraditionel villa i Roskilde sælges. Direkte udsigt til Syd-, Vest- og Nordvestbanen.

Arkitektonisk spændende og meget velholdt ældre ejendom - bl.a nyt tag og opdelte termoruder.

Ca. 130 m² bolig: 1. sal med fritliggende lofts-bjælker i stor stue med brændeovn og meget stort spisekøkken. Stueetage med 3 værelser og stort, moderne badeværelse. Afsyrede gamle døre, trælofter mv. Mindre kælder med oliefyr og -tank.

Stort udhus, 400 m² ugenert have med frugttræer.

Beliggende på lukket villavej i vestenden af byen, 5-10 min. fra station og nær supermarked mv.

Pris 645.000, udbet. 50.000, månedl. net. ca. 5.000

Henvendelse til John Poulsen, tlf. 42 35 08 60.

min Mening er Indførelsen af Trediedele Vognladninger en Uting; man burde i Stedet derfor have lavet en billig Stykgodstaxt for større Partier. Jeg søgte at lave en saadan nu, men fik den ikke vedtaget af Bestyrelsen. - Saa skal vi til 1ste April have gennemgaaende Billetter fra Lemvig til Struer, Ringkjøbing og Holstebro; som Forholdene er her tror jeg dette er rigtigt; for alle de andre smaa private Baner vilde det være en Uting. Saa skal vi vistnok have vort Postrum forstørret, naar vi til 1ste Juni faar en ny Kjøreplan. Tror De, det vil være rigtigt at tage Pladsen fra Pakrummet i Bremsen. Jeg er ikke ganske sikker paa, om det ikke vil være rigtigere at flytte Postkupéen bort fra Bremsen til en Personvogn og tage 1 1/2 Kupé derfra. Vort Pakrum er nemlig for lille og taaler ikke godt yderligere Indskrænkning. Til daglig Brug har vi Personplads nok; og så skulde vi, naar Postkupéen kom i Personvognen, en Gang naar vi faar Raad, have en ny Personvogn med ene 3die Kl. Kupéer. Vi kom derefter altid til at kjøre med 2 Personvogne i de vigtigere Tog, hvilket jeg tror var rigtigere end altid at kjøre med ekstra Godsvogn til Pakvogn, særlig af Hensyn til 2den Kl. Passagerer. Jeg har endnu ikke gennemtænkt Sagen; maaske vi alligevel helst skal udvide i Bremsen. Der er iøvrigt adskillige Ting, jeg kunde have Lyst til at tale med Dem om, saa det skulde være mig en Fornøjelse engang til Foraar at aflægge Dem en visit i Odder. Venlig Hilsen fra Deres Hengivne

Th. Raben

Maa Jeg bede Dem hilse Deres Hustru.

Da julemanden kom til Holme-Olstrup

Historien om hvordan en lille sydsjællandsk stationsby pludselig blev Danmarksberømt.

Af Jan Forslund

Alle ikke jernbaneinteresserede, der fulgte julekalenderen i fjernsynet i år, trak vist en ekstra gang på smilebåndet - er der virkelig en by i Danmark, der hedder Holme-Olstrup? I jernbanekredse ved vi selvfølgelig, at den lille hyggelige stationsby ligger lige nord for Næstved, og at den er krydsningsstation på strækningen Roskilde-Næstved.

I december kom navnet på alles læber, og det lille landsbysamfund vågnede op til en berømmelse uden sidestykke, og selve stationen blev selvsagt samlingspunkt for nyfikenhed. De to DSB-ansatte assistenter, Jan Boilesen og Svend Hansen, fik kam til deres hår. Jan Boilesen forklarer:

- Allerede i november måned, da vi blev klar over, at julekalenderen omhandlede vores lille stationsby, måtte vi gøre noget ekstra. Hele stationen blev julepyntet fra yderst til inderst. Børnehaven pyntede juletræet, gran-guirlander blev ophængt på stationens perronside, så de togrejsende ikke var i tvivl om, at de var kommet til julemandens by. Fra vejsiden har den store bolsjefabrik Bonbon også tydeliggjort, at Holme-Olstrup er hjemsted for julemanden med store skilte. Eftersom julekalenderen jo omhandlede julemandens eventuelle besøg i byen, måtte vi i al hast indrette et af loftarkiverne til julemandens værelse. Grød og seng blev opstillet i det julepyntede arkivrum, og næste år agter vi selvfølgelig at rede op igen, for i sidste afsnit af julekalenderen blev det jo kundgjort, at julemanden for fremtiden besøger Holme-Olstrup -.



Jan Boilesen foran Holme-Olstrup station 23. december 1989. Foto: Jan Forslund.

Jan Boilesen kunne stolt fremvise scrapbogen - næsten alle aviser, radioer har besøgt stationens to DSB-ansatte, som udover at udføre billetsalg, signaltjeneste m.m. også fungerer som postvæsenets forlængede arm i det lille samfund. At de fik tilnavnet »Hansen og Hansen« blev derfor en logisk følge, men scrapbogen kunne også fortælle om et interessant besøg af IC/3 toget, som med TVs bevågenhed førte julemandens breve til Holme-Olstrup. På den måde høstede DSB også lidt goodwill for fremtidens tog, for når det kan køre til julemandens by, så...

Efter jul er al stadsen fjernet fra stationen, men mon ikke den er navnkundiggjort så flot, at alle nu ved, hvor Holme-Olstrup ligger. I nær fremtid vil stationen dog miste et af sine jernbanemæssige vartegn. Det gamle sikringsanlæg, som indfil for få år siden var i brug (vingesignaler o.s.v.) skal i 1990 føres til Jernbanemuseet i Odense. Mon ikke det dér får en særlig plads - hvem ved, måske vil julemanden overnatte her? □



IC/3 kom til Holme-Olstrup. Men også ME og vogne med 1. klasse kommer undtagelsesvis til byen. Foto den 23. december 1989 af Jan Forslund.

Jernbanebøger?

DJKs salgsafdeling har dem! Støt klubben og spar penge.

Køb bøgerne i Salgsafdelingen

En uforglemmelig tur med dieseltog Varde-Mariager

Det gik ikke stille af, da Danmarks og måske verdens ældste dieselloko i aktiv, ikke museal tjeneste, VNJ DL 12, pr. 25. november skulle på pension og overgå i MHVJs varetægt. Der var både røg- og knaldeffekt indlagt - læs her den fuldstændige beretning fra et øjenvidne...

Af Mogens Bech

Efter færdiggørelsen af Vestbanens store sporrenovering dette efterår blev VNJ DL 12 frigjort fra tjenesten ved Vestbanen. Ikke mindst grundet stor velvilje fra Vestbanens loko-personale, direktør og bestyrelse var det forud aftalt mellem Vestbanen og MHVJ, at lokomotivet skulle videreføres i MHVJ-regi, men som Vestbanens ejendom, så lokomotivet bevares »levende« for eftertiden.

Dieselafdelingen i MHVJ er særdeles glad for dette arrangement, da vi har overmåde gode erfaringer med Frichslokomotiver fra vor egen AHJ ML 5203, og faktisk længe har haft brug for et ekstra lok til den travle tid i sommerperioderne. Behovet blev sat i relief sommeren 1989, da en ekstrem tørkeperiode indtrådte midt i kørsæsonen, og al dampkørsel pludselig måtte indstilles. Herefter var der kun 5203 til den tunge tjeneste, og dernæst VNJ DL 11, der gjorde en strålende indsats som hovedtrækraft på hjemmebane i tørkeperioden. Ikke sært at vi opskatter vore frichslokos - hele sæsonen blev afviklet uden et eneste nævneværdigt problem.

VNJ DL 12, der efterhånden havde opnået den fine udmærkelse: Sidste aktive Frichsdiesel i Danmark - når der lige bortses fra SB M 4, som ganske længe har henstået i Skagen - skulle hentes til Mariager lørdag 25. november 1989. Alt var forberedt til denne dato. Særtogsplaner forelå, lodser var bestilt, og et team på tre MHVJ-maskinfolk var taget til Varde allerede dagen før den sidste klargøring til turen hjem. Såvidt vides måtte det være den længste sammenhængende tur for DL 12 nogensinde. Foruden DL 12 skulle DL 11 også med på turen. Den havde holdt »ferie« på depotet ved Varde Vestbanegård i næsten tre måneder efter personaleturen hertil i september (omtalt tidligere i »jernbanen«).

Den 25. november oprandt med hård frost og klart vejr i Sydvestjylland. Dog var alt klar til turen! Begge diesler blev startet ved 09-tiden, og afgang fra Varde Syd var berammet til kl. 11.43. Efter de obligatoriske slutforberedelser blev vi midt på formiddagen overført fra Varde Vest til Varde Syd og blev her oprangeret i spor II.

M8343 afgik præcist...

Præcis til det berammede tidspunkt afgik særtog M8343 fra Varde, og dermed gik starten på årtiets Frichstur fra Varde via Skjern-Herning-Århus-Fårup til Mariager - ca. 230 km. Som lods havde vi Vestbanens lokofører P. Andersen, der så afgjort har været en af hovedkræfterne i



Alt vel - endnu. Togføreren får sig en kop kaffe, mens repræsentanter for maskinafdelingen vimser rundt og gør klar. Varde, den 25. november 1989. Foto: Christian Mikkelsen

hele forløbet op til overtagelsen og en af fortalerne for DL 12s videre bevarelse. Til alt held er han tillige strækkningskendt på den vestjyske længdebane, så han kunne lodse os til Skjern.

Alt forløb godt. De to diesler løb fint »i spand«, og Skjern kom i sigte ved 12.30-tiden. Der var absolut ingen tegn på, at Skjern skulle blive et fast holdepunkt for os de næste tre uger. Imidlertid blev vi i Skjern mødt med I-signal i stopposition. Her afsløredes det, at der var noget galt. Den karakteristiske lugt af et eller andet (meget) varmt var umiskendelig - og at det kom et sted fra under vognen var også tydeligt. Men hvor?

Vi blev efter få øjeblikke dirigeret videre ind til Skjern, så flere umiddelbare undersøgelser var ikke muligt. Der var ingen problemer med igangsætning, men nu kunne vi konstatere røg i DL 12s ene førerrum, hvor blandt andet er anbragt en luftkanal til banemotor nr. 3 lige under gulvet. Altså var der næppe tvivl om, at et eller andet var galt med nævnte banemotor. I så fald den første banemotorfejl i MHVJs historie!

Det er klart, at alle mulige tanker svirrer efter en sådan opdagelse. Er banemotoren kaput? Ampereudlæsningen viste imidlertid ingen fejl! Den var fuldstændig normal og helt i overensstemmelse med de to øvrige. Dagen i forvejen havde vi haft alle banemotordæksler åbnet for at in-

spicere indmaden og havde fundet alt i den fineste orden. Men hvad var så årsagen?

På Skjern station blev vi anbragt i spor III og havde en halv time inden videreførelsen til Herning-Århus. Straks begyndte en nøjere undersøgelse for at finde fejlstedet. En mavede sig ind under køretøjet, og efter et par minutters søgen viste det sig: Ankerlejet til banemotor 3 var løbet temmelig meget varmt.

Hvad skulle det næste træk være? Ja, der var jo begrænset tid til afgang - der var ikke tale om fejl i selve banemotorindmaden, og Skjern er meget langt væk(!).

Vi besluttede at fortsætte forsigtigt og holde udviklingen under nøje observation.

Vi skulle krydse skarpt med tog 3925, der i øvrigt medbragte vor lods videre til Århus og fik kl. 12.45 udkørsel, der dog blev forsinket et par minutter - bl.a. fordi den nye lods skulle sættes ind i situationen. Men afsted kom vi, og umiddelbart var der ingen problemer ved igangsættningen.

Muligvis som en følge af den lidt forsinkede afgang samt den forsigtige igangsætning viste overkørslen, hvor vejroute 28 krydser Herningbanen, fejl - overkørslen var godt nok sikret, men uordenssignalet tændt. Vi iagttog de reglementerede sikkerhedsforanstaltninger og force-rede overkørslen yderst forsigtigt med et langt »giv agt«. Efter passage bad lodsens os standse for manuel tilbagestilling af overkørslen.

Fri bane til Herning - men...

Da dette var sket, var der egentlig fri bane til Herning. Men nu ville DL 12 ikke længere! Vi kunne umuligt sætte igang! Alle mand ud igen! Hvad nu? Hang bremserne? Nej. Banemotorlejet var gået fast - drivaksel nummer 3 var blokeret! - Og vi holdt midt i hovedsporet, - så Skjern-Herningstrækningen dermed også var blokeret!!!

Der var ingen grund til at fortsætte(!), så vi måtte straks anmode om at komme ind på stationen igen - så fjernt fra hovedsporene som muligt. Men hvorledes kom vi videre? Stadig var DL 11 dog aktiv og i gang, så den kunne slæbe DL 12. Men DL 12 havde jo også to intakte aksler, så den måtte og skulle anvendes, så vidt det var muligt.

Det nyttede ikke at forsøge drift af den blokerede banemotor, så sikringen for denne måtte udtages. For at være helt sikker blev både banemotorsikring 1 og 3 taget ud, da vi var i tvivl om, hvilken der dækkede den fejlramte banemotor. Så var vi klar til at bugser os tilbage til Skjern. Ved at smøre under de blokerede hjul lykkedes det efter et par forsøg at få DL 12 i skred og ganske langsomt liste os ind til Skjern, spor IV.

Nu var vi gudskelov væk fra hovedsporene, og efterfølgende tog 3434 til Århus afsendtes rettidigt! Vi havde heldigvis ikke forsinket noget. Spor IV er et krydsningsspor, der tid efter anden i løbet af dagen anvendes et antal gange - så væk herfra måtte vi hurtigst muligt.

Som held i uheld viste det sig, at Skjern, bortset fra den lange afstand til det øvrige Danmark(!), har alt, hvad et reparationssted bør have. Der er depot, drejeskive, grav, vand og el-forsyning. At det hele henhører under baneafdelingen med en særdeles flink lokal banemester i spidsen, gør ikke sagen ringere. Efter en telefonopringning til banemesteren privat, fik vi tilladelse til at benytte alle udefaciliteter uden indskrænkninger, og sågar henvisning til et opstillingsspor ved remisen, hvor køretøjerne kunne henstå indtil videre!

Videre kørsel opgives

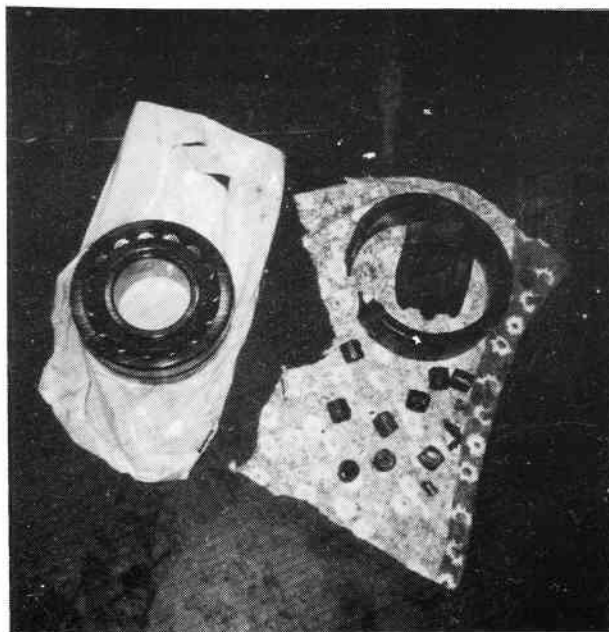
Vi måtte således liste videre ud til depotet i stationens nordende (Skjern station er l-a-n-g!) - og fik endelig DL 12 anbragt over graven. Til trods for at vi værktøjsmæssigt ikke var forberedt på de større indgreb, havde vi dog så meget bragt med, at vi fik adskilt ind til det defekte leje, der fortsat var meget varmt. Ingen tvivl, vi var midlertidigt nedbrudt, og lejet måtte udskiftes på stedet inden videre kørsel. Først nu blev toget aflyst, idet vi til det sidste håbede måske at fortsætte i en sen plan.

I stedet måtte vi liste køretøjerne hen til det anviste henstillingssted ved remisen, stoppe, tømme kølevand af fra begge, låse, slukke og luske hjemad noget trist til mode.

Alle mulige planer blev opkastet under hjemturen til Mariager. En bestemt måde syntes dog at være den optimale ud fra fejlens natur, og her havde vi yderligere den fordel, at vi på forhånd kunne afprøve løsningsmodellen for os selv i Mariager. Allerede dagen efter (26. november) foretog vi forsøg på vort reservedrivhjulssæt for ML 5203 i Mariager med henblik på at afprøve en brugbar metode, udvælge relevant værktøj samt afdække sværhedsgraden af arbejdet.

Da vi ikke havde en eneste banemortegning at gå ud fra, måtte vi forsøge os frem og fandt opgaven overkommelig og lokalt gennemførlig - med det forbehold, at pladsforholdene jo ville være en hel del mere trange under DL 12 i forhold til den fritstående reservedrivaksel i Mariager.

Weekenden 9.-10. december blev fastsat som reparationsperiode, og forinden blev der gjort en hel del forberedelser. Der blev fremskaffet nyt sfærisk rulleleje til erstatning for det defekte, nødvendigt værktøj og proviant blev fremskaffet, og frem for alt blev MHVJs hjælpevogn 425 efter nødvendige forhandlinger dirigeret fra Mariager til Skjern. Ikke mindst dette skulle vise sig umådeligt formålstjenligt for hele reparationsforløbet.



Det er slet ikke til at tage fejl af, hvilket leje der er det nye! Foto i Skjern den 10. december 1989: Mogens Bech.

Afsted til Skjern - igen

Tidligt om morgenen den 9. december udgik et hold pr. bil fra Mariager. Fra andre byer i Jylland udgik andre hold, og alle samledes i Skjern midt formiddag. Foruden udskiftning af det defekte leje skulle de øvrige efterses og gås efter med smørefedt. Herudover skulle der foretages frostsikring af køretøjerne - så der var nok at se til.

Det kan ikke skjules, at det var en hel del vanskeligere at udføre udskiftningen under et køretøj i en mørk grav med et aldeles fastbrændt leje, end det var at prøveafmontere et intakt leje i behagelig arbejds højde ved reserven i Mariager dage forinden. Det var jo også ventet.

Det defekte leje var faktisk meget defekt, viste det sig. Det var endvidere særdeles ked af at forlade sin vante plads, så det måtte »lokkes« bort ved hjælp af skærebrænder og vinkelsliber, indtil det til sidst var så torteret, at det endelig gav sig hen på aftenen den 9.! Akslen havde heldigvis ingen skade taget, trods opvarmningen, og i øvrigt var resten af teknikken også uskadt.

Som tidligere nævnt havde hjælpevogn 425 meget stor andel i projektets succes. Ikke alene betød det et fast holdepunkt for folkene, hvor det var muligt at holde hvil i forholdsvis behageligt miljø med varme og altid frisk kaffe: Vognen er udstyret med 220 V-benzingenerator. Desuden kunne der produceres lys ikke alene i vognen, men også til oplysning udenfor ved arbejdsstedet. Endelig er vognen så rummelig, at meget ekstraværktøj kan medtages - det udnyttedes også til det yderste. Det havde været umuligt at forestille sig, at jobbet kunne være udført så forholdsvis hurtigt uden tilstedeværelsen af hjælpevogn 425.

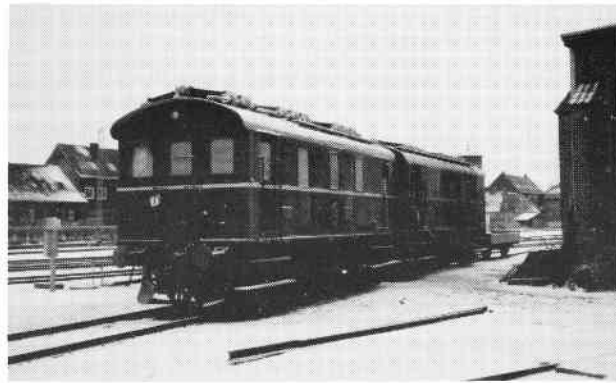
Det nye leje gjorde heller ikke ringe modstand. Faktisk gik hele søndagen med mange forsøg - problemet var at styre tre af hinanden uafhængige dele på plads samtidig - inden det længe efter mørkets frembrud, ved 19-tiden, lykkedes at få lejet, banemotorendækslet samt tætnings- og holdering bag om lejet på plads og spændt.

Forinden havde vi håbet, at alt udskiftningsarbejde ville være omkring 80 procent færdigt lørdag. Derfor havde vi indkalkuleret en del prøvekørsler frem og tilbage på terrænet i Skjern søndag for på bedste vis at teste det udførte arbejde. Men det blev der ikke meget af! Stort set blev det kun prøvet, om lokomotivet for egen kraft nu atter med alle banemotorerne i drift kunne rulle på plads ved remisen. Det var der nu ingen problemer med! Inden afriking af lokomotiverne, oprydning og aflåsning overalt var klokken ca. 21. Til trods for det sene tidspunkt en søndag aften var der stadig ét cafeteria åbent i Skjern - oven i købet med varme på dagens ret! Vi var tre temmeligt sultne og trætte, men tilfredse MHVJ-medarbejdere, der var glade for denne mulighed. Omkring kl. 22, søndag den 10. december, kunne vi forlade Skjern!

Men der udestod jo stadigvæk afprøvning, klargøring og selve hjemtransporten. Den blev berammet til søndag den 17. december med hele lørdagen forinden som prøve- og klargøringsdag.

Dieselstart i hård frost

Lørdag den 16. oprandt med hård frost. Ja, natten efter den 15. var simpelthen vinterens hidtil koldeste - med ned til minus 18 grader på udsatte steder. Ikke ligefrem det bedste udgangspunkt for klargøring af 57 år gamle Frichs lokos. Men der var ingen vej udenom! De første to MHVJ-medarbejdere ankom med tog til Skjern lørdag formiddag kl. 10.44 - og fandt to stk. ispanserbelagte, dyb-



Efter tre uger i Skjern - et par bundfrosne lokomotiver skal tøs op. »Op-holdsstedet« på Skjern st., den 16. december 1989. Foto: Mogens Bech

frosne lokomotiver - der gerne skulle være klar til afmarch fra Skjern nøjagtigt et døgn senere.

I løbet af dagen forstærkedes mandskabsstyrken yderligere, og frosten veg for mildere sydvestlige vinde. Dog var det ikke just let at sætte vand og kølervæske på de kolde maskiner - endsige starte dem. Til trods for flere timers ladning og tre startforsøg nægtede DL 12 at gå i gang. Bedre gik det med DL 11, der relativt let kom i gang. Men DL 12 **skulle** vi ha' i gang - det var faktisk det vigtigste. Efter påny at have efterladet batterierne og fremskaffet vort svejseværk med den størst mulige brænder, afmonteret et element af indsugningsmanifolden og derpå proppet den tændte svejsebrænder helt ned i »halsen« på motoren, lykkedes det langsomt at få Frichseren af type 626 C, årgang 1932, til at starte forbrændingen. Endnu en forhindring var overvundet! Nu kunne vi kun vente på motorens gradvise opvarmning og løbende kontrollere for evt. utætheder og andre systemfejl. Efter ca. halvanden time, hvor maskinerne kom gradvis til live igen (og vi andre med), var mørket igen faldet på, og de før omtalte sydvestlige vinde var nu blevet til veritabel snestorm! Våd sne, som gjorde livet endnu en tand »sjovere«. Ikke desto mindre var vi nu endeligt klar til at foretage afprøvning af det udskiftede banemotorleje. Efter henvendelse til stationspersonalet i Skjern fik vi uden videre lov til at benytte et af de lange ristespor i hele stationens længde, og man tændte sågar hele pladsbelysningen til gavn for vort videre arbejde.

Adskillige ture frem og tilbage fulgte, med så stor hastighed, som forholdene nu tillod. Ingen tegn på nogen farlig opvarmning nogetsteds. Banemotor 3s indmad blev også kontrolleret under prøverne - alt fandt vi o.k. Endelig klar - måske skulle vi lige checke tagkølerne for at være helt sikre. Og hvad sker? Ja, bortset fra at én køler-ventil var kaput og dermed en kølergruppe ude af drift, viste sig nu en kraftig utæthed ved et af køleelementerne på den intakte kølergruppe. Stop igen og vand af - tætning v.h.a. silikone og trækiler! Silikone er et rent vidundermiddel i veteranbaneteknikken - kan ordne selv de største utætheder. Således også her! Reparationen gjorde systemet tæt, og vi hørte ikke mere til problemerne herfra på turen hjem.

En uforglemmelig nat i Skjern

Igen en sen aftentørn. Vi nåede hotellet ved 20.30-tiden og var lige til renskarret. Ved 21-tiden var vi færdige til at spise middag på restaurant Napoli i Skjerns indre by. Efter en kort inspektion af Skjerns natteliv tørnede vi tidligt ind for natten, så alle mand kunne være friske til den følgende dag.

Det blev en uforglemmelig nat med bal og levende underholdning i hotellets festsal til kl. ca. 01. Herefter fulgte oprydningen, der var meget omfattende - og for at være helt sikker på, at alle ville holde sig vågne så længe som muligt, blev brandalarmen, bestående af en klokke i hvert rum, aktiveret præcis kl. 01.30. Dette sidste tog hårdt på os alle og gjorde sit til, at Skjern og særligt søndag den 17. december 1989 vil forblive et evigt minde!

Præcis kl. 06.30 stod det første MHVJ-hold op og gjorde sig klar til at foretage endelig klargøring og start af VNJ DL 11 og 12. Kl. 07.15 luskede holdet gennem Skjerns mennesketomme gader, over det mørke stationsterræn og hen til det ventende materiel, som allerede aftenen i forvejen var oprangeret ved depotet. Til forskel fra ét døgn tidligere var det nu mildt og stille i vejret med måneskin. Faktisk tegnede det godt for dagen. Der var da heller ingen problemer overhovedet med start af dieslerne - de var stadig lune fra den foregående aften. I modsætning til tidligere var der nu masser af tid til de sidste forberedelser, og andet hold tog over ved 08.30-tiden og kunne fortsætte arbejdet i ro og mag.

Ved 10.15-tiden var alt simpelthen klart for turen. Vi kørte til perron, spor III, hvor vi tre uger tidligere »forliste«. Vi afventede nu kun formiddagstoget fra Herning, der i øvrigt ville medbringe vores lods og togfører. Præcis kl. 10.44 rullede toget ind og medbragte de aftalte ting: Lods, togfører samt en ekstra maskinvagt. Få minutter efter fik vi udkørsel. Turen kunne begynde!

Toget bestod af DL 12 forrest, DL 11 i midten (begge arbejdende) og vogn 425 bagest. Bemandingen var i top. Foruden DSB-lodsen, tre MHVJ-lokoførere, to aspiranter (med som maskinvagter til overvågning) samt en MHVJ- og DSB-godkendt togfører. Der var fuld »attention« på alt - næsten! Der var heller ingen problemer i afgang overhovedet. Ca. et minut efter afgang passerede vi overkørslen, hvor vi tidligere var »strandet«, og lidt senere passerede vi Skjerns bygrænse - I-signalet mod Herning. Vi var på vej. Skjern fortonede sig i vesthorisonten. Måtte det vare længe, inden vi igen skal via Skjern nogetsteds!!

Det gik stille og roligt mod Herning. Vi holdt os »strictly« til de planførte 60 km/t. Intet skulle stresses unødigt på den første del af turen. Der var heller ingen problemer med at overholde passagetiderne - og hvad der var endnu bedre: Det nye leje gjorde overhovedet ingen forsøg på modstand.

Hjemve og eksplosioner

Alt så ud til at gå godt. Selv vejret blev bedre og bedre med sol og »varme«. Vi var alle roligere nu ved tanken om, at vi gradvist kom længere og længere mod hjemmet. Omkring kl. 11 nærmede vi os Trolldhede - idag kun trinbræt - men tidligere DL 12s endestation, da den som TKVJ M 4 vel dagligt har været mindst én gang i Trolldhede. Da vi er overbevist om, at de gamle Frichslokos har både sjæl og en selvstændig vilje, havde vi såmænd spøgefuldt talt om, hvad der mon ville ske under passage af Trolldhede - med det fjernede TKVJ-spor og de gamle minder, som DL 12 jo kører rundt med?!

Ca. to km vest for Trolldhede gik alt planmæssigt, og der var tid til almindelig konversation. Men med ét flænsedes freden af et højt brag, et hårdt ildglimt og derpå et totalt røgyldt førerrum. Chok, chok! Hvad nu? Generatoren blev straks demagnetiseret og koblet neutral. Herved forsvandt røgen gradvist, og det var muligt at åbne



Bang! - sagde det. Og braget kom lige herindefra. Foto: Mogens Bech. Den 17. december 1989.

under førerbordet, hvor fejlen tydeligvis fandtes. Da røg-tågerne fortonede sig, kunne fejlen lokaliseres til en defekt omkring polvenderarmaturet (gangskiftet). Ved et isolationsstykke var der af endnu uopklarede årsager sket en fejl, der havde forårsaget en såkaldt jordslutning gennem en forholdsvis lille bolt. Boltens var så eksploderet i flere dele, hvoraf hovedet som et glødende projektil var skudt ud mod beskyttelsesdækslet ved førerens knæ. Her havde det antændt malingen, inden det lagde sig til hvile i bunden og der antændte forskellige gamle tvistestre etc.!

Hvilken situation! Skulle næste nedbrudsstation nu være f.eks. Herning - med indtil flere rejser frem og tilbage for reparation af den nye fejl? Nej! Vi var enige om, at hjem skulle vi, såvidt det overhovedet lod sig gøre. DL 11 var jo stadig i drift som anden maskine, og føreren her fik signal til at skyde hårdere på, så vi kunne holde toget gående til Herning. DL 12 havde stadig dieselmotor og kompressor intakte og kunne derfor fremdeles gå forrest.

Hurtige planer blev udarbejdet på vej mod Herning. Straks vi nåede I-signalet, underrettede lodsen Herning station. Vi måtte have noget tid til omrangering, så DL 11 kom forrest og derefter kunne fortsætte turen mod foreløbigt Århus, én time forskudt. Toget blev nu placeret i spor I, og klar til at modtage os var yderligere en MHVJ-medarbejder, der tilfældigvis har nære forbindelser til den lokale DSB-signaltjeneste.

Hurtig udrykning og indgriben

Nu var der pludselig tid til at se nærmere på fejlstedet - noget måtte gøres, hvis DL 12 skulle gå for egen kraft videre fra Århus til Mariager. - En hurtig indgriben blev planlagt og iværksat. Signaltjenestens udrykningsvogn kørte op på perronen. Krympeflex til fraisolering af banemotorkablerne ved polvenderen blev tilpasset. Brænder-sæt og gasflaske samt værktøj blev rullet ud for øjnene af en lettere overrasket tilskuerskare, herunder lodsens. I løbet af ca. 15 min. var reparationen tilendebragt og kunne afprøves. Der var nemlig en teoretisk mulighed for, at generatoren havde taget skade af eksplosionschoket. På et par funktioner nær fungerede alt nu fra førerrum II, der ville blive førersted fra Århus. Disse manglende funktioner var imidlertid ikke helt uvigtige. Det drejede sig nemlig om bakfunktionen samt fremparallel på alle banemotorer. Kun to banemotorer var intakte lige nu. En ny »brainstorming« afdækkede fejlen.

I Bording skulle vi både krydse og overhales af den ordinære trafik - og fik derved ca. 25 min. ophold. Nok til at stoppe, foretage endnu en kabelmodifikation, påny samle og genstarte.

...og så virkede det!

Inden afgang fra Bording var de to manglende funktioner atter med og afprøvet. Nu var alt intakt, men stadigvæk kun fra førerrum II. Netop det betød, at DL 11 måtte slæbe hele læsset fra Herning til Århus. Trods sin ret ringe effekt stod DL 11 fuldt ud mål med forventningerne. Selv det bakkede landskab fra Silkeborg og østover mod Århus blev klaret med bravur. Vi nåede Århus stort set rettidigt, ganske vist forskudt en time.

Det første større mål var nået. Her skulle MHVJs Odderafdeling overtage DL 11 og føre den til Odder, hvor den skulle opstaldes for vinteren under trygge kår. Den havde også ærligt fortjent sit vinterhvil ovenpå de seneste ugers strabadser i skiftende vejrlig og sliddet tværs over Jylland. Omkring 15.45 kunne vi vinke farvel til DL 11, da den startede på dagens sidste etape til Odder, nu som tom maskine.

Efter omrangering og optagelse af endnu en vogn var vi klar til afgang fra Århus ved 16-tiden - nu med nummer 12 i spidsen. Nu skulle alle vore reparationer for alvor stå deres prøve - midt i eftermiddagstravlheden i Århus. Ud af byen gik det umiddelbart efter kl. 16, og der stødte ingen komplikationer til. Bortset fra et trafikmæssigt ophold i Brabrand for overhaling kørte vi nonstop til Fårup! Ingen af deltagerne kunne mindes at have glædet sig så meget over I-signalet i Fårup som ved ankomsten dér ca. 17.45.

Kl. ca. 18 forlod vi igen Fårup med kurs direkte mod Mariager, som nåedes ca. 40 min. senere uden problemer. Ved 19-tiden kunne vi smække remiseporten bag os! Opgaven var fuldført! VNJ DL 12 var i hus hjemme i Mariager.

De positive sider

En afrunding på hele historien, der for en del MHVJ-medlemmer betød stærk udskydelse af julestemningen denne sæson, skulle i så fald indeholde alle positive sider af sagen. Først og fremmest var det stort held i uheld, at havariet skete et sted, hvor det umiddelbart var muligt at foretage reparationsarbejder. Det var et held, at vi ikke nåede ud af Skjern på nedbrudsdagen, den 25. november. Det var heldigt, at den sidste elfejl skete på et let tilgængeligt sted og ikke afstedkom andre følgeføj. Endelig styrkede hele affæren sammenholdet i klubben - ligesom en udefra kommende trussel mod et fællesskab - hvor den udefra kommende trussel her blev afværget med stor opofrelse fra mange sider. MHVJs dieselafdeling bør takke alle, såvel indenfor som udenfor klubben - ikke mindst involverede DSB-folk - for hver deres indsats til den endelige succes.

VNJ DL 12 vil jævnligt kunne opleves fra sæsonen 1990 over strækningen Mariager-Handest og ganske givet også Mariager-Randers - og muligvis andre steder i Østjylland. Forhåbentlig vil DL 12 fortsætte mange år frem i vor klub til glæde for fans og andre involverede! □



Fra den tid da DL 12 endnu stampede sig vej over de vestjyske stepper. Mogens Duus fotograferede ved Oksbøl den 29. juni 1984.

Det er, hvad man har i vente i DDR - endnu! Jakob Stilling fotograferede 99.2322 i Goethestrasse i Bad Doberan i 1980. Her er toget fra Kühlingsborn ved at sætte i gang op igennem hovedgaden på vej mod stationen.



Med udflugtsafdelingen og Mo'er til damp i »det nye DDR«

Torsdag den 10. til søndag den 13. maj (St. Bededag) planlægger udflugtsafdelingen studietur til smalsporsbanerne Putbus-Göhren og Bad Doberan-Kühlingsborn i DDR.

Af Jakob Stilling

De to sidste smalsporsbaner i det nordlige DDR er stadig 100% dampdrift. På Rügen, hvor strækningen Putbus-Göhren på 24,4 km er den sidste rest af det engang store net af 750 mm baner, er der såvel traditionelle Rügenmaskiner som standardlokomotiver af type 99.17. På den 15,4 km lange »Molli« mellem Bad Doberan og Ostseebad Kühlingsborn er sporvidden 900 mm. Deutsche Reichsbahn arbejder i disse år på at afskaffe dampdriften også på smalsporsbanerne. Foreløbig er der kun udviklet et lokomotiv til 1000 mm sporvidde, men den daglige dampdrift må alligevel betegnes som tidsbestemt også på de to smalsporsbaner ved Østersøen.

I Bededagsferien håber Udflugtsafdelingen at kunne skabe tilstrækkelig interesse for et besøg på disse to baner med tilrejse med Mo-vogn! Deutsche Reichsbahn har allerede godkendt programmet, som i øjeblikket er til prisfastsættelse hos Reisebüro der DDR. Hvis alt forløber planmæssigt, skulle der omkring 15. marts foreligge en pris for en enestående tur over Østersøen - med jernbanemæssigt indhold og med muligheden for på egen hånd at opleve »det nye DDR«.

Programmet for turen forventes at blive følgende:

Torsdag den 10. maj. Afrejse fra København med særtog oprangeret Mo-Mo-Cd kl. ca. 21.00. Ophold for optagning af passagerer i Roskilde, Næstved og Nykøbing F. Overførsel til DDR med færgen fra Gedser, afg. kl. 0.55.

Fredag den 11. maj. Færgen ankommer til Warnemünde kl. ca. 3.00. Efter pas- og toldkontrol kørsel over Rostock langs Østersøkysten til Stralsund og videre til Putbus på Rügen. Morgenmad i toget inden ankomst til Putbus.

Dampsærtog på »Rasende Roland« med strækningens

»Traditionszug« fremført af damplokomotiv type 99.46. Fotokørsler og fotostop undervejs. Under opholdet i Göhren serveres frokost på en restaurant i byen. Særtog tilbage til Putbus. Mo-særtog til Rostock med fotostop mellem Stralsund og Rostock. Ved ankomsten til Rostock sidst på eftermiddagen indkvartering på hotellerne »Am Bahnhof« og »Warnow« for to overnatninger.

Lørdag den 12. maj. Mo-særtog ad strækningen mod Wismar. Toget returnerer efter fotostop fra Kröplin til Bad Doberan. Der vil være flere timer til rådighed for på egen hånd at studere »Molli« på vej igennem gaderne i Bad Doberan og til at køre en tur med toget. Sidst på eftermiddagen kører Mo-toget tilbage til Rostock. Om aftenen arrangeres fællesspisning på en restaurant med underholdning i Rostock.

Søndag den 13. maj starter med særkørsel med museumssporvogn af Rostocks sporveje. Turen slutter på banegården, hvorfra vi med Mo-vognene kører på udflugt af sidebanen til Tessin med fotostop undervejs. Strækningen byder på flere typiske nordtyske landskaber. Fra Tessin kører vi direkte tilbage til Warnemünde og forlader DDR med færgen kl. 16.30. Ankomst til København kl. ca. 22.00. Med »Neptun« kan forbindelse til Intercitytog mod Fyn og Jylland opnås i Ringsted.

Turprisen kan endnu ikke endeligt oplyses, men forventes at blive ca. kr. 1800,- fra København inkl. visum, to overnatninger på hotel, morgenmad alle dage, et måltid yderligere pr. dag (dog ikke søndag) samt de beskrevne jernbane- og sporvejsarrangementer. Mindste deltagertal: 50.

Endeligt program kan rekvireres fra Udflugtsafdelingen ved indsendelse af frankeret svarkuvert. Tilmeldingsfrist til turen bliver ca. 1. april.

□

Gåture på nedlagte baner 5. del

Glyngørebanen henlå frem til sporoptagningen 1986-88 som en malerisk idyl. Nu er der sti - så denne beretning er faktisk historisk...

Af Chr. H. Herlufsen og Henrik Bache

Den 1. september 1985 kørte vi til Glyngøre for at spadserere tilbage til Skive.

I Glyngøre, i km 28,6, var samtlige spor og selve færgelejet fjernet. Perron 1 og 2 samt stationsbygningen var endnu intakte. Fra stationen og ca. 600 m ud var sporet blevet fjernet af S.O.K. Vest som vinterbeskæftigelse. Derefter gik vi på det i sandballast lagte spor, med skinner i størrelse 37 kg/m (type IV).

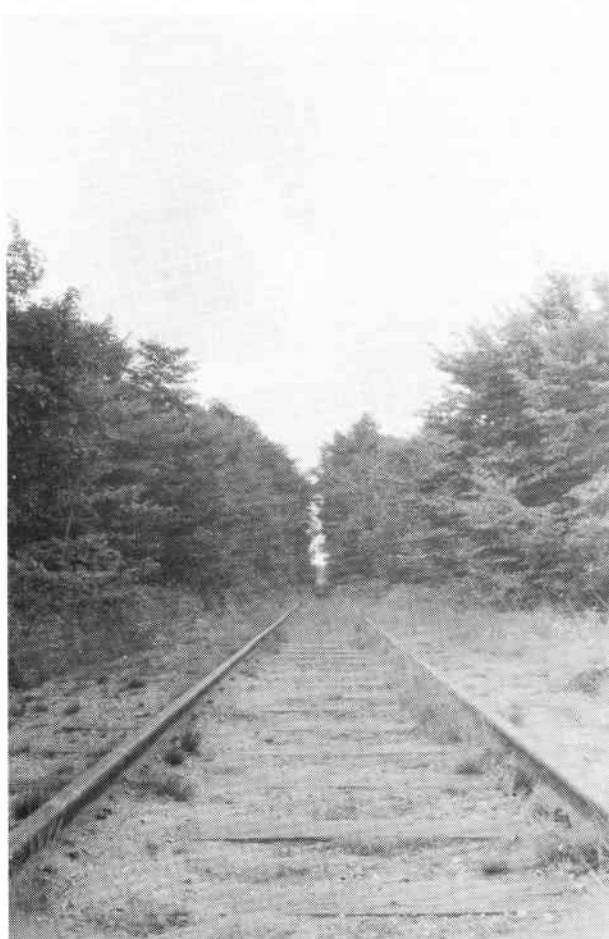
Alle strækningens overkørselsanlæg var intakte med kontrolsignaler, relæskabe og vejlanterner, der dog var dækket af med jernplader for at forebygge hærværk. En nærmere undersøgelse af anlæggene viste dog, at de fleste ikke fungerede, enten p.g.a. fuglereder i klokkerne, almindelig træghed i mekanikken eller manglende strøm.

Bysted trinbræt, i km 25,3, var totalt udslettet. Durup station, i km 22,6, var urørt, dog var der blevet indrettet tømrerværksted i pakhuset. Stationspladsen var en frodig græsmark, hvorunder hoved- og sidespor gemte sig. Generelt var sporet på den frie bane ikke tilgroet, men træer og buske havde flere steder indskrænket fritrumsprofilen betydeligt. Ved Tinghøj trinbræt, i km 19,5, havde nogle kraftige hybenbuske tilegnet sig en større del af sporarealet - skinnerne var faktisk helt skjult. Roslev station, i km 17,2, var helt intakt og tilhørte en skohandel. Stationspladsen inklusive sidespor var også slemt tilgroet.

Kort efter Roslev holdt vi frokost i det grønne: dejligt vejr, god mad, en kold øl og gamle skinner - hvem kan forlange mere? Midt mellem Roslev og Jebjerg så vi, over en strækning på ca. 1200 m, dybe mærker i svellerne. De stammede fra en godsvogn, som for år tilbage, gående midt i et nordgående godstog, var hoppet af sporet i en overkørsel og havde kørt på svellerne over den nævnte strækning uden at vælte. I Jebjerg, i km 12,8, lå der stabelvis af skinner på læssevejen, og stationen og stationspladsen var i samme stand som de øvrige. I Lyby, i km 9,2, stod vognkassen fra Qg 33 580 på den ekstremt tilgroede stationsplads, hvor selv perronen var skjult af højt græs.

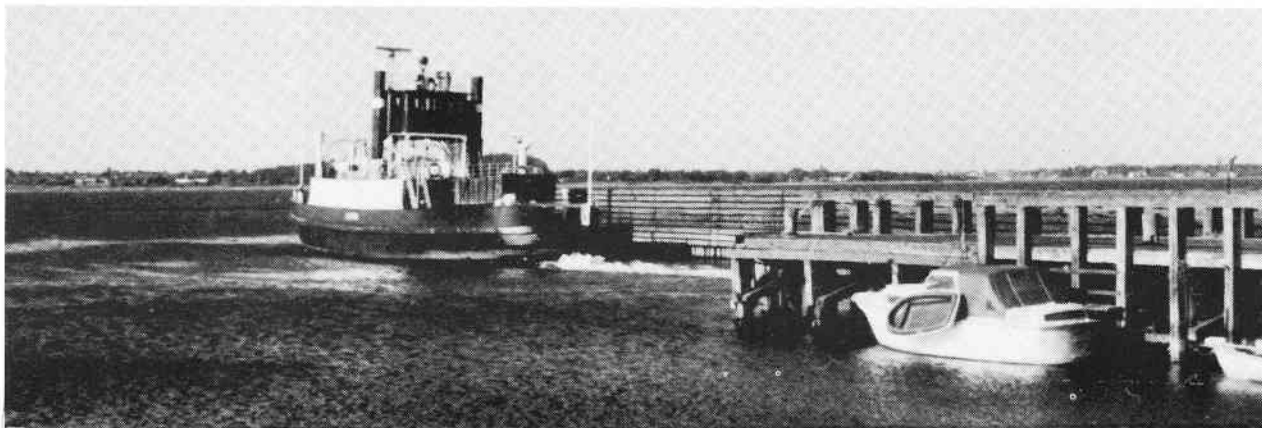
Dølbyvad trinbræt, i km 5,8, var totalt udslettet, og et par kilometer senere kom vi til stedet, hvor SVJ var kom-

met ind fra vest for at følge Glyngørebanen ind til Skive N. Ca. 500 m før sporet krydsede hovedvej 26, nåede vi til det »nye« sporstykke, der var anlagt ved flytningen af Skive H. i 1962. Skinnerne skiftede til 45 kg/m (type V) og ballasten til skærver. I forbindelse med flytningen blev banens indføring til Skive omlagt, og en ny Skive N. oprettet, hvor SVJ og Glyngørebanen blev samlet i et fjernstyret sporskifte. Både sporskiftet og Skive N var helt væk.



Tilgroet profil mellem Durup og Roslev, 1. september 1985.

Foto: Henrik Bache



Her slutter alle spor... DSBs mindste jernbanefærge, »Morsø«, sejlede Limfjorden tynd frem til maj 1977. Her ses den på vej fra Glyngøre mod Nykøbing (skimtes til højre) i overfartens sidste uge med tjenestegodsvogne til spormaterialer. Opbrydningen af sporet i Nykøbing Mors var begyndt. Foto: Anders Riis.

1,5 km fra Skive H. gik vi igennem tunnelen under Holstebrovej. Denne tunnel var Danmarks næstlængste jernbanetunnel med en længde på 150 m, den kurvede kraftigt, og man kunne derfor ikke se til den anden ende af tunnelen. Små trapper i midten af tunnelen skulle give banepersonalet et sikkert opholdssted ved togpassage. Lige efter tunnelen passerede vi en højbro, hvorefter Struerbanen stødte til fra højre og de to baner fulgtes ind på Skive H. De ca. fem km i skærver var ligeså trættende at gå som de øvrige 25 km på sandballast var tilsammen. På Skive H. så vi de sørgelige rester af SVJs drejeskivegrav.

Lyby station, 1. september 1985.

Foto: Henrik Bache



Smånyt fra sidespor

Nye industrispor

Mens store industribyer som Kolding og Vejle bortset fra havnespor stort set ikke besidder industrispor, har nabo-kommunerne udstrakte net: således i Vamdrup, i Vejen og i Fredericia. I sidstnævnte kommune har »Nørre-marken« således fået spor i 1988. Foreløbig er der kun én tilslutning, nemlig Højgaard & Schultz' betonsvelfabrik, der i forbindelse med en helt ny svellekonstruktion - en såkaldt monobloksveller - er flyttet og nyåbnet 1989. Fabrikken har anskaffet en sporgående Unimog fra Zweig og Rosenheim.

Sporet udgår fra det nedlagte rangerbanegårdsudkørselsspor mod nord. Hvor dette tidligere løb sammen med sporet fra personbanegården, er skiftet fjernet og gods-sporet drejet ind over Nørremarken. Længere inde mod afgangsristeren udgår spor til De forenede Bryggerier, der i øvrigt er ejer af en Trackmobile.

Sporet i Taulov havde oprindeligt tre af fire brugere, men i 1988 og 89 er det kraftigt udvidet, således at area-lerne i dag stort set er udsolgte.

I forbindelse med omfartsbanen Erritsø (Lillebæltsbro-en) - Taulov (Kolding) er det planlagt at bespore industri-områderne i Erritsø. Desuden har næsten alle udbygning-er af Fredericia havn fået spor. I Vamdrup er et tre km langt industrispor under anlæg i et nyudlagt industriområ-de.

Bent Hansen

Kommunekemi

Virksomhedens omfattende sidesporsanlæg udgår fra Knudshovedsporet, idet dette er afbrudt her og drejet ind på fabriksgrunden. Firmaet råder over 137 tankvogne og 50 Gs-vogne, sidstnævnte dog ikke mærket som privat-vogn af frygt for opbud af folk på jagt efter medicinre-ster.

Værket har to loko, men det ene fungerer dog kun som reservedelslager. Det er Frichs 534/1955 ex. DSB 124. Foruden et defekt køleanlæg mangler foreløbig topstyk-ket, der er overflyttet til driftslokoet, Frichs 536/1955 ex DSB 126. Begge loko er malet smukt røde og hvide med sort undervogn.

Bent Hansen



Regionaltog af Z 5600-materiel afgår fra Gare Montparnasse, trukket af et BB 8500-loko som det, der ses til venstre i billedet. Billedet er taget juli 1989 fra taget af den ny banegård til TGV Atlantique, Porte Vaugirard. TGV Atlantique blev taget i brug den 29. maj 1989 og fører til Le Mans og Nantes. I baggrunden ses det 58 etager høje Tour Maine-Montparnasse. Foto: Erland Egefors.

På fransk visit i København: Lynmetroens dobbeltdækkere

Som fremmede fugle på træk dukkede et sæt franske elektriske dobbeltdækkere op i København i vinter. Her fortælles om togene og deres søstre i Paris.

Af Poul Erland Egefors

Det var ikke alene fransk vin; det var også franske tog, der kom til Danmark i de mørke efterårsmåneder. I dagene 22. november til 10. december 1989 kunne rejsende på strækningen Helsingør-Roskilde prøve samme type tog, som anvendes på de parisiske forstadsbaner og ved lynmetroen. De rejsende kunne så drømme, at København var Paris - sans comparaison, ville franskmænd sige, d.v.s. uden sammenligning i øvrigt.

De elektriske dobbeltdækker motortog kommer ikke som vinen fra det solrige Bordeaux, derimod fra det tågede Flandern ved grænsen til Belgien. Togene fremstilles af Francorail, der er et samarbejde mellem forskellige virksomheder indenfor jernbanebranchen, i dette tilfælde ANF¹ i Blanc Mison og CIMT² i Marly les Valencien-nes. Det elektriske udstyr fremstilles af Alstom i Belfort ved Mulhouse og det svejtsiske Oerlikon.

Det helt exceptionelle ved disse »S-tog« er, at det er dobbeltdækkere med pantograf, selvom de kører i tunnelbaner. Jo større en tunnel skal være i diameter, desto dyrere er anlægskostningerne. De fleste tunnelbaner kører derfor på tredjeskinne, så der ikke skal afsættes plads til luftledning og pantograf. Men det så man stort på, da R.E.R.-nettet blev anlagt - der er 7,80 meter fra ballast til loft i tunnelerne! Tunnelerne er boret dybt nede i den parisiske kalk, 10-30 meter nede under gadeoverfladen, i modsætning til metroen, der i de fleste tilfælde kører lige under asfalten på boulevarderne.

Før den første R.E.R. (Réseau Express Régional), som lynmetroen hedder, blev åbnet i 1977, kunne man ikke rejse igennem Paris uden at skifte tog. Forstadsbanerne endte ligesom hovedbanerne ved de store banegårde, der alle er sækbanegårde. De rejsende måtte skifte til metro eller bus. Det gav efterhånden en ekstrem overbelastning af de blå metrovogne. Følgende tal fra året 1971 viser, hvilke passagertal, det drejede sig om³: Fra boliger i forstæderne rejste 850.000 dagligt til arbejdspladser i Paris. I modsat retning var der 200.000 fra boliger i Paris, der tog på arbejde i forstæderne. 900.000 forstadsbeboere tog på arbejde i forstæderne. Af de, der boede i Paris, var der 700.000, der også arbejdede i Paris på en time i myldretiden kunne der være 700.000 passagerer, hvoraf 300.000 var pakket i metroen og 230.000 kørte med forstadsbanerne, resten med bus.

Allerede i 1929 blev en aflastning af metronettet foreslået, det første skridt var Ligne de Sceaux, åbnet 1938, linien går næsten stik syd fra Châtelet ved Louvre. På grund af den korte afstand mellem stationerne og de mange stop egner metroen sig ikke til de lange distancer til forstæderne.

De færreste ville benytte S-banen mellem København og Køge, hvis togene standsede for hver halve kilometer, i nogle tilfælde endda for hver 300 meter. Da metroen blev anlagt, ville man undgå, at jernbanerne benyttede metronettet. Tunnelerne blev derfor lavet så smalle, så

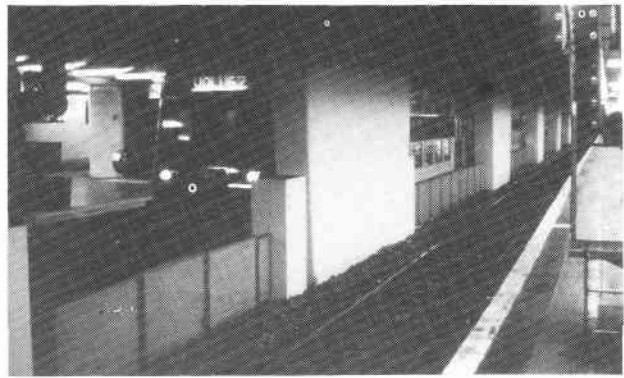
vognbredden ikke kan være over 2,40 meter. Jernbanevogne kan være op til 3,20 meter brede i Frankrig. Perronnerne blev i 1960'erne forlænget fra 75 til 90 meter, hvilket dog ikke gav meget, metrotogene var for små til de astronomiske passagermængder.

De franske statsbaner, SNCF, og Régie Autonome des Transports Parisiens, RATP, besluttede derfor i fællesskab opbygningen af et helt nyt system, kaldet R.E.R. Det er opbygget dels af gamle forstadsbaner og dels af helt nye strækninger, således togene kan køre igennem bykernen. Nettet er opbygget med meget få stop, og da der køres op til 90 km/t i tunnelbanerne, kan der rejses igennem Paris på meget få minutter. Den første metrolinie, linie 1 fra 1900, har på de ca. 11 kilometer mellem Porte Maillot i vest og Château de Vincennes i øst 22 stop, endestationerne inklusive. Den parallelle R.E.R.-strækning har fem stop på samme strækning!

Den første R.E.R.-linie går fra St. Germain en Laye, ligesom den første jernbane til Paris fra 1837 følger vest-øst akse igennem Paris til Marne la Vallée. Midt i storbyen, hvor hallerne tidligere lå, er der bygget en enorm underjordisk krydsningsstation, Châtelet-Les Halles. Der mødes linie A med linierne B og D, der går nord-syd. Linie B mellem Châtelet-Les Halles og Robinson er den gamle linie Sceaux fra 1938. Linie C er en sammenføining af banen mellem Invalides-banegården og Versailles (også fra 1837) og banen mellem Gare d'Orsay-Gare d'Austerlitz og Orly. Linien mellem Gare d'Austerlitz og Gare d'Orsay er anlagt 1900 som tunnelbane langs venstre flodbred.



I fuld fart ved Nivå. Vogn 20570 er forrest; bemærk lineskiltet: »DSB«!
Den 3. december 1989. Foto: Jan Forslund



Z 8100 på hjemmebane - R.E.R.-linie D's endestation Châtelet-Les Halles. De svære piller foran toget bærer en metrostation højere oppe, parkeringskældre og to etager butikstov. Som SNCF har R.E.R. venstrekørsel, mens metroen har højrekørsel. Det er også overført til f.eks. rulletrapperne på stationerne!!! Foto december 1988: Erland Egefors.

Da banen fra starten var elektrisk, ville der ikke være problemer med røg og damp, hvorfor stationsbygningen kunne bygges ovenpå sporene. Det gør Gare d'Orsay til noget unikt, der er perronhal og stationsbygning ud i et. Da linien blev ombygget til R.E.R.-linie, blev endestationsbygningen overflødig og blev indrettet som kunstmuseum med stor respekt for den særprægede arkitektur.

Siden 1954 har SNCF anvendt elektriske motorvogne i rustfrit stål til de parisiske forstadsbaner, som kørte på 1500 volt jævnstrøm. Med Matériel Interconnection 79, litra Z 8100, der er konstrueret til R.E.R., brød man med den tradition. Togene, der er bygget 1980-84 af Franco-rail-MTE, kan køre både på 1500 volt jævnstrøm og 25 kilovolt vekselstrøm. Linierne, som udgår fra banegårdene Montparnasse, Austerlitz og Lyon, kører på 1500 volt jævnstrøm, hvorimod der på linierne fra Gare du Nord køres på 25 kilovolt vekselstrøm.

Men materiellet slog ikke til, selvom flere firevognstog blev koblet sammen. Der er i myldretiden ofte flere hundrede stående passagerer i en enkelt vogn. - Derfor udvikledes dobbeltdækkerne, litra Z 5600, hvoraf den første serie fremstilledes 1983-85 af ANF og CIMT med elektrisk udstyr fra Alstom og Oerlikon.

Z 5600 kan kun køre på 1500 volt jævnstrøm. Et togsæt er opbygget af to motorvogne med fire eller fem mellemvogne, hvoraf den ene mellemvogn har 70 siddepladser på første klasse og 82 siddepladser på anden klasse. Motorvognene har 115 siddepladser, mellemvogne 168 siddepladser. Hver motorvogn har fire motorer på 300 KW, vejer 66 tons og er 25,10 meter lang. En mellemvogn er 24,28 meter lang og vejer 42 tons. Akselrækkefølgen er Bo-Bo + 2-2 + 2-2 + Bo-Bo og maksimal fart 140 km/t. En interessant detalje ved disse tog er, at førerkabinerne er udstyret med TV-skærm til overvågning af perronerne. SNCF foretrækker denne placering af TV-skærmen fremfor placering på perronerne som i London.

Z 8800 er ligesom Z 5600 dobbeltdækkere, men kan ligesom Z 8100 også køre på vekselstrøm⁴. Mellemvognene er af samme type som til Z 5600, kun motorvognene er afvigende. Motorvognene har samme længde som litra 5600, men da ensretterne er anbragt i et skab i vognen, er der kun 107 siddepladser. Tilmed er vægten forøget med tre tons til 69 tons på grund af det ekstra elektriske udstyr. Z 8800 er fremstillet fra 1986 af ANF/CIMT og Alstom/Oerlikon.



Østerport station den 9. december 1989. Foto: Thomas Nørgaard Olsen.

Dobbeltdekkertogene anvendes ikke alene som motortog; de kører også som vogne i lokomotivtrukne tog fra banegårdene Montparnasse og Lyon, hvor motorvognen i den ene retning anvendes som styrevogn. Endvidere forekommer det, at såvel Z 5600 som Z 8100 og

8800 er sammenkoblet med ældre materiel. Ind- og udstigning er forholdsvis nem, fordi vognkassen er sænket mellem bogierne. Eftersom perron og vogn gulv er i samme niveau (i de fleste tilfælde), er der en halv etage ned til nederste dæk og en halv etage op over øverste dæk. Kørselskomforten er høj, d.v.s. rolig kørsel og lavt støjniiveau, og sæderne er behagelige. Jeg prøvede togene ved flere lejligheder i Paris december 1988 og juli 1989 og kunne ikke finde nogen kritikpunkter. En tur fra Châtelet-Les Halles til St. Denis med linie D var en fantastisk oplevelse. Efter Gare du Nord kører toget op fra den dybe tunnel og fortsætter som højbane henover det vidtstrakte baneterræn, og så værdsætter man udsigten fra øverste dæk. Især når der samtidig kører et tog på linie B på et parallelt spor med samme hastighed, for så er det jo spændende, hvilket tog der er først.

1. ANF = Ateliers Construction du Nord de la France, Blanc Misseron.
2. CIMT = Compagnie Industrielle de Matériel de Transport, Marly les Vallées.
3. Maurice Doublet: Les transports dans la région parisienne, og Pierre Merlin: Vivre à Paris, 1979, begge bøger citeret i Norma Evenson: Paris: A Century of Change 1878-1978, Yale University Press 1979.
4. Brian Garvin, Peter Fox og Chris Appleby: SNCF/French National Railways, Locomotives & Multiple Units, Platform 5, Sheffield, England.

Jernbanenyt - kort fortalt

Nyheder fra ind- og udland.

I dette nummer: Storebælt, Privatbanerne og Veteranbanerne.

Storebæltstunnelen

MT-Group har i efteråret 1989 bestilt fire motortog til persontransport. Der skal formentlig placeres et tog i hvert tunnelrør fra hver side, idet afstandene bliver betragtelige, efterhånden som tunnelarbejdet skrider frem, så det bliver nødvendigt at transportere arbejderne til og fra tunnelboremaskinerne og tunnelforingsarbejdsstederne i tog. Sporet er som tidligere oplyst med 900 mm sporvidde. Skinnerne stammer fra det nyligt udvekslede 30 år gamle 45 kg/m spor mellem Holbæk og Svebølle.

Da togenes typebetegnelse er den samme som de, der kører i Kanaltunnelen, er der formentlig tale om tovgnstog bestående af styrevogn og motorvogn med 60 pladser pr. tog. Da der ved Storebæltstunnelen ikke er planlagt nogen midtliggende servicetunnel med 900 mm bane, bliver togene sikkert solgt efter indvielsen af tunnelen, mens man ved kanaltunnelen beholder de ti anskaffede tog til evakueringsbrug. Med dieselmotorkraft kan de køre, selvom strømmen skulle være gået.

Bent Hansen



Tre af de fire brugte motorloko købt i Frankrig her under renovering hos Schöma den 26. september 1989. Lokoene er allerede i Danmark. Foto: U. Völz. Neg. 428/10. Lokoene omtaltes i »Jernbanen« 4/89.

DSB-nyt

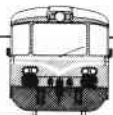
Oplysninger til DSB-nyt har desværre ikke kunnet fremskaffes til dette nummer.

Vi arbejder på sagen!
'Redaktionen

Til jubilæums artikel om SB

- søges fotos fra Skagensbanen især perioden 1965-1990.

Henvendelse til Anders Riis (adresse forrest i bladet).



Gribskovbanen

Med 1.407.000 rejsende i 1989 satte Gribskovbanen en bemærkelsesværdig rekord i en ellers svær tid for kollektiv trafik. Den hidtidige rekord var fra 1982 (energi krise-tiden). Det flotte resultat skal ses i lyset af en kraftig kø-replansudvidelse den 28. maj 1989. Fra dette tidspunkt har der alene været en passagerforøgelse på 20-25 % i forhold til 1988. Nu blev den procentvise forøgelse i for-hold til forrige år »kun« på 14 % (18 % på Gillelejedelen og 11 % på Tisviledelen). Man kan håbe, at Gribskovba-nens flotte rekord vil få politikere landet over til at kigge på Gribskovbanemodellen: Flere tog = flere passagerer. Som et kuriosum kan nævnes, at morgentoget ank. 8.03 nu er blevet så langt (10 vogne), at det fra Kagerup må sendes i to afdelinger til Hillerød.

Til sommer opføres der en ny stationsbygning ved Pi-bemose (1100 meter syd for Græsted station). Opførel-sen foretages i samarbejde med HT og skal ses i lyset af, at Pibemose er udvalgt til busterminal. Stationsbygning-en, som ventes færdig i november, vil udover de sæd-vanlige faciliteter også få velfærdslokaler til HT persona-let. Når Pibemose er færdigopført vil ekspeditionen på Græsted station ophøre. Stationen, som herefter nednor-meres til trinbræt med krydsningsspor, søges udlejet.

Remisen i Græsted er udlejet til Helsingør Jernbane Klub, som vil istandsætte bygningen og foretage nødven-dige vedligeholdelser i samarbejde med Gribskovbanen. Remisen skal have ilagt spor til HgJKs motorvogne.

Gribskovbanen får for tiden det samme sikringsanlæg, som Frederiksværkbanen fik for få år siden. Systemet E 80 fra DSI medfører ind- og udkørselssignaler på alle krydsningsstationer, og mellem Hillerød og Kagerup bli-ver der mellemblok. På omtalte strækning håber GDS sta-dig indenfor få år at kunne lave en ny krydsningsstation, sandsynligvis ved Kildeport. Krydsningsstationerne vil

muliggøre halv- og heltimes drift. Evt. samkøring o.l. mel-lem HHGB, DSB og Gribskovbanen kan komme på tale med en så intensiv trafik, og derfor arbejder udvalg in-denfor banerne med disse tanker/problemer.

Jan Forslund

Høng-Tølløse Jernbane

Tirsdag den 3. oktober 1989 blev spormoderniseringen afsluttet på HTJ, og der forestår nu et større oprydning-sarbejde langs banen. Færdiggørelsen blev fejret på behø-rig vis, og der blev festet i et tog bestående af DSB Mu-seumstogs My 1101-Au 251 og Au 252. Det blev første gang, der var My på HTJ. Toget var dog kun ca. to kilo-meter uden for Tølløse.

Netop den 3. oktober 1989 fik HTJs baneafdeling en ny motortrolje - indkøbt brugt fra DSB. Troljen er istand-sat på værkstedet i Holbæk og sat i drift som OHJ-HTJ 70.

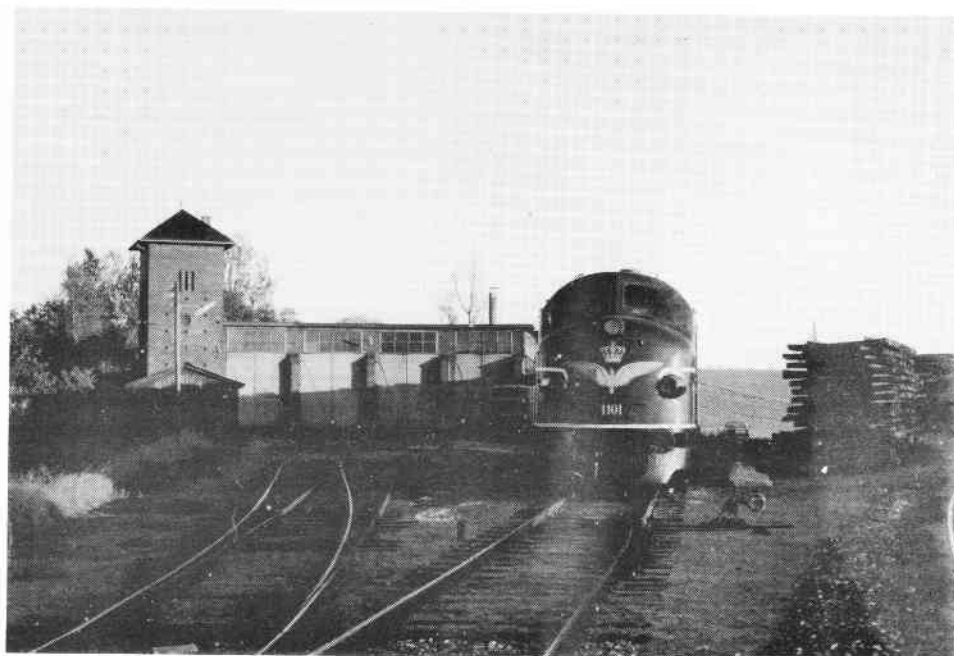
Lørdag den 7. oktober kørte det første tog fremført af Mx fra Slagelse til Tølløse, idet OHJ Mx 103 afhentede en tysk jernbaneklubs udflugtstog bestående af to tyske vogne i Slagelse for at trække dem til Nykøbing Sj. og til-bage til Holbæk.

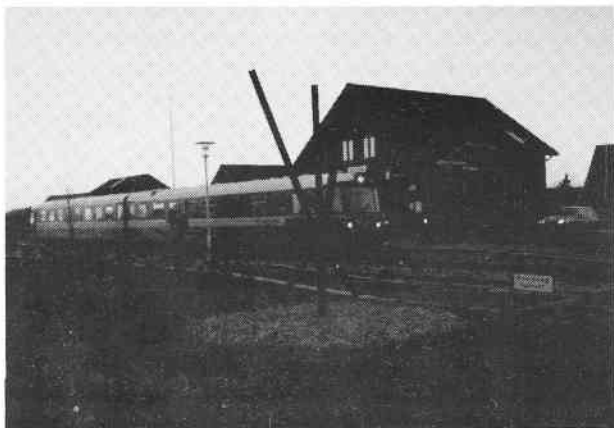
Lollandsbanen

Med udgangen af oktober 1989 blev den ca. ni kilometer lange bane fra Maribo til Holeby nedlagt. Siden 1963 har sporet kun været benyttet til godstransport samt enkelte udflugtstog. Strækningen var en del af banen mellem Maribo og Rødby Havn, og den blev åbnet 1. juli 1874, samtidig med banen fra Nykøbing Fl. til Nakskov.

Med åbningen af Fugleflugtslinien den 14. maj 1963 var Maribo-Rødby banens tid forbi, og den 25. maj sam-me år ophørte persontrafikken på banen. Først i 1984 fjernedes sporet mellem Holeby og Rødby. Hvornår spo-ret mellem Maribo og Holeby fjernes er endnu ikke be-stemt.

My 1101 var med til at markere færdiggørelsen af HTJs spormodernisering. Her ses maskinen foran det smukke remiseanlæg i Tølløse, med lidt bevismateriale på moderniseringen til højre.





»Monumentet« i Outrup. Foto: Christian Mikkelsen den 25. november 1989.

Personvognen LJ 75, ex DSB Bg 29 44 150-4, er i oktober 1989 renoveret på malerværkstedet i Maribo. Vognen er smukt malet i Y-togsfarve og med banens navn og logo på siden. De øvrige fire ældre DSB Bg-vogne, som Lollandsbanen købte for et par år siden, vil blive istandsat tilsvarende.

Vestbanen

I efteråret 1989 er spormoderniseringen på banen afsluttet, idet der i månederne august, september er lagt ca. tre km nyt spor mellem Lunde og Nr. Nebel samt på stykket mellem Varde og Varde Vest. Den 11. september 1989 blev det sidste stykke spor udskiftet, og de følgende måneder er blevet anvendt til oprydning.

Fjernstyringen på Vestbanen bliver fortsat udbygget. Den 8. december 1989 blev Outrup ibrugtaget som fjernstyret krydsningsstation. Det renoverede stationsområde er tilplantet og forsynet med en skulptur af skinner. Stationsområderne i Henne og Vrøgum er også blevet renoveret og tilplantet i løbet af 1989.

Vestbanens 57 år gamle diesellokomotiv, VNJ DL 12, er udlånt til Mariager-Handest Veteranjernbane, og efter et par uheld undervejs er VNJ DL 12 den 17. december 1989 ankommet til Mariager. Turen fra Varde til Mariager startede 25. november, men blev afbrudt i Skjern, hvor MHVJs gæve dieselfolk måtte udskifte et rulleleje i en bannemotor.

Skinnebusserne MB 52 og MB 53 er under renovering på banens værksted i Varde, og de forventes atter i drift i marts 1990 i bemaling svarende til Vestbanens Y-tog.

Poul Andersen, Varde.

Østbanen

Til brug for lokale transporter af olie på Østbanen har banen i efteråret 1989 fået istandsat tankvognen 700 1 801-5 på OHJ og HTJs værksted i Holbæk. Tankvognen er samtidig tilgået Østbanens vognpark.

Frederiksværkbanen

De tre Mx-lokomotiver, som banen lejede sidste sommer har fungeret yderst tilfredsstillende. MX 1017, 1018 og 1019 er i efteråret nødtørftigt designsigneret, men til sommer vil to af lokomotiverne gennemgå en større foryngelseskur, indbefattende rustarbejde og ny designvermaling.

Ølsted station er her i vinterens løb moderniseret indvendigt med bl.a. ny post- og baneekspedition.

Den 12. januar fik Hillerød Privatbaner lov til at sælge de tre gamle MAK maskiner. M9, M11 og GDS L2 søges hurtigst muligt solgt (antagelig til Tyskland).

Banen er på udkig efter brugte DSB bg vogne, som kan være en stødpude indtil nyt materiel kan bevilges (1994-95). Med voksende passagertal på såvel HFHJ som GDS er det måske ikke utænkeligt, at vi om et par år atter kan opleve et lokomotivtrukket passagertog i Nordsjælland.

Jan Forslund

»Privatbanerne« redigeres af Ole-Chr. M. Plum.



HFHJ Mx 18 og 19 i Hillerød den 9. oktober 1989. Foto Jan Forslund.

Veteranbanerne

Museumsbanen

Uddrag af Museumsbanens driftsberetning 1988/89

Der har i driftsåret været en pæn stigning i antallet af rejsende i plantogene, idet der blev befordret 9193 rejsende mod 8180 i 1988. Der er kørt 1056 togkilometer med damplokomotiv, hvilket er det samme som året før. Desuden er der kørt 80 togkilometer med diesellokomotiv. Totalt er der således kørt 1136 plantogskilometer. Antallet af personkilometer pr. togkilometer er steget lidt fra 62,0 i 1988 til 64,7 i 1989.

Kørslen med lokale særtog er ligeledes steget, idet der er kørt 520 togkilometer i særtog, arbejdstog og prøvetog mod tilsvarende 384 særtogskilometer i foregående driftsperiode. Med særtogene er der befordret 4016 rejsende mod tilsvarende 2827 rejsende tidligere. I alt er der således befordret 13209 rejsende på Museumsbanen mod 11007 i den foregående driftsperiode.

Museumsbanens kørsel i vintersæsonen har stigende omfang, idet der i månederne oktober-december 1988 blev befordret 1965 rejsende i særtog. (I 1989 var antallet af vinterrejsende steget til 2300. Her bidrog Museumsbanens deltagelse i præsentationen af IC/3-togene 25.-26. nov. - publikum oplevede her kontrasten mellem den nyeste teknik og det ældgamle særtog).

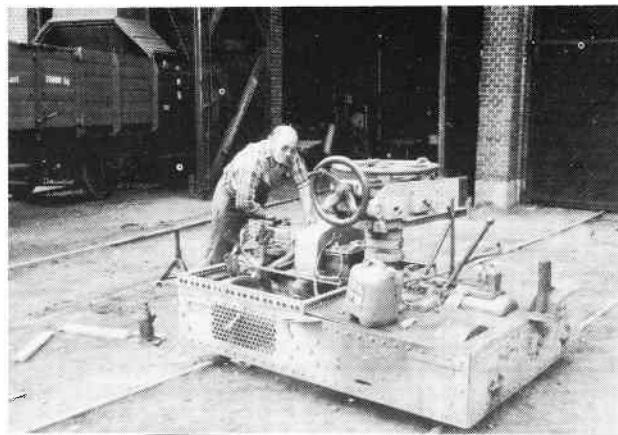
Køreplanen blev udvidet med et togpar tirsdag aften i juli. Disse tog blev fremført med diesellokomotivet M 9, som Museumsbanen modtog som gave fra Lollandsbanen i 1988. Antallet af rejsende i tirsdagstogene var ikke stort, men togene har også betydning for indøvelsen af personale.

Kørsel på fremmede baner

Togene var overfyldt, da »Kiøge« med fire vogne kørte mellem Fakse Ladeplads og Fakse Syd søndag den 10. september. Anledningen var 125-års jubilæet for åbningen af Faxe Jernbane og Østbanens 110-års jubilæum. Østsjællandsske Jernbaneklub kørte motortog mellem



Museumsbanen på vej til Hårlev - medbringende SB M 1, der nu har fået husrum så langt hjemmefra som overhovedet muligt - i hvert fald i Danmark: Gedser, September 1989, fotograf: Claus Walther.



Et af DJKs absolut mindste »lokomotiver«, Museumsbanens OKMJ-rangertraktor bygget af Breuer 1925, får sig et eftersyn. I Maribo kendes den kun under kælenavnet: Den Flyvende Jernplade...! Foto: Claus Walther, september 1989.

Køge og Fakse Syd, hvor togene mødtes. Et af de planlagte tre togpar med damptoget måtte dubleres på grund af et overvældende antal rejsende. »Kiøge« blev befordret til og fra Østbanen på vognbjørn, mens vognene blev befordret fra Maribo til Østbanen i særtog med M 9 som trækraft.

Endelig har M 9 kørt materieltransporter til Nykøbing F. og Gedser, og diesellokomotivet har ved alle kørslerne fungeret særdeles pålideligt.

Lokomotiver og vogne

Damplokomotivet ØG 3 fik kedlen trykprøvet midt i 1989 og stod herefter reserve, men den blev ikke sat i drift. På ØSJS 2 blev der konstateret tæring ved bundhanen. Efter reparation og trykprøve blev lokomotivet godkendt til fortsat kørsel.

Diesellokomotivet M 9 fik i efteråret 1988 overhalet motoren. Tre stempler blev udtaget for renovering. Et hovedleje, brændstofventiler og fortrykspumpen blev fornyet. Endvidere blev lokomotivet forsynet med en ekstra frontlanterne, så det kan føre triangellys, ligesom der er udført en række mindre vedligeholdelsesarbejder. Lokomotivet er udrustet til at opfylde DSBs krav til veteranbanemateriel, så det kan anvendes til materieltransporter også på DSB-strækninger.

Fra Frederiksværkbanen er anskaffet rangertraktor T 3, bygget på banens eget værksted i 1956 på motorbogi- en af en Maybackmotorvogn magen til SB M 1. Sidstnævnte har fået sin motorbogie beskadiget under transport, og med anskaffelsen af T 3 har Museumsbanen sikret sig et forbillede, når SB M 1 engang skal sættes i stand. Efter ønske fra Frederiksværkbanen bevarer T 3, og det er tanken at sætte den i køreklar stand til afløsning af Ardeltraktoren. Carlsbergs mindelegat har bevilget et tilskud på 10000 kr. til anskaffelse og istandsættelse af rangertraktoren.

Med Bevaringsforeningen for Gedser remise er der indgået en låneaftale omfattende motorvognen SB M 1, damplokomotivet ØSJS 3 »Faxe« og den åbne godsvogn GDS C 4. Aftalen indebærer, at enhederne opbevares under tag i Gedser remise. De tre enheder er flyttet til Gedser sidst i 1989.

Vi kan med glæde konstatere, at den nye vognhal opfylder forventningerne til en forbedring af vognenes udsende og vedligeholdelsesstand. Ved udgangen af driftsåret var ni ud af de 12 person- og pakvogne, der indgår i driftsmateriellet, i pæn stand.

Faste anlæg

Der er lagt nyt paptag på rundremisen i Maribo, således at hele bygningen nu er »tæt på fag og tag«.

På Bandholm station er et skillerum gennembrudt efter tilladelse fra planstyrelsen, og inden sæsonstarten blev lokalet bagved indrettet til billettrykkeri med en permanent udstilling af forskellige billetter. Billettrykkeriet anvendes stadig til trykning af alle Museumsbanens billetter. På Bandholm station er endvidere opstillet det gamle centralapparat fra Gørding station (ældre Bruchsaltype), dog uden tilslutning til signaler og sporskifter.

Vandkranen blev tilsluttet et cisterneanlæg, og anvendes nu til vandforsyning af damplokomotiverne.

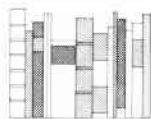
Der er udarbejdet en særlig arbejdsplan for vedligeholdelse af Bandholm station under hensyn til, at bygningen er fredet. Som beskæftigelsesarbejde er det udvekslet sveller på Bandholm-banen.

For at stimulere tilgangen af nye medlemmer til Museumsbanen er det udarbejdet en særlige hvervebrochure.

Carsten Buhl

Veteranbanerne redigeres af Anders Riis og Jan Forslund

Boganmeldelser



Lars Olof Lind og Lennart Nilsson: Svenska lok och motorvagnar 1988. SJK Förlag.

Den klassiske fortegnelse over alle litra på de svenske jernbaner, denne gang i farver og i det kendte lommeformat, som vi også kender det fra den tilsvarende danske udgave.

Den lille »lommebog« er på 258 sider og fremtræder utrolig gedigen og stilren og med en utrolig samling data i flot layout. For svenskinteressererede, og dem er vi jo nogle stykker af, må bogen været et »must«. Bogen kan købes gennem SJKs förlag, giro 60 65 77-5, og koster 170 skr.

Jan Forslund

John Poulsen: Motormateriel 3, Skinnebusser. Forlaget banebøger.

Endelig kom det, værket om de danske skinnebusser. Bogen er den tredje i rækken af bøger om motormateriellet i Danmark, og den er ganske enkelt fremragende. Forfatteren er tydeligt gået grundigt til værks i de mange arkiver, hvoraf nogle har afsløret hidtil ukendte ting om disse herlige skinnebusser.

Bogen er rigt udstyret med 250 flot reproducerede fotos (nogle dog set før) og med minutøse tegninger, tilmed får vi et flot omslag i farver. Bogen giver en uddybende historisk beretning om bygningen af Scandias skinnebusser og indeholder tillige forløberne i form af rutebils skinnebusserne og de svenske »rålsbussar«. De svenskbyggede »daddelæsker« bliver også grundigt beskrevet, og for alle vognenes vedkommende er der historiske data.

Det er umuligt i så stor en bog at undgå fejl, men alligevel synes det lidt uforståeligt, at en del grove af slagsen har måttet afstedkomme indlæggelse af et rettellesblad, sådanne må en korrektur afsløre. Af andre anker kun dette, at det synes lidt fattigt, at der ikke i MM3 er blevet plads til tekniske forkortelser o.l. - man henvises til opslag i MM2, hvorved man egentlig bliver noget forvirret.

Bogen til 289 kr. for 96 sider kan varmt anbefales, dette er opslagsværket om skinnebusserne. Forhandles gennem DJKs salgsafdeling.

Jan Forslund

Foreningsnyt



Referat af generalforsamling i nordjysk afdeling den 29. november 1989

21 var fremmødt.

Mogens Bendsen blev valgt til dirigent. Denne kunne erklære generalforsamlingen for indkaldt, omend ikke lovligt. »jernbanen« med indkaldelsen udkom forsinket i en sådan grad, at der ikke blev det nødvendige varsel. Der var dog ingen indvendinger mod at fortsætte mødet.

Hans forelagde herpå formandsberetningen:

Sæsonen var præget af den bøjede drivstang på 34. At vi alligevel kunne gennemføre kørslerne skyldtes stor hjælpsomhed fra Mo-folkene i Thisted, der i den periode alligevel var i Aalborg p.g.a. reparationer, og fra DSB, der stillede MH til disposition. Om den manglende damp var skyld i vigende passagertal, og dermed også vigende indtægter, vides ikke med bestemthed.

I øvrigt har der været en del vellykkede ture med særtog. Specielt skal nævnes turen for tyske jernbaneentusiaster i april for Skagensbanen og kørsel på Aalborg havn i forbindelse med Aalborgdagene. Dette sidste arrangement var dog med kort varsel og gjorde, at for få var klar over denne mulighed for fornøjelse. Vi ser frem til et lignende arrangement i 1990.

På materielsiden kan vi glæde os over ankomsten af SB M6, Sm 5 fra Sjælland og en tankvogn fra Spritfabrikkerne. Alle i pæn stand, og i hvert fald M6 kan hurtigt blive køreklar, også før det i 1990 forestående SB-jubilæum. Det går hurtigt frem med genopbygning af TFJ C8, og der er tydelig fremgang med D 825.

Vedrørende halbyggeriet er det oprindelige projekt opgivet p.g.a. problemer med vores nabo, maskinfabrikken. Men en lejekontrakt med DSB om jord er ved at være færdig, hvorpå byggeansøgning afsendes til Aalborg kommune, således at vi, når frosten er gået af jorden, kan komme i gang med bygning af tosporet vognhal til fire skinnebusenheder. Økonomien i dette gør, at der det kommende år skal tænkes i meget sparebevidste baner hvad angår øvrige projekter.

Fremover skal der i den kommende vinter ske omskoling af lokomotivførere til M6, således at denne fra den kommende sæson kan være nedbrudsreserve. Uddannelsen tager således sigte på, at der i første omgang uddannes så mange, at der til hver køredag er mindst én, der kan køre diesel. Herudover skal C8 færdiggøres til den kommende sæson, og vi går så i gang med D 825 for alvor.

Diskussionen efter formandsberetningen gik på uddybning af planerne vedrørende lokoføreromskoling til M6, som skitseret ovenfor. Endvidere blev det fremført, at halbyggeriet skal holdes under 100000 kr. Efter godkendelse af beretningen gik vi over til:

Prebens fremlæggelse af regnskab. Der blev grundigt gjort rede for overskuddet på kr. 32000 kr. Dette skyldtes posten »andre indtægter« på 56000 kr., hvori specielt indgår tilskud fra fonde til halbyggeriet på ca. 30000 kr., en stor kulbeholdning grundet en foræring af kul i f.m. Aalborgdagene og tilskud fra kommunen (som vanligt). Endvidere gav plantogene en indtægtsnedgang på ca. 10000 kr., og en uforudset udgift til ny drivstang til 34 drænede kassen for 17000 kr. For det kommende regnskabsår ses allerede større udgifter, således til nu ca. 10000 kr. til materialer til den i Frederikshavn stående skinnebusbivogn, der dér er ved at blive istandgjort. Men alt i alt klares tingene ved også fremover at være udgiftsbevidste. Også det faktum, at vi næppe behøver at indkøbe kul i 1990, hjælper på sagerne.

Under den efterfølgende diskussion nævnte Ove, at den ret store post under smøremidler skyldes indkøb til M6. Herpå godkendtes regnskabet.

Vi gik så over til valg:

Der var uden modkandidater genvalg over hele linien. Således Hans, Preben og Søren til bestyrelsen (Hans formand), Niels og Hans som repræsentanter i hovedbestyrelsen, Ove og Niels til samarbejdsudvalget.

Ingen indkomne forslag var med til at gøre generalforsamlingen kortvarig, og vi gik over til sidste punkt: Eventuelt:

Niels: Også i år kørt den traditionelle juletræstur for spejderne (16. og 17. december, to ture daglig) og endvidere en dampstøgtur den 22. december med en skole fra Aalborg.

Der blev forespurgt, om nogle har kendskab til en TV-udsendelse om skinnebusbivognen i Frederikshavn, hvilket ikke var tilfældet. Dette undersøges nærmere.

Svend Jørgensen fra Helsingør har meddelt, at den tidligere lovede skinnebil alligevel ikke kommer, da der bliver brug for den derovre.

Ove: der er udarbejdet rettelsesblade til vores håndbog samt udarbejdet nye eksemplarer til de nye medlemmer, der skal op til prøver i det følgende år.

Vi har modtaget en vognkasse fra Ludvigsen og Hermann A/S i Aalborg, og den gør god fyldest som depotrum.

Endvidere har vi fået stor hjælp af Stiholt A/S, der har renoveret vore reservemotorer (Frichs og Scandia) til skinnebusserne. Og dette uden beregning.

Mikael M: I anledning af SBs 100 års jubilæum i 1990 har han rygtevis hørt, at Mariager-Handest folkene skal op og køre dér i den anledning. Det bunder formentlig i, at man fra Skagensbanens side ikke ønsker damp grundet brandfaren, og at man i andre lokalafdelinger af DJK ikke mener, vi her i Aalborg kan få M6 færdig. Dette problem er løst, før det er blevet et sådant: Først og fremmest er M6 køreklar til da, og endvidere er der ingen tvivl om, at det er os, der står for al kørsel nord for Rold skov. For god ordens skyld kontakter Ove Skagensbanen.

Til slut rettede Martin en varm tak (hvilket var stærkt tiltrængt i det iskolde mødelokale!!) til Mo-folkene for deres hjælp i sommer.

Dirigenten kunne så takke de bundfrosne medlemmer for udvist god ro og orden. Og efter - under megen larmende knagen - at de stive lemmer var blevet rørt, varmede vi os til Niels' videofilm fra en ferietur til de portugisiske jernbaner i sommer, samt en reklamefilm omhandlende lukkede toiletsystemer til højhastighedstog. Og glemmes må det bestemt ikke, at der er optaget en herlig video om trængslerne i forbindelse med transport af skinnebusbivognen til Frederikshavn. Optaget og forevist af Jens Reinholdt.

Søren Gissel

Udflugtsafdelingen

Afskedstur på strækningen Maribo-Holeby, lørdag den 31. marts. Som det fremgik af sidste nummer af »jernbanen«, er trafikken på den sidste del af Maribo-Rødby Jernbane ophørt.

Ved stor velvilje fra Lollandsbanens side er det lykkedes at få strækningen genåbnet for en enkelt dag, så DJK kan få taget ordentlig afsked med banen. Personbefordring kan ikke lade sig gøre, men i stedet kører vi et fotogodstog med bl.a. LJ M 9 (Frichs-diesel) som trækraft.

Det er planen at oprangere et historisk godstog af Museumsbanens godsvogne og følge dette i bus på en dobbelttur Maribo-Holeby. Toget kører som arbejdstog, hvorfor der vil være tid til adskillige fotostop. Sidst på formiddagen køres igen med godsvognsstammen, fremført af LJ 20, et stykke ud ad banen, igen fulgt af fotografierne i bus. Efter en frokostpause ved remisen i Maribo (husk madpakke) vil der være mulighed for at bese Museumsbanens vognhal, inden LJ M 9 kører blandettog til Bandholm og rangerer på havnen til glæde for fotografierne.

Benyt den med garanti **sidste chance** for billeder på Rødbystrækningen!

Turprisen fra Nykøbing Fl. eller Maribo er kr. 140,- inkl. fotobus og særtog. Mindste deltagerantal er 50 personer. Deltagere i egen bil er velkomne mod betaling af kr. 100,- pr. fotograf. For at muliggøre turens gennemførelse er det afgørende, at **alle** deltager i omkostningerne. Børn under 12 år halv pris.

Der arrangeres grupperejse til turen med tog fra København. Prisen for grupperejsen afhænger af antal tilmeldte. Tilrejsen København-Nykøbing Fl. bestilles ved at anføre »G« på girokortet. Tilmelding er bindende, og betaling for grupperejsen vil blive opkrævet i toget, afgang København H. kl. 7.15.

Hvis det samlet bliver billigere at køre med bus fra København, arrangeres fælles busrejse. Deltagere i grupperejsen får særskilt besked herom.

Tilmelding til turen sker ved at indbetale billetprisen på Udflugtsafdelingens girokonto 8 11 10 06 snarest!

I næste nummer af »jernbanen« vil der komme nærmere oplysninger om sommerens ture. Der forsøges arrangeret tur med Ma-lyntog, tur med »Marcipanbrød« på OHJ, besøg på Skagensbanen i forbindelse med jubilæet, ligesom der er planer om en Polenstur i efteråret.

Benyt DJKs servicetelefon 33 93 20 02 - telefonsvaren giver besked om ændringer i arrangementer, kommende ture o.s.v.

Generalforsamlingen

Under punktet »Valg til bestyrelsen« har en kreds af medlemmer i Nordsjælland opstillet **Oscar Meyer** til bestyrelsen.

Niels Julsrud har opstillet **Jan Eriksen** til bestyrelsen.

Kommende møder i Københavnsområdet

Onsdag den 28. februar 1990 kl. 19.00-22.00. Åbent hus i Vogn-ex.

Onsdag den 7. marts 1990 kl. 19.30. Englesalen, Niels Steensens Gymnasium, Jagtvej 183 B, 2100 København Ø. »DSBs rullende materiel«. Museumsinspektør W.E. Dancker-Jensen fortæller om det rullende materiel især vognmateriellet og dets udvikling.

Søndag den 11. marts 1990 kl. 10.00. Ordinær generalforsamling i Englesalen, Niels Steensens Gymnasium, Jagtvej 183 B, 2100 København Ø. Der henvises til indkaldelsen i »jernbanen« nr. 6/1989.

Onsdag den 28. marts 1990 kl. 19.00-22.00. Åbent hus i Vogn-Ex.

Onsdag den 4. april 1990 kl. 19.30. Englesalen, Niels Steensens Gymnasium, Jagtvej 183 B, 2100 København Ø. »Jernbaner i Sydøstasien«. Lektor Sven Korsgaard, der desværre måtte aflyse sit foredrag i februar, har lovet at komme denne aften og fortælle og vise lysbilleder fra sine rejser med tog i dette hjørne af verden.

Onsdag den 25. april 1990 kl. 19.00-22.00. Åbent hus i Vogn-Ex.

BJ

Nordjysk afdeling

Onsdag den 28. februar 1990 kl. 19.00: Hyggeaften i lokalerne på Forchammersvej 7. Foredrag ved dir. Ole Helvind, Aggersund Kalkværk om: »En maskinlærings oplevelser af Aalborg Privatbaner i efterkrigsårene«. Helvind, der er en gudbenådet taler, er uddannet maskinarbejder ved APB. Derefter lysbilleder. Der vises en serie om MA'erne, som Søren Gissel har set dem i sin søger.

Søren Gissel

Lolland-Falster afdeling

Onsdag den 14. marts 1990 kl. 19.15. Medlemsmøde. Billedaften. Vi kan nu atter benytte DSBs mødelokale på Nykøbing F. station, så her afvikles møderne. Som sædvanlig er der lejlighed til at købe vand, øl, kaffe og ostebrod.

Vi går med planer om at arrangere en endags busudflugt til den dampdrevne smalsporsbane Bad Doberon-Kühlungsborn i DDR i forsommeren. Mere vil fremkomme om dette arrangement.

Ole Jensen

Midtjysk afdeling

Fredag den 23. februar 1990 kl. 19.30 på DSB-skolen i Århus: Lysbilleder fra vore nabolande ved Troels Poulsen og Anders Riis.

Fredag den 23. marts 1990 kl. 19.30 i mandskabsbygningen ved remisen i Viborg: Sådant restaurerede vi VLTJ 7 - ved Jens Chr. Bilde. Desuden: HFHJ B 51 - en salonvogn genopstår - ved John Rasmussen.

Fredag den 27. april 1990 kl. 19.30 på DSB-skolen i Århus: Forevisning af film fra HHJ - med glimt fra de seneste 25 år.

Forårets udflugt: Vi gentager succesen, men med nyt materiel. Endnu engang går turen til Lille Vildmose, hvor vi skal se og køre med dansk industribane, når det er sjovest. Pindstrup Mosebrugs baner i Lille Vildmose er i de seneste år blevet udbygget og tilført store nyinvesteringer i form af nyt materiel og nyt spor - men noget af det gamle findes fortsat. Udflugten finder sted **lørdag den 21. april** - og afgang er fra Randers banegård kl. 11.00. Vi skammer os næsten over at nævne prisen: 30 kr... Tilmelding og yderligere oplysninger hos Troels Poulsen, tlf. 86 56 03 15.

Som vi har gjort det tidligere år, arrangerer vi også i år grupperejse til DJKs generalforsamling i København. Det sker til de favorable priser, der skal kendetegne Midtjysk afdelings udflugter.

Også i år er der om lørdagen arrangeret et jernbanemæssigt clou - nemlig en tur til HFHJ med rundvisning på værkstederne m.m.

For at nå det hele er afgang fra Århus **lørdag den 10. marts kl. 7.17** med IC 120 - dermed kan vi være i København ved middagstid og har god tid til HFHJ-besøget.

Indkvartering sker på hotel i København - og hele arrangementet inklusive rejse, pladsbillet og hotel med morgenmad koster blot 470 kr.! Dertil skal påregnes et mindre beløb til transporten til HFHJ og rundt i København, der ikke er inkl. Ønskes kun pladsbillet samt hotelovernatning bliver prisen 225 kr.

Hjemkomst søndag aften - da rejsen foretages på individuelle billetter, er der mulighed for selv at vælge hjemkomsttidspunktet.

Tilmelding sker ved **senest den 28. februar** at indbetale beløbet på **giro 4 31 68 43, Dansk Jernbane-Klub, Midtjysk Afdeling, Olaf Rudes Vej 41, 3.th., 8270 Højbjerg.**

Troels Poulsen

Salgsafdelingen Nyheder

DSB Baneanlæg udgivet af DSB, Banetjenesten, 1989. I december måned udkom denne bog omhandler banernes faste anlæg. På 114 sider med 126 illustrationer, hvoraf 23 er fotos, fortælles om de faste anlæg, lige fra sporet og dets vedligeholdelse til udstyret på banerne og ikke mindst stationerne. Der er desuden afsnit om DSBs tele- og sikringsanlæg, om de elektrificerede strækninger og færgehavnene. Bogen giver en glimrende indføring i emnet, som uden tvivl må have mange jernbaneentusiasters interesse. Pris: 120,- kr. inkl. forsendelse.

Jernbanehistorisk årbog '90. I foråret udkommer 2. årgang af Jernbanehistorisk årbog, som bl.a. omfatter artikler om den fynske hovedbane (1865), Skagensbanen (1890), Nakskov-Kragenæs Jernbane (1915), Gasgenerator drift på tog og færger (1940) og de første Y-tog (1965). Pris (efter udgivelsen): 139,- kr. inkl. forsendelse.

Ovennævnte varer kan bestilles ved indsættelse af beløbet for de ønskede varer på **postgirokonto 3 17 91 76, Dansk Jernbane-Klub, Salgsafdelingen, Kalvebod Brygge 40, 1560 København V.** Husk at anføre bestillingen på talon til modtageren - eller benyt bestillingskortet, der følger med dette nummer af »jernbanen«.

HCH og OCMF



DANSK JERNBANE-KLUB

Foreningens generelle adresse

Dansk Jernbane-Klub, sekretariatet
Birger Bruun
Kalvebod Brygge 40, 1560 København V.
Tlf. 33 93 20 02

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

Medlemskontingent for året 1990

Ordinære medlemmer kr. 210,00
Juniormedlemmer (under 18 år 1.1.1990) kr. 125,00
Husstandsmedlemmer kr. 125,00
Firmakontingent (inkl. 6 annoncer à 1/8 side) kr. 2000,00

Indbetaling af kontingent sker til

Dansk Jernbane-Klub, kassereren
Kalvebod Brygge 40, 1560 København V.
Tlf. 33 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. 31 59 58 23

Næstformand: Preben Clausen
Vandværksvej 9, Brejning, 7080 Børkop. Tlf. 75 86 21 20

Sekretær: Birger Bruun
Platanvej 18, 1810 Frederiksberg C. Tlf. 31 22 05 17

Bent Jacobsen
Maj Allé 62, 2730 Herlev. Tlf. 42 84 21 07

Flemming Jakielski
Islevbrovej 4 D, 2610 Rødovre. Tlf. 42 91 04 28

Ole-Christian Munk Plum
Holmevej 8, 4340 Tølløse. Tlf. 59 18 53 83

Bent Nathansen
Callunavej 20, 3450 Allerød. Tlf. 42 27 25 23

Oscar Meyer (suppleant)
Holløselund Strandvej 9, 3220 Tisvildeleje. Tlf. 42 30 82 22

Hans Henrik Frost (suppleant)
Thorvaldsensvej 6, 1871 Frederiksberg C. Tlf. 31 37 02 31

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. 42 26 06 78

Dansk Jernbane-Klub, Udflugtsafdelingen

Jakob Stilling, Kalvebod Brygge 40, 1560 København V.
Tlf. 33 93 20 02. Postgirokonto 8 11 10 06

Lokalafdelinger

DJKs nordjyske afdeling

Hans Meyer
Blishønevej 9, Godthåb, 9230 Svenstrup. Tlf. 98 38 31 27

DJKs midtjyske afdeling

Troels Lenchler Poulsen
Åparken 2, 1.th., 8300 Odder. Tlf. 86 56 03 15

DJKs sydjyske afdeling

Bjarke Boldt
Vangen 62, Tarp, 6715 Esbjerg N. Tlf. 75 16 78 54

DJKs fynske afdeling

Niels Arne Nielsen
Østre Engvej 16, st.th. 5400 Bogense. Tlf. 64 81 22 72

DJKs afdeling på Lolland-Falster

Ole Jensen
Skovvænget 4, 4900 Nakskov. Tlf. 53 88 00 04 (kl.8-16)

DJKs afdeling for smalsporsmateriel 700 mm

»Remisen« Østre Teglværksvej, Bloustrød, 3450 Allerød
Tlf. 42 27 08 18 (onsdag og lørdag). Giro: 3 46 56 16

Oscar Meyer
Holløselund Strandvej 9, 3220 Tisvildeleje. Tlf. 42 30 82 22

Foreningens baner og tog

Information, bestilling af særtog, oplysning om arbejdsbold

Museumsbanen Maribo-Bandholm

Carsten Buhl
Refshalevej 8, 4930 Maribo. Tlf. 53 88 43 54
Information i weekender: 53 88 05 49

Mariager-Handest Veteranjernbane

Ny Havnevej 2, 9550 Mariager. Tlf. 98 54 18 64
Driftsbestyrer: Flemming Høj Petersen
Hvidkløervej 10, Øster Tørslev, 8983 Gjerlev.
Tlf. 86 47 63 72

Foruden i Mariager har MHVJ tillige arbejdsbold i Frederikshavn, Odder, Viborg og Århus.
Oplysning hos driftsbestyreren.

Limfjordsbanen

Niels Julsrud
Rosenvænget 2, 9530 Støvring. Tlf. 98 37 30 71

D-maskine gruppen

Preben Clausen
Vandværksvej 9, Brejning, 7080 Børkop. Tlf. 75 86 21 20

Foreningens øvrige arbejdssteder

Bramming remise

Bjarke Boldt (se adressen ved sydjysk afdeling)

Høng remise, Høng

Erik Rothmann
Bakken 70, 4370 St. Merløse. Tlf. 53 60 15 57

Odense, Konservessporet

Niels Arne Nielsen (se adressen ved fynsk afdeling)

Flintholm station (Vanløse)

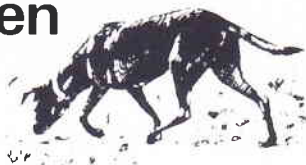
Keld Haandbæk
Hjalmar Bergstrømsvej 16, 4.th., 2500 Valby
Tlf. 31 16 26 92

MORTEN BLOM ANDERSEN

FUGLEGARDSVÆNGET 92 ST TH
2820 GENTOFTE

...og så si'r vi endeligt adjø til MA-lyntogene. En »sølvslange« som denne bliver en saga blot. Jan Forslund fangede MA 66-67 på mdt. Helgoland den 16. juli 1989.

Sporhunden



Den drilske sporhund vandrede i sidste nummer rundt på Nørresundby station, og det havde kun 11 skarpsnede fundet ud af. Hele 24 svar gik på Hinnerup. **Andreas Schmock**, Frederikshavn, blev den heldige vinder af en jernbanebog.

Denne gang er køteren efter en lang vandring kommet ind i varmen hos føreren af en lynette, vejret bider. Fotoet er fra nytårsaften 1985, og et foto fra i dag samme sted ville have gjort det alt for nemt at stedfæste, privatbanernes lynetter kan jo nu skelnes fra hinanden. Men der er da meget afslørende detaljer. Stationens navn rummer lidt natur, men afsløres næppe af landskabet på billedet.

Send dit bud på stationens navn til redaktionen i Holte inden 1. marts (foto: Jan Forslund).

