

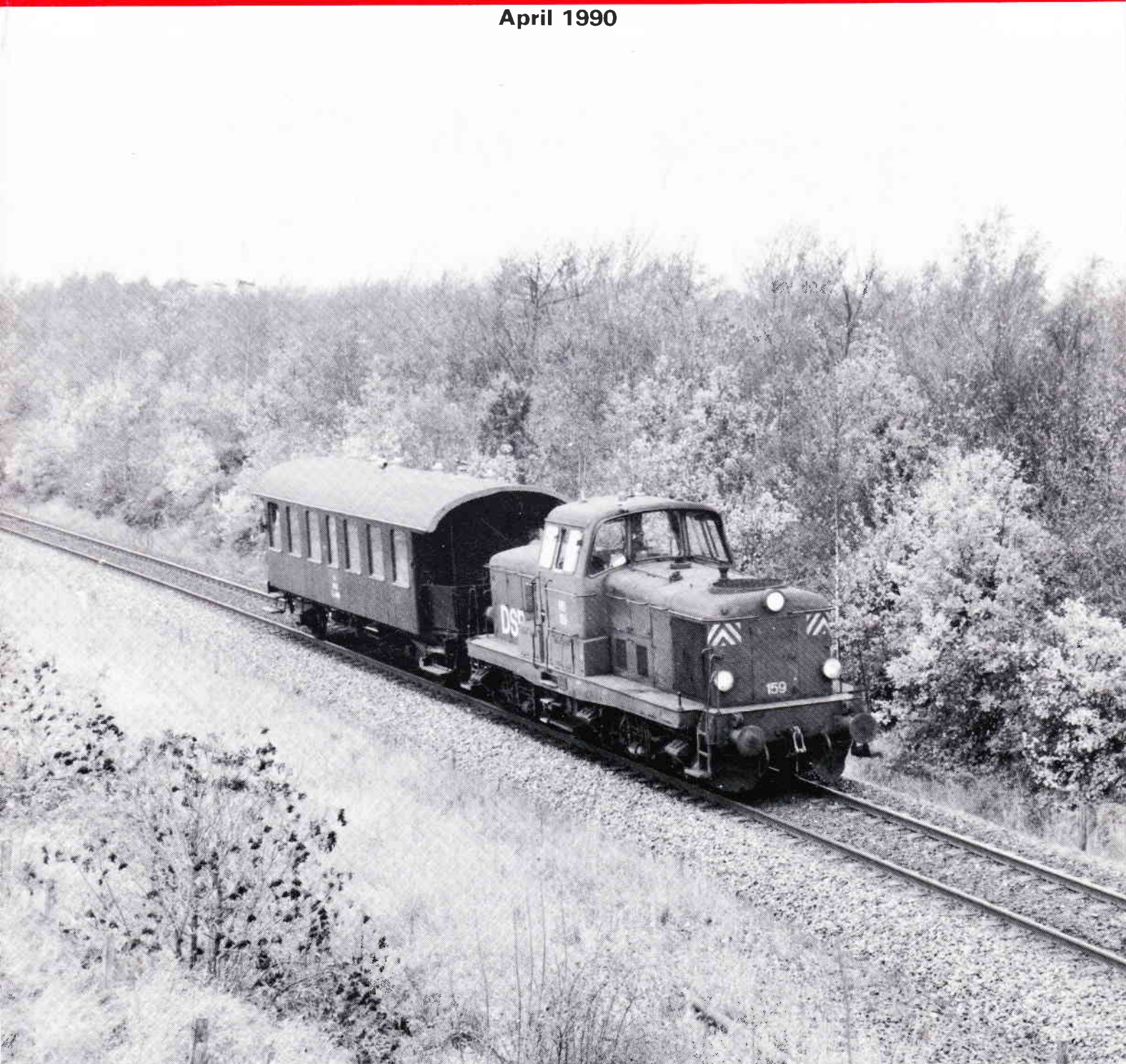


jernbanen

2

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

April 1990



30. ÅRGANG

LØSSALG KR. 35,00



Stop siger skiltet, og slut er det nu uigenkaldeligt for de populære MA'sølvpile. Ét sæt lyntog bevares dog for eftertiden, sandsynligvis med MA 460 i front. Billedet er fra den 16. juli 1989 ved maskindepotet i Helgoland, hvor man nu kun har diverse vogneftersyn tilbage (foto: Jan Forslund). Det var selvfølgelig fristende af afbilde »dødsdagen« den 27. januar, hvor Ma 463 og 460 trak det sidste tog til Helgoland for opmagasinering, men redaktionen valgte altså at tage afsked med »livet i behold«.

Med dette nummer varsler vi også en masse andet DSB nyt ...en rubrik, som naturligt har været efterlyst i en rum tid. Nu lysner det, og i dette nummer følger de hotteste nyheder, senere følges op. Ellers kan vi byde på en masse dansk stof i dette nummer, aktuelt og historisk; --men også udlandet byder på spændende nyt, og især Østeuropa byder sig på efter de radikale politiske omvæltninger her. Hvis du tager til DDR til sommer, er der i dette nummer attraktive tilbud.

Forsiden

Hvorfor nu dette forsidebillede? - Jo, dels har vi vist aldrig haft MT på fronten, dels viser dette billede, hvad DJK også byder på ...restaureringsopgaver på arbejds-holdene. Inde i bladet kan du læse mere om CU 4160's genfødsel og om Flintholmgruppens arbejde i øvrigt. Foto mellem Roskilde og Køge den 11. november 1989 nær motorvejsoverføringen af Alf Blume.

Distribution

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

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

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

Indsendelse af stof

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

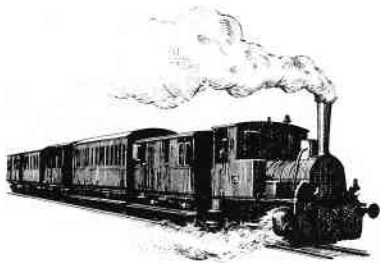
Nr. 3 ventes udsendt ca. 15. juni 1990. Indhold: Foto-grafering af tog, R'maskinernes sidste tiår, Tog på fri-mærker, Asaabanen igen og måske bliver der plads til den udskudte artikel om jernbanenygninger.

Tidsfrister

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

Sidste frist for stof til nr. 4/1990: 1. august 1990.

Dette nummer af »jernbanen« er afleveret til Avispost-kontoret den 4. april 1990.



jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

30. årgang nr. 2, april 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

Medarbejdere

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

Bladekspedition

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

Annonceekspedition

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

Oplag: 2.400 eksemplarer

Tryk: Mega Tryk, Greve Strand

ISSN 0107-3702

Indhold

Den sidste køretur	32
Støt dit arbejdshold	34
Der Harz links om	36
Muren falder	43
Sporhunden	45
Udenlandske lokomotiver i Århus	46
Fra jernbanernes overdrev	48
Jernbanenyt - kort fortalt	
- DSB	49
- Veteranbanerne	52
- Udland	53
Bogammeldelser	53
Foreningsnyt	54

Jernbane til Billund - fantasifoster eller seriøst forslag?

Jeg indrømmer, det kan lyde vildt, men hvorfor ikke? Siger direktør Ole Tandrup, der er formand for Kolding Erhvervsråd, om sit forslag til at bygge en ny jernbane fra Koldingområdet til Billund. Forslaget blev forelagt på Kolding Erhvervsråds generalforsamling og sigtede bl.a. på den store gods- trafik til Billund og Billund Lufthavn - en trafik, der i dag hver dag sender flere hundrede lastbiler ud på vejene. Erhvervsrådsformanden ser samtidig banen som en turistattraktion, der sammen med Legoland og områdets øvrige turistfaciliteter kunne trække besøgende til, hvis man bygger den med den nyeste teknologi.

Billundområdet er et industrielt kraftcenter, der i større og større grad kræver mulighed for tung godstrafik. Ikke blot Billund Lufthavn og Lego er store virksomheder, der hver dag har et enormt transportbehov, også den store mængde af øvrige virksomheder i Billundområdet kunne have glæde af en jernbaneforbindelse. Hvis man altså mener det alvorligt i Danmark - det der med miljøet og det hårdt belastede vejnet.

Enhver bilist, der har prøvet hovedvejen mellem Vejle, Billund og Grindsted, ved, hvor hårdt belastet vejen er med både tung lastvognstrafik og masser af personbiler. Samtidig viser trafiktællinger fra Ribe Amts Trafik- selskab tydeligt, hvor stort bare det lokale transportbehov er - faktisk er busruten mellem Grindsted og Vejle den mest benyttede regionalrute i Ribe Amt - fulgt af ruten Grindsted-Esbjerg. Antallet af passagerer løber sammenlagt op i syvcifrede tal, og det er nok ikke forkert at gætte på, at en modernisering af transportforbindelserne fra hjertet af Midtjylland vil give en pæn tilstrømning til eventuelle fjerntrafiktilbud - hvad med f.eks. IC-tog Esbjerg-Grindsted-Billund-Vejle-København?

Så måske var det ikke nogen helt skeløjet ide - byg jernbane fra Vejle eller Give til Billund og forbind den i Grindsted med den eksisterende bane Grindsted-Bramming. Sidstnævnte har fået sporrenovering straks inden persontrafikkens bortfald i 1971, og det mærkes stadig.

Før Vandel-Grindsted banen som den første nåede Hedens hovedstad i 1914, følte man sig - berettiget - glemt på landkortet. Denne forglemmelse udmønter sig igen i dag - blandt andet ved at de midtjyske virksomheder har svært ved at skaffe kvalificeret arbejdskraft til området. Her kan en - som Koldingchefen udtrykker det - »højteknologisk jernbane«, læs IC/3- betjent DSB-strækning Vejle-Billund-Esbjerg, være en højst velanbragt egnsudviklingsstøtte, der bidrager til atter at få det sydlige Midtjylland anbragt på landkortet.

For hvis man vil noget med jernbanerne, må man også udbygge dem dér, hvor væksten findes!

Anders Riis



Dette billede er faktisk også nu historie. Væk er alle »MaKværkerne« - men også Mx 1003, som tog over. Nu residerer Mx 1017, 18 og 19 på HFHJ. Foto i Skævinge den 21. marts 1989 af Steffen Lund-Hansen

Den sidste køretur

- om GDS L 2, HFHJ M 9 og 11

Af Peter Wienke

Da Frederiksværkbanen i 1988 lejede tre Mx-loko, og senere i 1989 købte dem af DSB, blev det klart, at dagene var talte for for MaK-lokomotiverne ved GDS/HFHJ. Da man lejede de tre Mx-loko, fik man en længe tiltrængt »ny« trækraft tilført banen, hvorefter HFHJ M9 kunne hensættes. Dette skete ved køreplansskiftet maj 1989, som tidligere nævnt her i bladet, da DSB færdiggjorde Ballerup-Frederikssund til el-drift - og dermed fik nogle Mx-ere fri til evt. salg. I tiden op til anskaffelsen af Mx'erne havde man ved de to baner fået ret store problemer. På et tidspunkt i 1988 blev HFHJ M 11 temmelig brat gjort ukampdygtig, da motoren smed et »ben« ud gennem motorblokken!!!

Man stod så med en køreplan med et blandetog og et eller flere godstogspar og kun to lokomotiver, M8 og M9. M8 var og er meget slidt og kun lidt anvendelig, og det

samme var ved at være gældende for M9 efter mange års tjeneste. M9 måtte alene stå for godstogene og M8 kørte morgenposttoget, tog 2. Man kunne ikke umiddelbart hente hjælp hos GDS og deres L 2, for den 16. januar 1986 fik L 2 motorhavari på samme måde som HFHJ M 11. Så det var med længsel, at man ventede på Mx-lokomotiverne.

Efter køreplansskiftet i maj 1989, hvor Mx'erne blev sat i fast drift, blev M9 hensat udendørs i Hundested, mens M11 og L 2 blev hensat i den gamle remise i Frederiksværk - afkoblet! M8 måtte man køre til GDS remisen i Hillerød - der var ikke plads i Hundested (Mx fylder godt i Hundested). Da man håbede at afhænde L 2, M9 og M11 samlet, var man nødt til også at sætte M9 under tag, og i efteråret 1989 blev den kørt til Hillerød, hvor den har stået i denne vinter. M8 står i stedet i remisen i Hundested,



GDS L 2 med dagens godstog mod Helsingør afgang 8.30 fra Hillerød. Foto 18. april 1979 af Jan Forslund



HFHJ M9 suser afsted 9. december 1988 - én af de sidste arbejdsdage inden Mx'erne tog over. Foto ved Borupgaard af Finn Beyer Paulsen



HFHJ M11 i velmagtsdagene. Med afgang kl. 15.00 trak M11 i mange år persontoget fra Hillerød. Foto den 23. august 1979 af Jan Forslund



Hillerød den 7. februar 1990, M9 klargøres til »den sidste tur«. Foto Peter Wienke

hvor den formentlig skal have en større motorreparation.

Afskedstimen

Endelig i januar 1990 blev salget af de tre MaK lokomotiver en realitet, men først skulle man igennem lange og seje forhandlinger med DSB og Deutsche Bundesbahn. Den 7. februar var man kommet så langt, at M9 blev startet op i Hillerød og for egen kraft kørte til Hundested. I Frederiksværk modtog den M11 og L 2, som havde fået sine plejstænger på igen...

I de næste par uger stod de tre loko i Hundested, hvor man gjorde klar til deres sidste tur - L 2 og M11 skulle bl.a. have deres gearkasser sat i frigear, smøres op m.v. To dage før afgang ankom et hold tyskere fra MaK for at være med ved den sidste klargøring.

Efter de sidste forhandlinger med DSB og DB var man endelig klar til »den sidste køretur«! Den 22. februar om morgenen kørte lokomotiverne mod Tyskland med M9 som trækraft. Med sædvanlig tysk grundighed skulle de tre maskiner underkastes endnu et eftersyn i Puttgarden, inden den videre tur til Moers, MaK's reparationsværksted i Vesttyskland. Her vil man sætte dem i stand med videresalg for øje.

Således endte tre lokomotivers karriere ved de danske privatbaner, måske knap så glørværdig som man kunne ønske - men motorhavarier er man sjældent herre over!! Nu bliver det spændende at følge de to sidste MaK lokomotiver, HP 13 og ØSJS M10. Hvor længe de får lov til at leve? □

Annonce

Nærmere oplysning om udflugter til bl.a.

Rjukanbanan i Norge (som snart nedlægges).

Växjö-Hultsfred-Västervik (med smalsporet damp-tog og skinnebus samt damp-sejltur på Helgasjön).

Jernbanemuseet i Kristianstad fås hos:

Nordisk Jernbane-Klub

Rekvirer program på tlf. 42 17 88 04,
42 12 06 16 eller 42 27 13 09.

Udflugt

Så er Dansk Jernbane-Klub, Midtjysk Afdeling atter »på banen« med en udflugt. Lørdag den 26. maj 1990 kører vi blandetog på Odderbanen med HHJ DL 11 (»Marcipanbrød«), personvognen HHJ C 27 (MHVJ) samt et par godsvogne.

Prisen for deltagelse i udflugten bliver **kun kr. 50** - børn under 12 år kr. 30.

Tilmelding sker ved henvendelse til Troels Poulsen, Åparken 2, 1., 8300 Odder, tlf. 86 56 03 15 senest den 10. maj 1990. Her oplyses også køreplanen for udflugten. Bemærk begrænset deltagerantal.

På gensyn Bestyrelsen



Flintholmholdet med venner ved Køge Havn den 11. november 1989. Bemærk billeder af Stauning på endeperronen, en fødselsdag skulle fejres. Foto: Alf Blume

Støt dit lokale arbejdshold

Arbejd med! - siger Alf Blume fra Flintholmgruppen i denne beskrivelse af et arbejdsholds mange facetter. Dette er også historien om, hvordan CU 4160 kom på skinner.

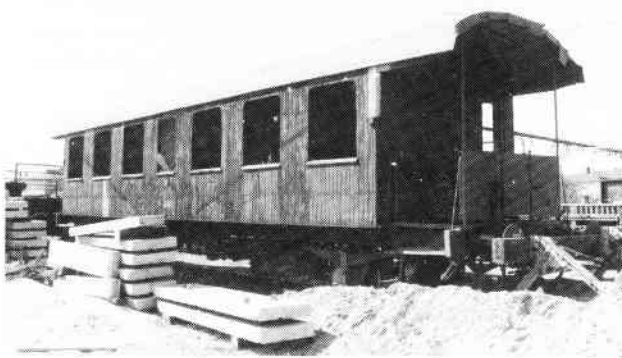
Jeg er en af dem, der på udflugter og lignende render rundt med adskillige kameraer, og det har jeg gjort nu i fem år. Før det var jeg kun mere løseligt interesseret i jernbaner og ikke medlem af DJK, men havde dog med jævne mellemrum min gang ved remiser og baneterræner akkompagneret af kameraets livlige klikken.

Når jeg mødte nogen fra klubberne og spurgte om dette eller hint materiels tilstand og mulighed for at se det i drift i fremtiden, fik jeg nogen gange nogle spydige be-

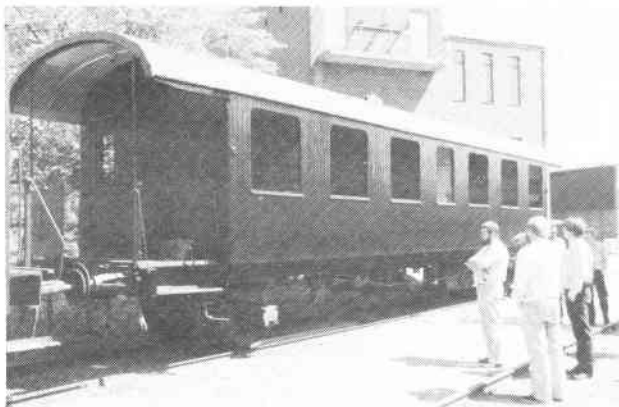
mærkninger om, at hvis bare der var en tiendedel af dem, der fotograferede veteranmateriellet, der ville deltage i restaureringen og vedligeholdelsen af det, så ville man jo nok kunne... Dette blev så fulgt af et par lavmælte forbandelser mod fototusser i al almindelighed, og man kunne opfatte nogle af dem, der arbejdede, som en anelse gnavne.

Da der i vinteren 1988/89 blev oprettet et arbejdshold på Flintholm for restaurering af toakslede DSB-vogne (CU, CY, CX m.fl.), så tænkte jeg, at det måske alligevel var på sin plads at give de halvgnavne en chance, og se om de alligevel ikke var til at holde ud ved nærmere bekendtskab. Og gæt engang, de var nu ikke så slemme, hvad den følgende historie vil vise.

Jeg meldte mig altså under fanerne på arbejdshold Flintholm. I foråret 1988 gik gruppen på Flintholm i gang med færdiggørelsen af CU 4160, som havde været undervejs et stykke tid i Roskilde, og man havde den vanvittige plan at have vognen færdig til sommerens kørsler i Odense. De, som så vognen dette forår, måtte nødvendigvis tvivle stærkt på arbejdsleder Keld Haandbæks påstand om, at vognen skulle være køreklar inden måneder, da vognen var fuldstændig umalet - kun afrenset for gammel maling i få kupeer og døre, vinduer manglede, inkl. rammerne, linoleummet hang i laser, og hele undervognen var et virvar af gammel olie, maling, rust og beg, datidens tectylbehandling påført for årtier siden og flere steder undermineret af rusten. Denne undervogn skulle



CU 4160 i foråret 1989! Tænk, at den blev klar. Foto af Alf Blume



Åbenthus på Flintholm 20. maj 1989. Preben Clausen besigtiger med skarpe øjne CU 4160. Foto: Alf Blume

jeg komme til at kende særdeles godt, og jeg tilbragte mange fornøjelige timer under CU 4160 med boremaskiner og roterende stålborste, skraber, pensler, maling og andet til dette fag hørende værktøj. Det tager ret lang tid at få denne blanding af gammel maling, beg, rust og olie vasket helt af igen, da stålborsten sender den i en jetstråle ud i luften, og nogle gange lige i hovedet på dig. Visse steder af sådan en undervogn, med alle dens kinkelkroge, kan kun nås med børsten, hvis du accepterer at få møjstrålen i hovedet. Sådan er det bare.

CU 4160 »afleveres«

Som det kunne opleves ved kørslerne Odense/Højby og »Danmark for fuld damp«, så nåede vi det, men også kun lige. Toilettet måtte aflåses, da det ikke kunne færdiggøres inden sommeren, og selve afleveringsturen Flintholm-Odense var i ordets bogstaveligste betydning et arbejdstog; der blev malet under kørslen, noget der borger godt for CU'erens køreegenskaber på moderne skinner. Sæderne i i kupeerne blev sat i stand mellem Roskilde og Korsør, og linoleum i to kupeer i ventetiden i Korsør. På turen over Fyn slappede vi dog af med pils på bagperroren.



Flintholm arbejdssted passeres på vej til Odense den 8. juli 1989. Til højre ses bl.a. kommandoposten med mandskabsrummet nedenfor. Foto af Alf Blume

Efter sommerens kørsler kom CU 4160 tilbage til Flintholm, men vi fik også vores næste vogn CY 4640, som i skrivende stund er godt på vej og formodes at være med i sommerens tog 1990.

Udflugt for Flintholmgruppen

Arbejdsholdet havde i november 1989 en uforglemmelig udflugt for de aktive med venner fra Flintholm til Køge (havn) og retur, med indlagt krobesøg. Toget var oprangeret så simpelt som MT-CU, et net lille tog, og hyggen og samværglæden undervejs i den uoplyste og kun i en kupe opvarmede vogn var ikke til at tage fejl af. Her blev grundlaget vist lagt for en tradition.

Fremtiden

Efter denne CY-vogn står der endnu to CY'ere i kø, og om nogle år vil D-maskinegruppens trætog se sådan ud: to stk. CU, tre stk. CY og én EH, dertil måske privatbanernes Be 12 og C 204/205, der dog begge skal revideres først. På lidt længere sigt vil der også komme et par CX'ere en CRM og endnu en CU'er, men det forudsætter nok, at arbejds holdene støttes mere af dem, der nu er menige medlemmer af DJK, og at vi i løbet af det næste tiår får bedre arbejdsbetingelser for arbejds holdene, med indendørs opbevaring af alt kørende materiel, bedre værkstedsforhold m.m.

Her kommer jeg så frem til den dybere mening med dette skrivi; nemlig at jeg synes, at også du skal overveje at gøre en indsats på et arbejds hold eller ved en af foreningens baner. Hvis vi kan bringe flere ud af busken og ind i »varmen« på arbejdsstederne, så er materiellets chancer større i fremtiden. Altså giv det en chance - mød op til arbejdet, det er sjovere, end du tror. □

Danmark for fuld Damp 16. til 21. juli 1990

Turen starter i år i Korsør, og der overnattes i Skælskør, Nykøbing F, Rødvig, Nykøbing S og Høng. Turen slutter i Korsør. Toget kan medføre cykler til udflugter undervejs.

Priser: Voksen 900 kr., børn og pensionister 450 kr. overnatning i liggevogn i firepersoners kupe 35 kr. pr. nat pr. person. Måltider kan købes i toget.

Nærmere oplysning om turen og tilmelding på tlf. 75 86 21 20 hos Preben Clausen, D-maskinegruppen.

Udflugt med MO:

Svenska Motorvagnsklubben arrangerer den 25. maj 1990 udflugt med MO 1829 fra Fredericia til Niebüll over Tinglev og Tønder. Mulighed for at se banen til Dagebüll og eventuelt køre med den. Hjemturen går over Flensburg til Fredericia, og de svenske deltagere fortsætter til Varde.

Henvendelse om priser og afgangstider kan fås på tlf. 75 86 21 20 hos Preben Clausen, D-maskinegruppen.

Der Harz links um - mit Dampf

En betagende jernbaneoplevelse som endnu er mulig, men det haster! En meget personlig rejsebeskrivelse fra DDR, netop som det politiske opbrud var i gang.

Tekst: Knud Jensen

Fotos: Marie Louise og Knud Jensen

Da jeg søndag den 15. oktober 1989 sad ved morgenbordet i Hotel Zur Post i Wernigerode i DDR, havde jeg nær fået maden i den gale hals. Min rejsefælle, som egentlig ikke er jernbaneentusiast - han synes bare, at det er sjovt med gamle tog - kunne fortælle mig, at han på sin morgentur var kommet forbi lokalstationen Westerntor, og at han dér havde observeret, »at 8-toget til Nordhausen var forspændt et diesellokomotiv! Det var ikke særlig kønt; det lignede nærmest en forvokset rangertraktor!« Nu var åbenbart det ved at ske, som jeg havde frygtet på hver af mine 16 Harzrejser siden 1975: Diesellokomotivernes erobring af magten på det østtyske smalsporsnet. Først nægtede jeg at tro på hans beretning; senere måtte jeg desværre med græmmelse konstatere, at han havde ret.

Deutsche Reichsbahns smalsporsnet

DDR er et af de få lande inden for en overkommelig rejse-længde, som endnu kan byde på damp »live«. På de normalsporede strækninger i Østtyskland er dampdriften nu afviklet - eller i al fald næsten. Jeg har sidst set damplokomotiver på DRs normalsporsnet i 1988 i Haldensleben ved Helmstedt. Anderledes ser det ud på smalsporsnet-

tet. Her har damplokomotiverne indtil 1989 været fuldstændig enerådende, og er det endnu bortset fra to diesellokomotiver på Harzquerbahn.

Der er ikke nogen umiddelbar fare for, at de sidste syv smalsporsbaner skal blive nedlagt. De er nemlig alle underlagt »Denkmalschutz« som bevaringsværdige af kulturelle og turistmæssige grunde. Men dampdriften er tilsyneladende under afvikling. Alle syv baner er interessante. Dels går de alle gennem naturskønne områder, dels er de vidt forskellige. Endda med op til tre forskellige sporvidder. Hele smalsporsnettet omfatter ikke mindre end 235 km strækningsspor fordelt på følgende linier:

- ★ Putbus-Göhren på Rügen: 24,4 km - 750 mm.
- ★ Bad Doberan-Ostseebad Kühlungsborn West ved Rostock: 15,5 km - 900 mm.
- ★ Harzquer- und Brockenbahn i Harzen: 80,3 km - 1000 mm.
- ★ Selketalbahn i Harzen: 38,6 km - 1000 mm.

I Sachsen:

- ★ Cranzahl-Kurort Oberwieseltal i Erzgebirge: 17,3 km - 750 mm.
- ★ Radebeul Ost-Radeburg vest for Dresden: 16,5 km - 750 mm.
- ★ Freital Hainsberg-Kurort Kipsdorf syd for Dresden: 26,3 km - 750 mm.
- ★ Zittau-Kurort Oybin/Kurort Jonsdorf øst for Dresden: 16,0 km - 750 mm.

(Ifølge sidste meldinger fra DDR vil sidstnævnte bane dog blive nedlagt maj 1990).

Banerne i Harzen

Selv om alle syv baner som sagt har meget at byde på, både for jernbaneentusiaster og mere almindelige turister, så er banerne i Harzen så afgjort de mest interessante. Begge baner byder på stor skønhed af landskabelig karakter, ikke mindst i efteråret med Harzskovenes helt ubeskrivelige skønne farver. Hvad selve banerne angår, er de vidt forskellige trods deres indbyrdes nære beliggenhed og trods det, at de i vid udstrækning har samdrift. Hvad Harzquer- und Brockenbahn har i storhed og kraft, har Selketalbahn i lidenhed og ynde.

Harzquer- und Brockenbahn, som i daglig tale som regel kun kaldes Harzquerbahn, går fra Wernigerode i nord til Nordhausen i syd og forbinder således to Kreisstädte på hver sin side af Harzmassivet. Hertil kommer to sidelinier, nemlig en linie fra Drei Annen Hohne til Schierke (6,3 km) og en linie fra Eisfelder Talmühle til Stiege (13,5 km).

Sidelinien fra Drei Annen Hohne har i al fald tidligere gået helt op til toppen af Brocken (Blokstberg), en stræk-



Loko 99 5906 bygget i Karlsruhe i 1918 under vandindtagning i Alexisbad oktober 1988

JERNBANERNE I OG OMKRING ØSTHARZEN



Kortskitse, tegnet af forfatteren. Uden den farer man let vild i artiklen

ning på 18,6 km. Hvorvidt den stadig går helt op til toppen er svært at få bekræftet eller afkræftet. Siden 13. august 1961 - den dag den nu faldne Berlinmur blev bygget - har passagertrafikken i al fald været nedlagt på strækningen efter Schierke. I øvrigt er det slet ikke muligt for udlændinge og tyskere uden særlige papirer at rejse til Schierke. Området ligger p.g.a. den vesttyske grænse nærhed og militære installationer på Brocken i »Speergebiet«. Sidelinien fra Eislefelder Talmühle til Stiege hørte tidligere under Selketalbahn, men herom senere. (Note: Strækningen til Brocken er åbnet for turister i 1990: red.)

Harzquer- und Brockenbahns rigtige navn var oprindeligt Nordhausen-Wernigeröder Eisenbahn. Hovedstrækningen mellem Nordhausen og Wernigerode er 60,5 km lang og anlagt og åbnet i 1897 og 1898, mens sidebanen til Brocken åbnedes 1899.

Banen er anlagt som privatbane (aktieselskab), men blev i 1949 sammen med de øvrige østtyske privatbaner underlagt Deutsche Reichsbahn. (Det gamle navn for de Tyske Rigsbaner har altså overlevet her i DDR). Banen blev bygget af to årsager: til brug for transporten af Harzens store trærigdomme og til betjening af den dengang vågnende turisme. Den dag i dag betjenes stadig begge kategorier af transport - og tilsyneladende med et ikke ringe held.

Selketalbahn

Selketalbahn er en gaffelbane, der udgår fra Gernrode i den nordøstlige del af Harzen, og som løber mod syd til Alexisbad. Her deler den sig i en østlig gren til kredsbyen Harzgerode, mens hovedgrenen løber mod vest over Grünberge til Stiege på Harzquerbahns sidelinie fra Eislefelder Talmühle. Selketalbahns samlede længde er på 38,6

km, idet hovedstrækningen Gernrode-Stiege er på 35,7 km, mens sidegrenen til Harzgerode kun er på 2,9 km. Det samlede smalsporsnet i Harzen, der er åben for persontrafik, er således på ikke mindre end 118,9 km.

Selketalbahn løber, som navnet antyder, gennem Selketal. Banens oprindelige navn er Gernrode-Harzgeroder Eisenbahngesellschaft (GHE), og den er åbnet i tidsrummet 1887-92. Oprindeligt var banens vestlige endestation Hasselfelde nordvest for Stiege. I 1905 åbnede GHE en forbindelsesbane mellem Stiege og Eislefelder Talmühle på Harzquerbahn. Hermed var smalsporsnettene i Østharzen forbundet med hinanden. Banens hovedformål var - og er - at betjene træindustrien og den veludviklede minedrift i Østharzen. Hertil kom en voksende turisttrafik.

Banen blev i allerhøjeste grad berørt af krigsafslutningen i 1945, idet den blev totalt opbrudt indtil Stiege og sendt til Sovjetunionen som krigskadeerstatning. Den resterende strækning: Hasselfelde-Eislefelder Talmühle blev underlagt Harzquerbahn som en sidelinie til denne.

Imidlertid viste det sig snart, at de tunge industrier omkring Silberhütte og Strassberg ikke kunne undvære banetransport, hvorfor den russiske militærregering gav tilladelse til, at banen blev genanlagt. I 1949 var banen atter klar på strækningen Gernrode-Strassberg, og i 1950 på sidegrenen Alexisbad-Harzgerode.

Ret hurtigt opstod der dog store problemer for godstransporten. På grund af de meget små kurveradier og et for lille fritrumsprofil på strækningen Mägdesprung-Alexisbad var man ikke i stand til at befordre normalsporede vogne på transportører til de tunge industrier ved banens sydlige del. Alle transporter måtte ske med banens egne smalsporsvogne, hvorefter godset omladedes i Gernrode. DDRs regering besluttede derfor engang i 70'erne at genopbygge strækningen Strassberg-Stiege. Herved kunne man opnå, at normalsporede godsvogne på transportører kunne køres fra industriområderne omkring Silberhütte og Strassberg via Stiege til Harzquerbahn, hvor man ikke har sådanne problemer. Det var i øvrigt i sidste øjeblik, at denne beslutning blev taget. Alternativet: nedlæggelse af banen var absolut også på tale.

I 1984 var banen genanlagt, og regelmæssig drift kunne begynde. Det er i øvrigt helt pudsigt for en jernbaneentusiast at opleve, at man i 1984 anlægger en 14 km lang smalsporsbane med dampdrift.



Indtil midt i 70'erne var det ikke helt ufarligt at køre med Selketalbahn p.g.a. meget dårlige skinner.

I efteråret 1974 væltede et helt tog ned ad skråningen syd for Mägdesprung - heldigvis uden større personskader. På billedet er man ved at hente det tilbage på skinnerne igen ved hjælp af 99 5903 fra Jung 1897 samt en søstermaskine. Billedet er taget 4. oktober 1974 og skænket af en flink jernbanefunktionær, der selv har taget det

Tog 14 464 under udkørsel fra Alexisbad mod Harzgerode 18. oktober 1989. Maskinen er en af de »moderne« maskiner fra Harzquerbahn, der er skubbet over på Selketalbahn af diesellokomotiverne. Bygget hos Lokomotivbau »Karl Marx« ex. Orenstein Koppel i 1956



Driftsmateriellet

Selv om de to Harzbaner begge hører under DR, og er sat i forbindelse med hinanden via Stiege, er driftsmateriellet tilsyneladende knyttet til den enkelte bane. Den sidste officielle opgørelse over driftsmateriellet stammer fra 1975. Ifølge denne ejer Harzquerbahn 20 damplokomotiver, ét motorlokomotiv og én skinnebus. De to sidste har jeg aldrig set i drift. Endvidere ejer banen 71 firakslede bogievogne med åbne endeperroner, 11 pakvogne, fem godsvogne, 43 transportører til normalsporede vogne og 40 »løse« bogier, der kan sættes under de normalsporede godsvognes bogier. Bemærk det lille antal godsvogne, hvilket naturligvis skal ses i forbindelse med de mange transportører; Harzquerbahn transporterer modsat Selketalbahn så at sige intet gods i smalsporsvogne.

Selketalbahn ejer seks damplokomotiver, én skinnebus, som jeg aldrig har set i drift, 11 personvogne, to pakvogne, 40 godsvogne og otte specialvogne. En sammenligning mellem de to baners driftsmateriel taler sit tydelige sprog: Der er ingen diskussion om, hvem der er storebror og lillebror i den »familie«! Til ovenstående kommer så, at man omkring årsskiftet 1988/89 modtog to diesellokomotiver af normal DR-standard, blot til smalspor.

Damplokomotiverne

Harzbanernes damplokomotiver er en yderst interessant samling. Så at sige alle tyske lokomotivfabrikker er repræsenteret. Aldersmæssigt kan lokomotivparken inddeles i to hovedgrupper: Lokomotiver bygget omkring århundredeskiftet, og lokomotiver bygget i 1950'erne. Der findes dog også enkelte lokomotiver fra perioden derimellem.

De ældre maskiner er fortrinsvist knyttet til Selketalbahn, mens de yngre mest benyttes på Harzquerbahn. Det har naturligvis noget at gøre med behovet for størrelsen af trækraft. Alle lokomotiver er tenderlokomotiver, og flere af dem - især på Selketalbahn - er endvidere Malletlokomotiver. Det er igen de snævre kurver, der gør sig gældende. Især de helt gamle og de nyeste lokomotiver

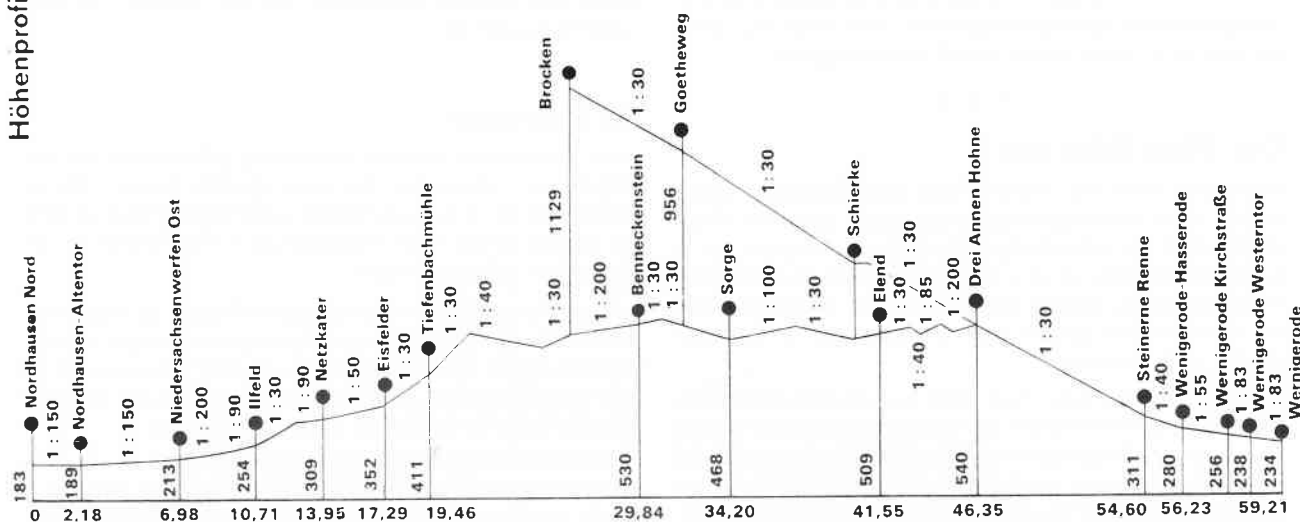
tiltrækker sig opmærksomhed. En meget benyttet maskine på Selketalbahn er nr. 99 59 01, en tokoblet Malletmaskine bygget hos Jung i 1887. Denne maskine er enhver jernbanefotografers drøm, men uøkonomisk som bare pokker. Tilsyneladende smider den størsteparten af kulene op gennem skorstenen, når der fyres under kedlen - og det gøres der ofte p.g.a. de stejle stigninger. I øvrigt er det kendetegnende for Selketalmaskinerne, at de har en særdeles kraftig røgudvikling. Mange minutter efter, at et tog har passeret, hænger tykke røgskyer over skinnerne i den ofte tunge og fugtige Harzluft.

Disse lokomotivers modsætninger er de 17 femkoblede maskiner fra 1950'erne. Disse lokomotiver er små kæmper på smalsporede skinner. Alene deres udseende indgyder stor respekt. Man ligefrem aner de fortættede kræfter i dem, når man kaster et blik på dem. Maskinerne er alle bygget mellem 1954 og 1963 til forskellige østtyske smalsporsbaner under betegnelsen »Einheitslokomotiven der Deutschen Reichsbahnen«, Baureihe 99,7. Fabrik: Lokomotivbau »Karl Marx« i Babelsberg (ex Orenstein & Koppel). Her er nogle tekniske data fra disse små kæmper: Hjulstilling: 1E1, tophastighed: 40 km/t, længde over puffer: 12.500 mm, vægt 48 t, driftsvægt: 61 t, drivhjulsdiameter: 1000 mm, maksimumsbelastning: 700 t. Med indførelsen af disse lokomotiver blev man i stand til at køre med transportører overalt på Harzquerbahn, også til tops på Brocken.

Mit dem Öl ist es vorbei

I slutningen af 1970'erne og begyndelsen af 1980'erne ombyggede man næsten alle disse lokomotiver til oliefyring, hvilket unægteligt nedsatte deres værdi som fotoobjekter. Ved mit besøg i 1984 kunne jeg dog til min store glæde konstatere, at man alligevel var gået tilbage til kulfyrring. Valutaknapheden havde tvunget DDR til at spare på de dyre oliedråber. På mit spørgsmål til en lokofører, om alle lokomotiver var gået tilbage til kul, svarede han lakonisk: »Ja, mit dem Öl ist es vorbei!«.

Et blik ind i et førerhus er i øvrigt nok til at konstatere, at kun brænderne er fjernet; de øvrige installationer er der endnu.



Lidt for nummermænd

DRs lokomotivnumre er et kapitel for sig, idet man ud af numrene kan læse en hel del om maskinerne. Eks.: 99 7241-5 har følgende betydning: 99 angiver, at det drejer sig om et smalsporsdamplokomotiv. 7 = sporvidde 1000 mm. 241 er lokets driftsnummer. Det sidste femtal opgives aldrig af DR ved identificering af en maskine. Dette tal er nemlig kun et særligt EDB-kontrolciffer. Alle østtyske lokomotiver er nemlig EDB-registrerede siden 1970. (Damp og EDB - unægteligt et paradoks!). Sporviddernes samlede angivelse ser således ud: 3 = 600 mm, 1 og 4 = 750 mm, 2 = 900 mm, 5, 6 og 7 = 1000 mm. Et stort O = oliefyret lokomotiv.

Diesellokomotiverne

Der har flere gange været små tilløb til indførelse af dieseldrift på smalsporsbanerne i DDR. Det er dog aldrig blevet til noget alvorligt forsøg. Nu lader det imidlertid til, at det er alvor. Som tidligere skrevet indsatte man to diesellokomotiver i daglig drift på Harzquerbahn omkring årsskiftet 1988/89. Det ene lokomotiv er af lidt ældre dato, mens det andet er helt nyt. Forespørgsel hos togpersonalet om den fortsatte udskiftning af damplokomotiverne gav vidt forskellige svar. Hovedkonklusionen er dog nok, at Harzbanerne fra 1996 udelukkende drives ved hjælp af diesellokomotiver. En af togførerne hævdede, at der var bestilt 30 af slagsen! Mange mente ikke, at der var grund til bekymring for dampdriften: »Man har mange planer i DDR, men ...« Stationsforstanderen i Alexisbad mente ligefrem, at man roligt kan se frem til årtusindeskiftet med dampdrift. Og som en lokomotivfører sagde: »Får vi dem, ja så får vi i al fald ingen reservedele til dem, og så er vi jo lige vidt!«

Indførelsen af de to diesellokomotiver har også fået indvirkning på dampdriften på Selketalbahn. Diesellokomotiverne har »skubbet« et par af de store damplokomotiver over på denne bane, så de ældste lokomotiver her ikke mere ses så meget i den daglige drift.

I øvrigt er der håb om, at der selv efter fuld dieseldrift stadig vil køre damptog på smalsporsbanerne. En voksende forståelse for disse jernhestes charme er under udvikling i Østtyskland. F.eks. kører man af og til veteran-tog(!) på Harzquerbahn med banens ældste lokomotiv, en tokoblet malletmaskine fra Jung bygget i 1898. Karakteristisk for dampinteressen i DDR er også, at der nu langs smalsporsbanerne står mange østtyske fotografer

langs banestrækningerne; tidligere var sådanne særheder forbeholdt englændere, vesttyskere og enkelte danskere.

Køreplanen

Toggangen på Harzbanerne er af varierende tæthed. På hverdage gennemkører tre togpar på hele strækningen Wernigerode-Nordhausen Nord. Hertil kommer yderligere to togpar på delstrækningerne Wernigerode-Drei Annen Hohne-Schierke, Wernigerode-Benneckenstein, Nordhausen Nord-Hasselfelde og ét togpar Nordhausen Nord-Ilfeld, Eisfelder Talmühle-Hasselfelde og Eisfelder Talmühle-Stiege-(Gernrode). På Selketalbahn kører der dagligt tre togpar Gernrode-Stiege, Gerrode-Alexisbad-Harzgerode og Alexisbad-Harzgerode.

Hastigheden på Harzbanerne er yderst beskeden. Turen Weingerode-Nordhausen tager således 2 t 42 min. for hurtigste forbindelse, og 3 t 57 min. for den langsomste. Det giver en gennemsnitshastighed på 22,4-15,3 km/t for de 60,5 km. På Selketalbahn går det endnu langsommere. På strækningen Gernrode-Stiege (35,7 km) bruger toget små 3 timer til turen, hvilket giver en gennemsnitshastighed på kun små 13 km/t. Den lave hastighed skyldes naturligvis de store stigninger og de mange



Toget fra Nordhausen-Eisfelder Talmühle fortsætter opad bakken fra Stiege mod Hasselfelde 18. oktober 1989

snævre kurver. I ingen af tilfældene er opholdene på mellemstationerne nemlig særligt store. Men mon ikke det er på tide, at vi tager en tur ud på strækningerne?

★ ★ ★

Der Harz links um

En rundtur med tog i Harzen med udgangspunkt i Weinigerode er en temmelig besværlig affære - og indtil 1989 i al fald kun for morgenduelige. Eneste mulighed for at komme hele vejen rundt var at starte kl. 6.35. Når turen er så besværlig, skyldes det ikke mindst, at der skal skiftes tog hele seks gange, samt at køreplanerne ikke passer for godt sammen.

Med køreplansskiftet maj 1989 er det imidlertid nu muligt at starte fra Wernigerode klokken godt 9 om morgenen og være tilbage igen ved 19-tiden. Altså en tur på 10 timers længde over en strækning på 140 km. Gennemsnitshastighed: 14 km/t! Ikke imponerende, men en førsteklases jernbaneoplevelse, der ikke findes nogen anden ret mange steder i Europa.

Er det damp i dag?

Og nu står vi så på lokalbanegården Westerntor i Wernigerode og venter på tog 14 403, der skal afgå kl. 9.07. Toget kommer fra hovedbanegården én km herfra. Herfra udgår Harzquerbahns tog fra egne perroner tæt op ad perronerne for togene på hovedstrækningen Halberstadt-Ilsenburg. Westerntor er banens egentlige station, selv om remiser og kulgård ligger ved hovedbanegården.

Vi er meget spændt på at se toget, når det dukker op, rundt i kurven. Er lokomotivet i dag med damp? eller skal vi genopleve »skandalen« fra forleden dag, da vi kørte en mindre tur med banen; dengang var trækraften et osend diesellokomotiv? Nej, nu hører vi den dybe fløjte tone fra en 1E1'er, og vi ser røgfanen løfte sig højt op over trætoppene. Lidt efter dukker selve lokomotivet op i al sin kraft og vælde og kører ind til perronen under kraftig røgudvikling, og lokomotivet kører retvendt, som det plejer!

Perronerne er fyldt med forventningsfulde passagerer, og det samme er toget! Men vejret er også ideelt for en Harztur: strålende solskin og næsten ingen vind. Hertil kommer, at man også i DDR har efterårsferie i denne uge. Toget er sammensat som de fleste tog på banen: damploko-pakvogn-fem små personvogne med åbne endeperroner. Med nød og næppe får vi alle passagerer ombord, selv om vi må stå som de berømte sild i en tønde. Allerede ved næste holdeplads må vi efterlade 30-40 passagerer; der kan ganske simpelt ikke stoppes flere mennesker ind i de små vogne. Et forsigtigt skøn over antallet af passagerer fortæller, at der nu er omkring 125 mennesker i hver vogn. 600-700 rejsende er altså på vej op i bjergene. Vi er dog ikke så nervøse ved den manglende plads, for erfaringen siger os, at når vi når Drei Annen Hohne, letter presset ganske betydeligt. Men det er trods alt en tur på 40 min., inden det atter giver luft. Værst er det naturligvis for niårige Louise. Det er ikke let at trække vejret dybt nede i dette menneskemylder.

Banen har endnu to holdepladser i byen. Næste stop er Kirchstrasse. Det er her vi må efterlade de første passagerer. Efter trinbrættet fortsætter toget for fuld damp gennem Kirchstrasse, hvor toget over en strækning af et par hundrede meter kører i selve gaden. Efter endnu et par km's kørsel når vi frem til Wernigerodes sidste bane-

gård, Wernigerode Hasserode. Her går mindst 100 passagerer forgæves.

Op i bjergene

Efter Hasserode forlader vi byen og påbegynder nu opstigningen i bjergene. En imponerende togtur! På en strækning af 12 km overvinder vi en højdeforskel på 229 m; mange steder med stigninger på 1:30, hvilket er meget for en adhæsiionsbane.

Første stop i bjergene er Steinerne Renne, et meget benyttet af- og påstigningssted for Harzvandringer. Holdepladsen ligger umiddelbart efter en 180° kurve med så lille en kurveradius, at forreste og bageste del af toget næsten kører parallelt ved siden af hinanden.

Efter Steinerne Renne går det gennem 70 kurver op til bjergstationen Drei Annen Hohne. På samme strækning ligger banens eneste tunnel, der er 70 m lang og oven i købet ligger i en kurve. Lokomotivet udfører et fantastisk stykke arbejde med dampslag og en røgudvikling, der må få enhver dampfan til at føle sig som i den syvende himmel. Farten er naturligvis ikke imponerende, højest omkring 20 km/t. Undervejs åbner skovene sig flere gange og åbenbarer en fantastisk udsigt over bjergene. Havde der ikke været så mange passagerer med, havde vi stået på sidste vogns åbne endeperron og nydt synet af såvel landskab som lokomotiv, der ofte viser sig efter udkørselen af en kurve.

I Drei Annen Hohne er der syv min. ophold. Man føler næsten, at det er nødvendigt for lokomotivet at holde en pause, så det kan få pusten igen! Det går som ventet: de fleste passagerer står af, så der nu bliver god plads i toget.

Tidligere udgik fra Drei Annen Hohne en normalsporede bane til Elbeingerode. Denne bane nedlagdes i 1969. Den normalsporede banes station ligger stadig lige øst for smalsporsstationen, og der er stadig perrontunnel mellem de to banegårde. I dag tjener den nedlagte banegård som restaurant. Som tidligere fortalt har Drei Annen Hohne stadig en sidelinie, idet det er herfra Brockenbahn udgår. Ifølge køreplanerne går banen kun til Schierke. Med stor sandsynlighed fortsætter banen dog stadig helt til toppen af Brocken, der med sine 1129 m er Harzen højeste bjerg. Ifølge en brochure over Harzquerbahn udgivet af det østtyske trafikministerium gennemløber banen ikke mindre end 57 kurver, hvoraf de mindre kun har en kurveradius på 60 m. Også her er stigningerne ofte 1:30. Det bliver spændende at erfare, om den nye politiske situation i DDR også betyder, at Brockenbahn genåbnes for turister. Så kender jeg nogle, som bliver blandt de første!

Gennem Speergebiet

Den videre fart fremad går gennem et såkaldt »Speergebiet«. Det vil sige et område, hvortil almindelige mennesker ikke har adgang. Da man i 1945 trak demarkationslinien mellem Vesttyskland og Østtyskland, kom denne til at ligge sådan, at den på store strækninger følger Harzquerbahn i en afstand af bare 30-40 m. Nu er det jo imidlertid ikke muligt at afbryde en gennemgående bane over en delstrækning, så østtyskerne må krybe til korset og lade os passere. Dette sker bare ikke sådan uden videre. I Drei Annen Hohne står geværbevæbnet jernbanepoliti på toget for at ledsage os gennem Speezone, (dog næppe nu i 1990).



Loko 99 7245 («Karl Marx» 1954) kører gennem Kirschstrasse med tog 14403 20. oktober 1989. Hvem taler om støjproblemer på DanLink?

I spærrezonen ligger to stationer: Elende og Sorge. (Hvilke navne i den givne situation!). Kun folk med papirerne i orden får lov til at stige af, når toget holder. Sorge har tidligere været jernbaneknudepunkt. Den nu nedlagte Südharzeneisenbahn havde en smalsporlinie fra Braunlage i Vesttyskland til Tanne øst for Sorge i DDR. Denne linie skar Harzquerbahn i Sorge. Ved 2. verdenskrigs afslutning blev linien hugget over af jerntæppet, hvorefter den blev nedlagt. Inden den endelige nedlæggelse overgik strækningen Sorge-Tanne dog en kort tid som sidelinie til Harzquerbahn med godstrafik.

Strækningen fra Drei Annen Hohne til Benneckenstein løber for størstedelens vedkommende gennem store skovstrækninger, der dog af og til åbner sig i vidtstrakte udyrkede områder. Hele strækningen løber uden længere stigninger eller fald over Harzens højdeplateau. En særegen oplevelse er naturligvis linieføringen langs jerntæppet. Grænsen er stærkt bevogtet med flere rækker pigtråd mellem hvilke der findes nypløjede arealer. Endvidere findes (eller fandtes?) mængder af vagthunde bundet til løbekæder.

Mod Stiege via Eisfelder Talmühle

I Benneckenstein krydser vi et af de mange godstog med træstammer. Togene er som regel temmelig små, ofte kun med tre-fem normalsporede godsvogne på transportører; man har formodentlig trækraftproblemer p.g.a. de stærke stigninger.

Efter Benneckenstein fortsætter vi enøru et langt stykke i højderne. Her, som alle andre steder på Harzquerbahn, kan vi konstatere, at sporet inden længe skal udskiftes. De nye skinner ligger allerede i sporet. Det lover godt for banens fremtid, at man tilsyneladende vil forny sporet i hele banens udstrækning. Efter syv-otte km's kørsel går det pludselig stærkt nedad. Vi har nu overvundet Harzens højderyg og resten af vejen til Nordhausen går det nedad. (Se tegningen af banens højdeprofil!)

Et par km før Eisfelder Talmühle passerer vi trinbrættet Tiefenbachmühle. Her er det en stor dampoplevelse at

stå og iagttage togene, når de kører den anden vej under udvikling af kraftige damp- og røgskyer, mens dampslagene giver genlyd i bjergene. Eneste skår i glæden er, at lokomotivet kører baglæns.

I Eisfelder Talmühle står vi af toget, der fortsætter til Nordhausen Nord gennem Ilfeld og Niedersachswerfen Ost. De sidste syv km fra Niedersachswerfen løber banen parallelt med hovedbanen i et par hundrede meters afstand. I Nordhausen føres banen ind til lokalstationen Nordhausen Nord, der ligger ved siden af hovedbanegården. Lokalstationen er en smuk bygning, der udefra ser meget velholdt ud; det kniber mere i det indre. Foran stationen udgår Nordhausens lille gaffeldelte sporvognsline, som absolut er et nærmere studie værd. Den er blevet moderniseret med nyt materiel og med nye strækninger i begyndelsen af 1980'erne.

Togskifte

I Eisfelder Talmühle, der er forgreningsstation til banerne i den østligste del af Harzen, står vi på toget til Hasselfelde. Det er netop ankommet fra Nordhausen. Efter vandindtagning er det klar til afgang. Stationen ligger absolut øde i bjergene. Der findes så at sige ikke et hus i nærheden. Det er helt tydeligt, at den er anlagt, hvor to dale mødes med det ene formål at tjene som forgreningsstation. I øvrigt har stationen restaurant, som alle andre stationer på Harzbanerne. Man behøver sandelig ikke at tørste under sådan en rundrejse! Selv nedlagte stationer, der nu fungerer som trinbrætter, har beholdt deres udsænkningssed.

Det er tydeligt, at vi nu forlader hovedlinien. Mens vi før kørte i et femvognstog, er der nu kun tre personvogne i toget. De er stadig af samme slags, omend knap så velholdte. Vognene, der er med polstrede træsæder, er bygget i 1920 på vognfabrikken i Wismar. Fra Eisfelder Talmühle går det atter stejlt opad, stadig med lokomotivet retvendt. Som tidligere omtalt hørte denne del af banen oprindeligt under Selketalbahn. Men da hovedparten af denne blev brudt op som krigsskadeerstatning efter 2. verdenskrig overgik forbindelsesbanen som sidelinie til Harzquerbahn, og det er den stadig. Efter ni km's kørsel når vi Stiege og forlader toget og dermed Harzquerbahn. Toget fortsætter endnu fire-fem km til Hasselfelde.

Stiege station

Stiege station, der ligger ved byen af samme navn, er en interessant station. Indtil 1946 og igen fra 1984 har den været jernbaneknudepunkt. I dag er den tillige overgangsstation mellem Harzquerbahn og Selketalbahn.

Der er god tid til et nøjere studium af dette jernbaneknudepunkt, idet overgangstiden til vort tog til Alexisbad er på godt en time. Jeg besøgte også Stiege i 1979. Alltså før stationen igen blev jernbaneknudepunkt. Da så stationsbygningen temmelig miserabel og faldefærdig ud. Nu er den imidlertid fikset vældigt op, og sporarealet er omlagt og udvidet. Som et særligt kuriosum kan nævnes, at der umiddelbart vest for stationen er anlagt en ringbane. Denne ringbane bruges til at vende togene fra Selketalbahn, inden de kører mod Eisfelder Talmühle og omvendt. Derved undgår man omløb i Stiege, ligesom man opnår, at maskinerne altid kører retvendt fra stationen. Der er nemlig ikke ret gennemkørsel mellem de to linier. Det er dog kun godstogene, der får denne karrusel-tur. Det lykkes os i øvrigt at få taget et par gode billeder af vort tog fra Eisfelder Talmühle under dets udkørsel fra Stiege; det går nemlig temmelig kraftigt op ad bakke mod

Hasselfelde. Mens vi venter på afgang mod Alexisbad, ankommer et godstog fra øst. Det er forspændt et af disse rædselsfulde diesellokomotiver.

Turen til Alexisbad går uden de store stigninger over byerne Grünberge (købstad), Strassberg og Silberhütte (stor kemikaliefabrik). Banen, der som tidligere nævnt er nyanlagt, er af meget høj standard. Allerede i begyndelsen af 1970'erne drøftede man en genanlæggelse af banen, og det vedtoges faktisk, at den skulle være færdig til indvielse i 1980. Nu sker alt i DDR ikke altid efter planerne, og jeg spejdede forgæves i flere år efter påbegyndende anlægsarbejder. Til sidst havde jeg helt opgivet at se banen genanlagt. I efterårsferien 1983 var man imidlertid i fuld gang. Tilsyneladende manglede man kun den endelige sporjustering, og ved sommerkøreplanens ikrafttræden i 1984 påbegyndte man driften. Banen er i øvrigt genanlagt på den oprindelige tracé.

Jernbaneknudepunktet Alexisbad

Ved 14-tiden når vi frem til forgreningsstationen i Alexisbad. Denne station er den rene småbaneidyl med et stort sporareal. Stationen ligger i en dyb dal, der især i solskin om efteråret er en fryd for øjet med træernes mangefarvede løv. Her er næsten altid mindst to damptog på stationen ad gangen. Her tages vand ind og her læsses kul.

Vort tog fra Stiege - maskinen kører nu baglæns - er egentlig gennemgående til Gernrode, banens anden endestation. Imidlertid skal det lige et smut ud ad sidelinien til Harzgerode, inden det fortsætter nordpå. Strækningen er kun på 2,9 km, og toget er tilbage igen i løbet af en halv time. Det er i øvrigt en stor oplevelse at se toget køre mod Harzgerode, da stigningen ud af stationen er temmelig kraftig. Er det så oven i købet en af de gamle maskiner fra 1890'erne, der er forrest, så er synet ganske simpelt ubeskriveligt. Er man heldig, kan man få endnu en storslået jernbaneoplevelse i Alexisbad. Banen mod Stiege og banen mod Harzgerode løber nemlig parallelt ud af stationen over en lang strækning, og ofte sendes to damptog afsted samtidig. I dag vælger vi at fotografere udkørselen og nyde vor eftermiddagskaffe på stationen, mens toget er i Harzgerode.

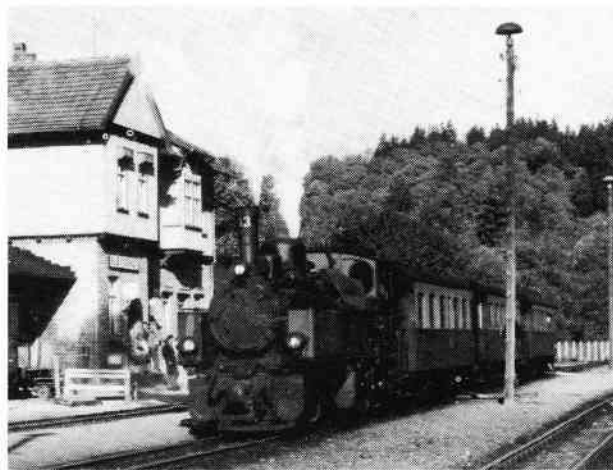
Tilbage til udgangspunktet

Kl. 14.41 er vi atter klar til start. Og nu går det ad snævre kurver og skrappe stigninger mod nord. Undertiden undres man over, at der overhovedet er frirum nok til, at toget kan passere klipper og træer. Og smuk er turen ned gennem Selketal med den brusende flod Selke lige udenfor vinduerne.

Tidligere fandtes en enkelt station, Mägdesprung, mellem Alexisbad og Gernrode. Den er nu nedsat til trinbræt, men fungerer alligevel som krydsningsstation. Togpersonalet klarer selv krydsningen ved hjælp af førstankommende togs personale og radiotelefoner.

Kl. 15.43 når vi frem til Gernrode efter godt seks en halv times oplevelsesrig damptogskørsel. I Gernrode føres banen ind til egen station, der er yderst velholdt. Her findes også banens hovedremiser. Et blik ind af vinduet fortæller, at banens ældste lokomotiv ikke er på arbejde i dag.

Overfor lokalstationen ligger dens modsætning: den meget forfaldne hovedstation. Gernrode er en forholdsvis stor by, men da stationerne ligger et stykke udenfor byen, er det begrænset, hvor mange mennesker, der kommer til Gernrode med tog om dagen. Selketalbahn



Tog 69 717 på Alexisbad

naturligvis ufortalt. Her ligger det årlige passagertal på omkring 300.000 rejsende.

»Honecker faldt i Gernrode«

Der er en halv times ventetid på toget til Quedlinburg. Den benyttes til et besøg på jernbanerestauranten i Gernrode. Mens vi nød vor Bier der, kom meddelelsen i radioen om statspræsident Erich Honeckers fald. Først var der fuldstændig tavshed, derefter skreg man af grin, muligvis fordi meddelelsen var ledsaget af oplysningen om, at han trådte tilbage af helbredsmæssige årsager. Kl. 16.15 påbegynder vi hjemturen til Wernigerode med togsift i Quedlinburg og Halberstadt. I Halberstadt er der en times ventetid. Den benytter vi til en tur på byens sporvejsnet.

Vandreture i Harzen

Otte dages ophold i Harzen er ikke for meget. Og så er det billigt. Nu er det naturligvis ikke til at sige, hvordan forholdene vil blive fremover, men i 1989 kunne et ophold på Hotel Zur Post i Wernigerode med fuld pension og syv overnatninger gøres for 1060 kr. Blot må man være indstillet på, at rejsen skal planlægges i god tid. På grund af en meget lille hotalkapacitet i DDR, er det nødvendigt at hotelophold er reserveret og betalt hjemmefra. Dette klares lettest gennem et dansk rejsebureau, der har forbindelse med »Reisebüro der DDR« i Berlin. F.eks. DSB, FDM eller Scandinavian Tours i København. Det sidste er ekspert i Østtyskland. Jernbaneture i Harzen kan kombineres med traveture i det skønne landskab. Herved kan en Harztur også blive en oplevelse for den del af familien, der måske ikke er så bidt af damplokomotiver. Hertil kommer de mange kulturelle seværdigheder i Harzen og omegn.

Med hensyn til traveture, er det en god ide at tage toget op i bjergene og gå tilbage til en eller anden station. Som eksempler på gode traveture, der også giver jernbanemæssige oplevelser kan nævnes:

- ★ Drei Annen Hohne-Steinerne Renne langs banen eller ad stier (8-10 km),
- ★ Benneckenstein-Tiefenbachmühle langs banen over en lang strækning (10-11 km),
- ★ Harzgerode-Alexisbad (3 km),
- ★ Alexisbad-Mägdesprung ad landevejen langs banen (4 ½ km),
- ★ Harzgerode-Silberhütte (6 km),
- ★ Ilfeld-Eisfelder Talmühle (7 km).

Går man turene i den angivne retning, vil man på langt den største del af vejen gå i den rigtige retning: nedad! □

Muren falder!

Efter mere end 25 års total adskillelse, er de to Tyskland så småt i færd med at normalisere forholdene. Delingen af Tyskland i 1945 har naturligvis også haft betydning for jernbanerne. Nedenfor ses lidt på de barokke forhold på Berlins S-banenet.

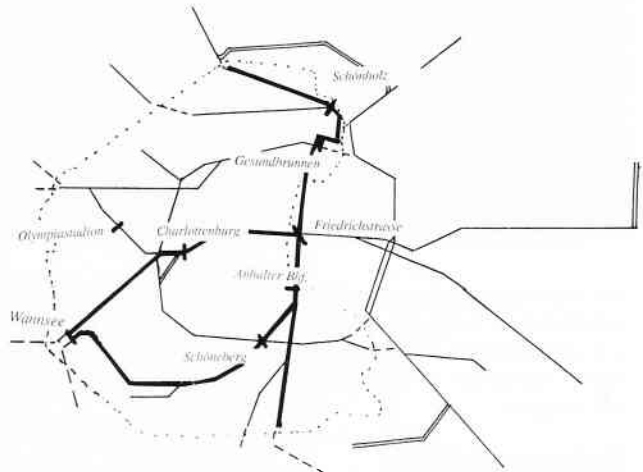
Tekst og fotos: Mogens Duus

Vi starter i 1945, da afslutningen af den anden verdenskrig satte sine markante spor gennem Europa i form af grænsedragning, herunder den særlige deling af millionbyen Berlin i fire zoner uden særlige hensyn til de eksisterende trafikforbindelser. Berlins S-banenet var dengang blandt de mest moderne i Europa, bl.a. udstyret med automatisk linieblokanlæg og med maksimalhastigheder på helt op til 120 km/t (nogle få tog 140 km/t!) og havde ikke mindst i de sidste krigsår været en af byens vigtigste livsnerver.

Af frygt for bombardementer lod man i krigsårene bl.a. fjerntogene vende på banegårde i byens udkant, mens S-tog besørgede al trafik derimellem. Dette lod sig gøre næsten uden driftsforstyrrelser, men da krigen den 16. april 1945 nåede helt ind i byen, måtte man få dage efter i stadig stigende grad foretage indstillinger af driften, og den 26. april 1945 brød trafikken endeligt totalt sammen som følge af ødelæggelser af strømforsyningen.

Krigsskaderne blev enorme og uoverskuelige: Stationer, sikringsanlæg, spor, broer og tog bar tydelige præg af luft- og artilleriangreb. Brodækket på en tunnelstrækning var bl.a. blevet ødelagt, og flygtende mennesker, der søgte skjul i de tog, man af beskyttelsesgrunde havde parkeret i undergrunden, led en frygtelig druknød, da vand fra floden Spree strømmede ind.

Sovjetunionen begyndte straks efter krigens afslutning



Skitse over elektriske S-baner i Berlin omkring 1970. »Muren« er indtegnet. Stiplede linier viser nedlagte strækninger som følge af murens opførelse, dobbelte streger viser elektrificeringer efter 1961 og endelig viser optrukne linier den del af vestnettet, der var i brug i 1987

at demontere krigsskadeerstatninger, eksempelvis i form af hele strækninger, et værksted og tog, idet nogle af togene dog blev returneret et par år senere. 80 firevognstog måtte afleveres til Polen, hvor de forøvrigt i nogen grad stadig anvendes i byen Danzig.

På trods af ødelæggelserne kunne man allerede den 6. juni 1945 genoptage den elektriske drift på et enkelt spor på en enkel strækning - og kun med et enkelt togpar - morgen og aften! Hen til slutningen af 1945 fik man un-



Berlinsk S-tog type 275, bygget omkring 1927, ankommer her til Charlottenburg den 22. april 1987. Tre linier var på dette tidspunkt i drift, og det indimellem med stort besvær. Ind- og udkørsel til Charlottenburg foregik med 10 km/t på grund af det forfaldne spor



Bahnhof Gesundbrunnen bærer også præg af forfald i flere etaper. Kun perronen længst til højre i billedet var i brug, mens de andre to var fjernet i to omgange

der store besværligheder et enkelt spor klart på de fleste strækninger. I oktober 1945 kunne man foretage de første inspektioner i den oversvømmede tunnelbane, men først i november 1947 var strækningen taget i brug i hele sin længde.

Delingen af Berlin

I 1945 overdrog verdensmagterne rettighederne til drift af S-banen i den isolerede by til de østtyske jernbaner. I begyndelsen af 1950'erne blev flere strækninger elektrificeret i fortsættelse af planerne fra før krigen, og enkelte steder udbygget. Investeringerne var dog alt i alt begrænsede. I 1957 var den samlede længde af elektrificerede strækninger 345 km, hvoraf godt halvdelen havde dobbeltspor. Til driften rådede man over 733 firevognstog. Som følge af de politiske stridigheder besluttede man som bekendt i august 1961 at opdele byen i to totalt isolerede dele - og herunder selvfølgelig også S-banenet. Al overgang, inklusive udveksling af vognstammer, blev begrænset til én forbindelse (Bahnhof Friedrichsstrasse), og alle baner, der i vestlig retning mod endestationer i Østtyskland blev afbrudt med undtagelse af to strækningsafsnit. Den hast, ændringerne skulle ske med, levnede ikke megen tid til at fjerne overflødige spor, så de blev liggende og groede langsomt til.

Banegården »Friedrichsstrasse« blev ombygget til en særlig overgangsstation med udsøgt kontrol af passagerer mellem de to bydele i form af adskilte perroner samt opstilling af et højt, tæt metalrækværk på begge sider af sporet fra stationen - der ligger i østtysk område - og ind til Vestberlin. En nord-/sydgående strækning (tunnelbanen) fik lukket flere stationer under østtysk område, og beholdt udelukkende omstigningsmuligheden på Friedrichsstrasse af hensyn til korresponderende vesttog. Vagter passede på, at ingen ved »en fejl« kom på et af de normalt gennemkørende tog på de spærrede stationer. Før delingen havde 500.000 berlinere dagligt krydset grænsen, mange med S-banen. Med et slag var det forbi, og to allerede i 1955 forberedte vendesløjfer på østlig side overfor vestlige banegårde kunne tages i brug. Også efter denne deling stod de østtyske jernbaner for driften.

Opdeling af driften

Det var herefter tydeligt, at østtyskerne ikke ønskede -

og næppe heller kunne - ofre de store summer på vedligeholdelse af nettet i Vestberlin. Mange andre og mere politisk bestemte forhold var imidlertid årsagen til, at vestberlinerne i eftersommeren 1961 indledte en total boykot af det østtysk drevne jernbanenet. De, der gik til billetautomaterne, blev udråbt som »kommunistvin«, og der blev fremstillet plakater med slagord som »Die Bahn unter Westkontrolle«. I løbet af kort tid svandt antallet af rejsende betragteligt. Før muren og boykotten havde vestnettet haft ca. 500.000 daglige rejsende, men det faldt derefter til kun 30.000. Det stabiliseredes dog atter på omkring 100.000 daglige passagerer.

Efter kort tid var banerne totalt nedkørte. Banemestrene, alle østtyskere, ønskede ikke at fortsætte deres arbejde, da sporet vitterligt var elendigt, og de ville blive gjort personligt ansvarlige for eventuelle ulykker af den vestberlinske kommandant. Der var løse svelleskruer, vogne slingrede på de vakkelvorne spor, der var skinnebrud, kørestrømskortsutninger og motorskader. Samtidig led kiosker og forretninger på stationerne en stille død, mens de vestlige myndigheder måtte betale to millioner vestmark årligt for vedligeholdelse og som garanti for, at tunnelbanen ikke blev spærret under østtysk område. Stemningen på S-banen var præget af mismod og frustration hos personalet, og i 1980 indledtes en stor strejke blandt personalet. Samtidig måtte man nødtvungent indstille driften på flere strækninger på grund af forfald, og ikke mindst fordi de mange broer var ødelagt. »Midlertidige« reparationer fra efterkrigsårene gav nu problemer, når eksempelvis broerne fik synlige revner på vitale steder i konstruktionen. I 1983 havde man kun 10.000 daglige rejsende.

Vestlig overtagelse

Den 9. januar 1984 blev vestnettet overtaget af »Berliner Verkehrsbetriebe«, som i forvejen drev undergrundsbane og busser. Man overtog godt 50 firevognstog, hvilket rækker til afvikling af driften på de 71,5 kilometer, som det var muligt at køre på. Et enormt genopbygningsarbejde forestod. Såvel stationer som spor skulle repareres, og strækningsafsnit, der endnu ikke var »stillgelegt« måtte midlertidigt afbrydes og »konserveres«, for at muliggøre en total ombygning af sporet. Arbejdet er endnu

En konserveret banegård! Ved Hitlers stadion i Berlin - som stadig anvendes - anlagdes en enorm S-banestation, kaldet »Bahnhof Olympiastadion«. Ikke mindre en 10 perronspor, hvorfra der flere gange i minuttet afsendtes tog mod Berlins andre banegårde. Den henligger nu tilgroet og forfalden - omløbssporerne til damplokomotiverne er fjernet for år tilbage, men de sidst anvendte S-togsspor ligger endnu i græsset



langt fra afsluttet, men flere af de lukkede baner vil blive taget i brug i begyndelsen af 1990'erne. Samtidig startede man hurtigt på projekteringen af de nye tog, hvoraf nogle prototyper blev sat i drift i 1986.

Besøg i 1987

I anden sammenhæng var undertegnede i Berlin i 1987, hvorfra illustrationerne stammer. Det første møde skete, da bussen, jeg rejste med, passerede over en tilgroet og forfalden banegård og dermed vækkede den slumrende jernbaneinteresserede! Blandt de oplevelser, der hæftede sig klarest, var turen med tunnelbanen gennem de spærrede stationer under Østberlin. Alt oplyst, så man kunne se de gamle stationsskilte og støvet tilbage fra 1962...! Overalt sås traceer og tilgroede spor. I bøger og tidsskrifter findes mængder af billeder fra de steder, hvor delin-

gen skete på tværs af banerne, samt tilgroede banerester i både øst og vest... Et eksempel er banen fra Wannsee mod øst til Dreilinden. Sporet er optaget på vestsiden, men under broen, hvor Østberlin begynder, lå sporet endnu. Ganske vist beskadiget, dér hvor kranen fra vest havde rykket skinner og tredieskinne op. På østsiden groede mellemstore birketræer midt i sporet så langt øjet rakte.

Epilog

Dette skrives mens radioen beretter om mulighederne for Tysklands genforening, og sætter yderligere perspektiv i de ovenfor beskrevne handlinger, der retteligt burde være uden for al menneskelig fornuft. Forfald kan også have en form for skønhed og et besøg i Berlin giver rig lejlighed til et studium heraf - foruden at byen har utallige andre tilbud til gæstende turister, også på østsiden. □

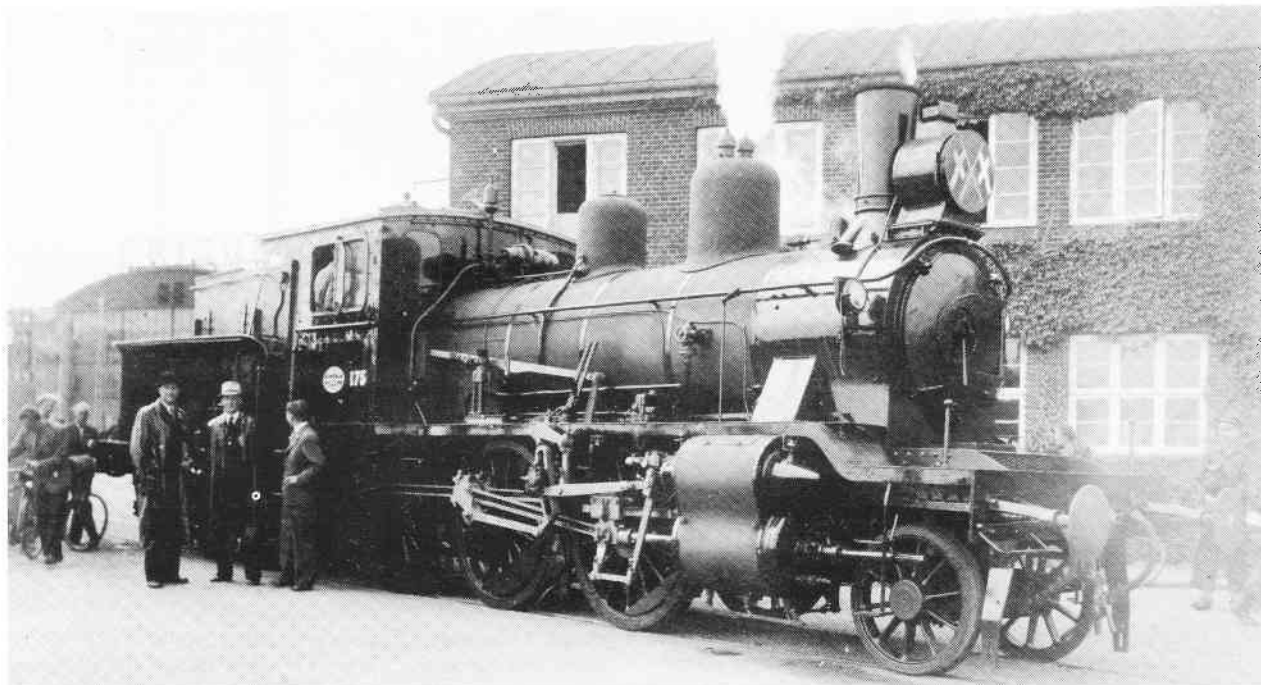
Sporhunden



Køteren var i sidste nummer vandret lunt indendørs i HTJs lynette på Skellevbjerg station. Rune Hansen, Kerteminde, blev den heldige blandt særdeles mange rigtige besvarelser (vi troede, det var svært). En præmie er afsendt.

Denne gang er sporhunden havnet i et mere standsmæssigt miljø, og derfor betragtes den karakteristiske station da også lidt på afstand. Et kig på ur og øvrige elektriske installationer må vist være rettesnor nok. Send dit gæt til redaktionen i Holte inden 1. maj. Foto den 18. februar 1990 af Jan Forslund.





Det norske lokomotiv type 21 nr. 175 forlader Frichs, august 1946. Bemærk pladen med det danske og norske flag over frontlygterne. (Arkiv: JMK)

Udenlandske lokomotiver i Århus

I årene 1946-50 blev norske og hollandske damplokomotiver repareret af virksomheden Frichs i Århus.

Af Asger Christiansen

I den sidste del af krigen 1940-45 havde virksomheden Frichs i Århus svært ved at skaffe de nødvendige materialer til produktionen, og det gav problemer med at opretholde beskæftigelsen. I flere tilfælde måtte arbejdet i værkstederne delvis indstilles, fordi man manglede enkelte materialer, der skulle leveres af underleverandører. Tiden umiddelbart efter befrielsen i maj 1945 gav ikke håb om en snarlig bedring af situationen. Alligevel var der glæde på Frichs, da man fik ordrer på reparation af udenlandske lokomotiver, for mange af de nødvendige reservedele skulle leveres af de pågældende jernbaner.

Lokomotiver fra Norge

Efter den tyske besættelse var lokomotiverne hos de norske statsbaner slidt mere eller mindre ned, ligesom mange var gjort ubrugelige ved sabotage. Behovet for reparationer var så stort, at de norske værksteder ikke magtede opgaven alene. NSB henvendte sig derfor til de danske og svenske statsbaner for at høre, om man rådede over ledig kapacitet; det gjorde DSB dog ikke. I stedet lod man i september 1949 henvendelsen gå videre til Frichs. Efter nogle måneders forhandlinger aftalte NSB og Frichs, at virksomheden skulle reparere 24 lokomotiver. Det drejede sig i de fleste tilfælde om både kedel- og maskinreparation, og NSB skulle selv levere de nødvendige materia-

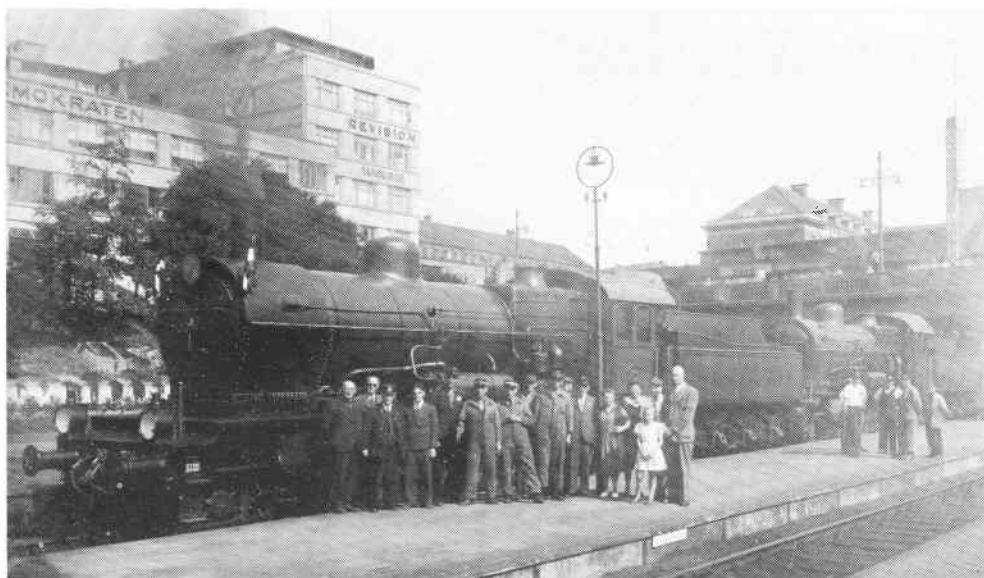
ler og reservedele. Reparationsprisen på hvert damplokomotiv kunne blive op til 125.000 kr., så der var tale om en ganske betydelig ordre.

De fire første lokomotiver ankom til Frichs i februar 1946, og resten fulgte årene derefter. Reparationerne blev udført på to typer lokomotiver. De fleste var af type 21, en trekoblet maskine med tender, der blev benyttet ved fremførsel af både person- og godstog. De øvrige lokomotiver var af type 32, en amerikansk bygget tendermaskine til persontog. Ved ankomsten til Frichs var maskinerne utroligt beskidte og flere havde skudhuller i bl.a. førerhusene. - Det sidste lokomotiv forlod Frichs i juni 1950.

Hollandske lokomotiver

I begyndelsen af 1946 modtog Frichs en henvendelse fra organisationen European Central Inland Transport, der bl.a. beskæftigede sig med istandsættelse af krigsskadt jernbanemateriel. Frichs afgav en redegørelse for virksomhedens kapacitet og blev derefter sat i forbindelse med de hollandske statsbaner, der havde et kolossalt behov for reparation af damplokomotiver. Mange var blevet skadet under krigen, og en del værksteder var ødelagt. Tillige var mange værkstedsmaskiner ført til Tyskland af de tyske tropper.

Efter endt renovering holder de hollandske lokomotiver nr. 3705 og nr. 7 klar til afgang mod Holland på Århus H., august 1947 (arkiv: JMJK)



Den hollandske generaldirektør og maskinchef besøgte Frichs, og der blev truffet aftale om reparation af et stort antal persontogslokomotiver. Hollænderne ønskede også at få bygget et større antal lokomotiver på Frichs, men virksomhedens ledelse måtte desværre konstatere, at virksomhedens kapacitet var for lille.

Det var ikke endeligt fastlagt, hvor mange lokomotiver, der skulle repareres, men Frichs regnede med, at arbejdet ville strække sig over mange år. I forvejen var sporene i værkstedshallerne fuldt udnyttet, og det besluttedes derfor at opføre et nyt værksted til lokomotivreparation. Der var ikke plads til en ny hal på fabriksområdet, så det nye værksted blev opført syd for virksomheden på arealet mellem Søren Frichs Vej og Århus Å. Det nye værksted blev bygget på rekordtid i sommeren 1946; det havde seks spor, og foran bygningen anlagdes en skydebro. Værkstedet blev benævnt åværkstedet, men da det lå uden for selve fabriksområdet, fik det hurtigt øgenavnet Sibirien (det blev i øvrigt revet ned i maj 1989).

De første fem lokomotiver ankom til Århus i oktober 1946. To af maskinerne var under damp og trak de øvrige tre samt en sovevogn til togets 12 lokomotivfolk. Vognen blev stående et par dage på Frichs, idet hollænderne skulle instruere fabrikkens medarbejdere i lokomotivernes konstruktion m.m. Under opholdet i Århus arrangeredes bl.a. byrundvisning for hollænderne. Ved hjemrejsen blev sovevognen koblet bag på Nord-Express, og ifølge dagspressen var lokomotivfolkene »belæsset med Fødevarepakker og gode Indtryk fra Aarhus«.

De fem lokomotiver var af type 3700, d.v.s. en trekoblet persontogsmaskine med tender. Efter endt reparation blev de prøvekørt af hollandske lokomotivførere på strækningen Århus-Langå og derefter sendt til Holland. Samtidig ankom endnu fem maskiner af type 3700 til Frichs. De to af lokomotiverne blev ophugget og de anvendelige dele (bl.a. en kedel) benyttedes ved reparation af de øvrige tre, der kunne afleveres i februar 1948.

Esperanto som kommunikation

Lokomotiverne gennemgik en fuldstændig renovering, kedlen blev løftet af og f.eks. blev fyrcassernes støttebolte udskiftet. Til sidst blev maskinerne malet grønne med sort røgkammer. Under arbejdet opholdt en hol-

landsk tilsynsførende sig i perioder på fabrikken, og han blev hurtigt kendt for sine høje kvalitetskrav. Som følge af den netop afsluttede verdenskrig var han meget tysk-fjendtlig, og han nægtede pure at tale tysk. Engelsk kunne han ikke, så kommunikationen foregik på kunstsproget esperanto, idet en af Frichs maskinarbejdere var formand for en esperantoforening, så han kunne fungere som tolk.

Som nævnt forventede Frichs at reparere et stort antal lokomotiver fra Holland. Alligevel blev det kun til otte, hvilket havde flere årsager. For det første blev arbejdet på hvert lokomotiv større og dyrere end forudset, og det gav de hollandske statsbaner problemer med at få tilladelse til udførsel af den nødvendige valuta. For det andet blev de hollandske værksteder genopbygget hurtigere end forventet, hvorved behovet for reparationer i udlandet delvist forsvandt.

De otte lokomotiver var i drift indtil midten af 1950'erne, hvor de blev overflødige på grund af elektrificering af flere strækninger. En enkelt maskine - nr. 3737 - bevarede på jernbanemuseets i Utrecht, og den blev gjort køreklar til de hollandske statsbaners 150 års jubilæum i 1989.

Personalebladet

Det nyopførte åværksted blev ikke overflødigt, selv om arbejdet med de hollandske lokomotiver blev kortere end forventet. Værkstedet benyttedes derefter til montage af bl.a. kølere til skibsbrug og bygning af vognkasser til nye S-tog til København. Det blev omtalt i virksomhedens personaleblad »Ambolten«, der uddeltes til de 975 ansatte. Samtidig bragte bladet en tidstypisk kommentar til reparationen af de udenlandske lokomotiver:

»Arbejdet på de udenlandske lokomotiver og de tilsynsførendes ophold på fabrikken eller hyppige besøg har bragt et frisk pust ind i det daglige arbejde, og at arbejdet netop udførtes for disse to nationer, som vi under krigen kom til at føle os særligt knyttet til, og hvis målbevidste modstand mod okkupa-tionsmagten fremkaldte vor dybeste beundring, er en yderligere årsag til, at »reparationsperioden«, trods den dystre baggrund, vil høre til de lyse blade i vor virksomheds historie«.

□

Fra jernbanernes overdrev

Bent Jacobsen har samlet tre iagttagelser fra småtingsafdelinger, men ikke dermed sagt uinteressante!

Skal Skjern-Videbækbanen være natursti eller veteranbane?

Dette spørgsmål har ifølge Ringkøbing Amts Dagblad været genstand for drøftelse i Videbæk Kommune, hvor man har peget på, at der med støtte fra midler til rådighed for naturgenopretning og friluftsliv vil være mulighed for at få gjort en indsats i forbindelse med den nedlagte Videbæk-Skjernbane. Der er dog ikke tale om, at man har konkrete planer om, hvad der skal ske, men om at man vil diskutere mulighederne for banens fremtid med Skjern Kommune. Men ud over at anvende banen som gang- og cykelsti er der ifølge Ringkøbing Amts Dagblad oplyst, at der lokalt også arbejdes med at skabe mulighed for, at banen kan anvendes af veteranogtsentusiaster, som i høj grad mangler egnede strækninger, hvor de kan få deres gamle tog ud at rulle. Så måske kommer der igen til at køre tog på den gamle bane om nogle år. Banen opfylder nemlig et par væsentlige forudsætninger for, at den kan bruges til veteranogt. Dels står den i Skjern stadig i forbindelse med jernbanenettet, hvilket gør mulighederne for at overføre veteranogt let, dels er banen stort set intakt hele vejen fra Videbæk til Skjern. □

Danmarks engang højeste jernbanebro er i fare, skriver Horsens Folkeblad

Hvad er nu det! spørger den opmærksomme læser. Er det Lillebæltsbroen eller Storstrømsbroen, der er gennemtmæret af rust, eller hvad?

Nej, slet så galt er det ikke, men alligevel ganske interessant, i hvert fald for de jernbanearkæologisk interesserede. (Hvornår bliver i øvrigt jernbanearkæologi en anerkendt disciplin ved universiteterne?) Det er en bro på den nedlagte Horsens-Bryrupbane, det drejer sig om. Danmarks engang højeste jernbanebro, der i dag er gemt i en gigantisk dæmning ved Gammelstrup, risikerer ikke blot at blive afdækket, men måske helt at blive skyllet væk, hvis alt Gudenåens vand fremover føres igennem det gamle åløb. Det frygter flere lokale beboere i området langs åen.

Den skjulte jernbanebro blev opført i slutningen af sidste århundrede, da man anlagde privatbanen fra Horsens til Bryrup. Broen skulle lede togtrafikken over Gudenåens dengang 13 m brede løb, og den var indtil 1930 kendt som Danmarks højeste jernbanebro. Ved indvielsen af Vestbirk Vandkraftværk i 1924 blev vandmængden i åen under broen imidlertid reduceret til ca. en trediedel.

Da jernbanen i 1929 overgik til en større sporbredde, var der således ikke længere behov for at bevare den store passage under broen. I stedet for at bygge en ny og bredere bro valgte man derfor blot at indpakke den gamle bro i en jordvold, den nuværende dæmning. Det nye banелеgeme kom dermed til at ligge ovenpå dæmningen, og det reducerede åløb blev ledt igennem et 2,5 gange 3 m stort rør. Da jernbanen sidenhen blev nedlagt i 1968, overgik dæmningen til at være en naturlig del af naturstien fra Silkeborg til Horsens.

Det, der foruroliger beboerne i området, er spørgsmålet om, hvorvidt den 60 år gamle dæmning vil kunne holde til de væsentligt større vandmængder, der kan blive resultatet af en åomlægning, som i øjeblikket diskuteres mellem Vejle Amt og Miljøministeriet. Tanken er, at en større del af Gudenåens vand skal føres tilbage til det gamle åløb udenom vandkraftværket for at forbedre naturtilstanden i det gamle åløb. Rørgennemføringen kan kun aftage ca. en trediedel af åens maksimale vandmængde, og det kan derfor forventes, at vandet vil stuve op foran dæmningen. Hermed vil dæmningen blive udsat for et voldsomt pres, og der vil være risiko for en hastig erodering, idet dæmningen hovedsageligt består af sand. Vejle Amts afdeling for teknik og miljø mener dog ikke, at der umiddelbart er nogen fare for et decideret digebrud, idet der efterhånden er en del beplantning på dæmningen. Mulighederne for eventuelt at frilægge den smukke bro synes ikke at være ret store.

Brorenovering indgår ikke i miljøministeriets naturgenopretning, og fagfolk vurderer heller ikke, at den 90-årige jernbro vil være renoveringseget efter 60 års indpakning i sand og vand. Tilbage står spørgsmålet, hvad rørføring og dæmning rent faktisk kan holde til. Det vil Hedeselskabet formentlig forsøge at give svar på, når alle undersøgelserne om Gudenåens genopretning er tilendebragt. □

Fåborg-Korinth banestrækningen - måske Fyns første amtsjernbane

Der er bred enighed i Fyns Amtsråd om, at det vil være en god ide at erhverve Fåborg-Korinth banestrækningen med det formål at styrke turismen på Syd-fyn, skriver Fyns Amts Avis. projektet indgår rent faktisk som en del af amtets erhvervspakke på i alt 10 mill. kr. □

Husk!

Ekstraordinær generalforsamling 30. maj.
Se endvidere Foreningsnyt
red.

Drej 33 33 86 97

- og lyt til DJKs nye servicetelefon svarer...
der bringer nyt om møder, udflugter, bøger o.s.v.
red.

Jernbanenyt - kort fortalt

Nyheder fra ind- og udland.

I dette nummer: DSB, Veteranbanerne og Udland.

DSB



Scandia og IC/3 reddet

Danmarks eneste fabrik for fremstilling af jernbanemateriel »Scandia-Randers A/S« blev - alle bange anelser til trods - reddet af DSB på målstregen den 2. marts.

Generaldirektør Peter Langager, DSB, og administrerende direktør Kaare Vagner, ABB Scandia (som virksomheden nu hedder efter den tredje rekonstruktion i løbet af få år), underskrev nævnte dag en aftale, der dels sikrer DSB rullende materiel til konkurrencedygtige priser og dels sikrer knapt 800 arbejdspladser på den store Randersvirksomhed. Indholdet af aftalen mellem DSB og ABB (Asea Brown Boveri) ser således ud: DSB placerer ordrer for 2,2 mia. kr.:

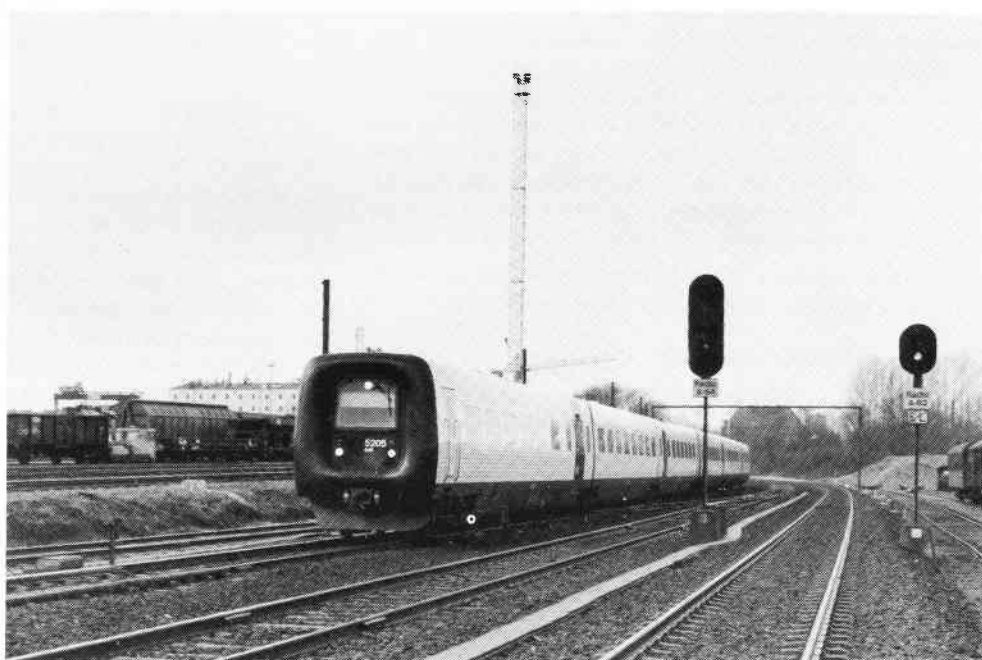
- 1) 35 stk. MF-togsæt (IC/3) til en samlet pris på 1 mia. kr. (den samlede bestilling omfatter nu 85 trevognstog),
- 2) 12 stk. elektriske lokomotiver, litra EA til en samlet pris af 350 mio. kr., hvoraf ABB Scandias andel er 100 mio. kr.
- 3) 17 stk. elektriske firevognstogsæt, litra ER, til den sjællandsk/fynske regionaltrafik - pris 600 mio. kr., samt
- 4) renovering af 260 S-togsvogne, hvoraf en trediedel udføres i Randers og to trediedele på Centralværkste-

det i Århus, hvorved der også sikres beskæftigelse for 60 DSB-medarbejdere.

Derudover har DSB og ABB Scandia aftalt samarbejde om fælles udviklingsaktiviteter om ny jernbaneteknologi, levering af 21 Danida finansierede vogne til jernbanerne i Bangladesh - og ingen merpris for tidligere eller nu bestilte IC/3-togsæt. Det var det sidste problem, der startede nervekrigen mellem DSB og fabrikken, der havde tabt henved 160 mio. kr. i 1989, bl.a. fordi den i 1985 aftalte pris for togsættene - efter fabrikkens mening - var sat alt for lav. Scandia-Randers krævede 2 mio. kr. mere pr. togsæt. Oprindeligt var prisen pr. sæt sat til 22 mio. kr. (for de første 23 enheder). Efter rekonstruktionen af virksomheden i 1988 steg prisen til 24 mio. kr. pr. sæt for de første 23 - og 23 mio. kr. for de yderligere 27 bestilte sæt. Såvel DSB som regeringen nægtede denne gang at betale nogen merpris, hvortil fabrikkens svar var en trussel om lukning, hvilket ville bringe DSB i en noget prekær situation.

ABB-koncernen har nu investeret yderligere 70 mio. kr., hvortil kommer 50 mio. kr. fra Lønmodtagernes Dyr-tidsfond og 17 mio. kr. fra den nye storbank Den Danske

»Limfjorden« på vej gennem Odense som første IC/3 tog efter MA'togenes ophør. En time forinden var det frontprydende MA'lyn (463-460) fartet mod København med opmagasinering for øje. Bemærk de første spæde tegn på elektrificeringen - jo, Odense skal nås. Foto den 27. januar 1990 af Alf Blume



Bank/Handelsbanken. Muligheder for eksport skulle nu også ligge inden for rækkevidde, ABBs internationale erfaringer og forbindelser taget i betragtning.

IC/3 i drift

Lørdag den 13. januar 1990 kunne »IC/3-æraen« endelig indledes i og med indsættelsen af MF-togsæt i tog 115/815 »Limfjorden«. Tog 134/834 »Nordjyden« blev kørt med MF-togsæt fra og med mandag den 15. januar.

Næste skridt - internt hos DSB kaldet »modul 2« - var indsættelse af MF-togsæt i tog 123/923 »Kongeåen« lørdag den 27. januar - og i »modløbet« tog 124/924 »Syd-Vestjyden« fra og med mandag den 29. januar. I konsekvens heraf ankom det sidste MA-lyntog som tog 124 til København H. lørdag den 27. januar 1990 kl. 11.59 - en epoke var slut.

Allerede i 1988 besluttede DSBs direktion, at den økonomiske og markedsmæssige bedste løsning i indsættelsesstrategien måtte være, at de første otte IC/3-togsæt (plus to i reserve) blev anvendt til erstatning for de nedslidte MA-togsæt uden nogen ændring af køreplanen. Der var derefter planlagt med op til 24 togsæt (i alt otte moduler) i løbet af K89-vinter, men usikkerheden om de faktiske leverancer har påvirket beslutningsprocessen. Næste skridt (18. april) er etablering af et nyt morgenlyntog (tog 110) fra Århus til København samt indsættelse i tog 183. Redningsaktionen for »Scandia« giver nu Køreplanskontoret et bedre planlægningsgrundlag (iværksættelse af det enkelte IC/3-modul kræver beslutning mindst 90 dage i forvejen). Usikkerheden op til nu har medført, at Køreplanskontoret så sent som medio februar måtte ændre i endeligt udkast til K90-sommer i form af en væsentlig beskæring i antal indsættelser i egentlige Inter-citytog.

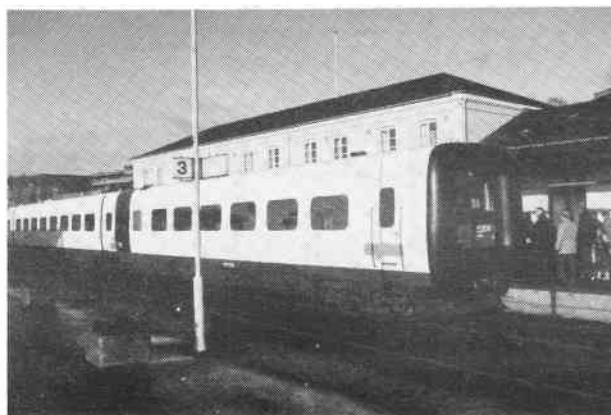
Forsinkelsen af IC/3-leverancerne betyder en udskydelse af overgangen til en ny IC/3 baseret køreplan i den indenlandske fjerntrafik i K91-sommer. Omvendt medfører åbningen af den faste Storebæltsforbindelse til K93-sommer, at der på dette tidspunkt skal gennemføres endnu et systemskifte i køreplanen, og denne gang mere radikalt. Der har derfor i DSBs ledelse været overvejelser, om det var umagen værd - indadtil og udadtil - at gennemføre radikale omlægninger i trafiksystemet for blot en to års periode på grund af IC/3. Konklusionen er dog, at kun ved en omlægning af køreplanens grundstamme kan der opnås rejsetidsgevinster af betydning - og kun derved kan den anden hovedegenskab - den lette togdeling komme til sin fulde ret. En ny grundkøreplan er altså betingelsen af at opnå den planlagte markedsmæssige og samfundsmæssige nytte af IC/3 investeringen før 1993.

Vi vil her i spalten vende tilbage med en nærmere redegørelse for såvel K91- som K93-planerne.

Mere om IC/3 - eller MF

MF-tog vil fremtidigt betyde et togsæt sammensat af MFA-FF-MFB. MF-tog må indtil videre højst bestå af to togsæt. Generelt tilstræbes det, at to sæt oprangeres, så MFA-vognene (1. klasse) vender mod hinanden. Ved uregelmæssigheder kan der ses bort fra dette princip.

Vognnumre i MF-tog angiver i fysisk forstand dørn timer, det vil sige, at hvert togsæt får to numre. To sammenkoblede sæt nummereres således: »Vogn« 12-13-14-15. Alle MF-tog afgår fra København H. fra sporene 5, 6 eller 7. Ved disse spor findes vand og el, men ikke andre



MF 5208 i Lyntog Nordjyden foran Randers banegård 13. januar 1990. Foto: Anders Riis. Bemærk det manglende flag på stationen!

faciliteter til togklargøring. Al togklargøring, bortset fra indvendig rengøring, foretages i klargøringscentret på København H. Indtil centret er færdigt (antageligt i løbet af sommeren 1990) foretages olie- og vandpåfyldning, toilettømning og vask dog på de jyske endestationer.

Den planlagte vedligeholdelse foretages pr. 50.000 km i Vedligeholdelsesområde Togsæt i Århus. Indenfor de 50.000 km foretages der dog 12.500 km vedligehold i København. Til reserve for nedbrud afsættes mindst et togsæt vest - og mindst et øst for Storebælt. Driftsreservens størrelse vil i øvrigt afhænge af erfaringerne med togsættenes driftsstabilitet.

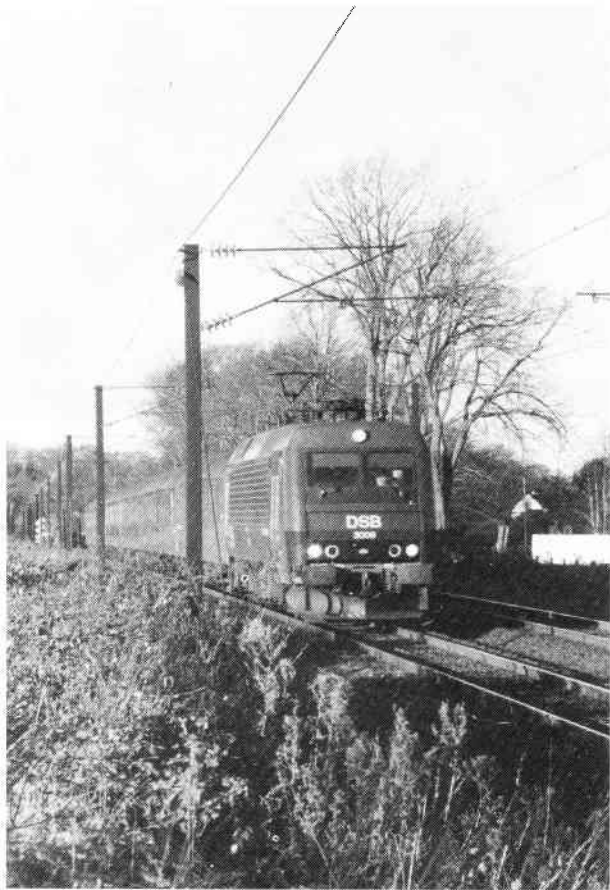
Fjernbaneelektrificeringen

I 1979 blev det ved anlægslov besluttet at elektrificere DSBs hovedstrækninger. Målet var, at 1.065 km jernbane skulle være under tråd inden år 2000. Begrundelsen herfor var en kombination af et energipolitisk ønske om større uafhængighed af olieleverancer, bedre miljø med hensyn til støj og luftforurening, driftsøkonomiske besparelser, muligheder for øget hastighed og regularitet samt positive beskæftigelsesvirkninger i anlægsperioden. Det spillede også en rolle, at Danmark var med i et Europa, hvor hovedparten af jernbanetrafikken afvikles ved elektrisk drift.

Investeringerne i elprojektet skønnedes (i 1979-priser) til 2,5 mia. kr., fordelt med 1,6 mia. kr. til faste anlæg og 0,9 mia. kr. til rullende materiel. Herfra kunne regnes sparet indkøb af dieselmateriel m.v., således at nettoinvesteringen blev ca. en mia. kr.

Elektrificeringsarbejdet, som fastlægges i de årlige finanslove, er af økonomiske grunde ikke foregået så hurtigt som oprindeligt planlagt. Status er i dag, at regional-togene mellem Helsingør-København-Roskilde køres med elektrisk trækraft, at de faste anlæg i det store og hele er færdiggjorte mellem Roskilde og punktet, hvor ny linie til Storebæltstunnelen udgår fra Vestbanen (øst for Korsør), samt at anlægsarbejderne er i gang på Fyn frem til Odense.

Rentabiliteten i projektet er blevet lavere siden lovens vedtagelse. Elektrificering af et jernbanenet strækker sig af gode grunde over en årrække, og togtrafikken vil under anlægsarbejderne derfor være præget af overgangsfasen fra dieseldrift til eldrift, med en mindre optimal udnyttelse af elektrificeringen til følge. Finanslov 1990 indebærer,



EA 3009 summer sydpå nær Springforbi. Elektrificeringen skrider frem, nye ellokomotiver er bestilt hos ABB Scandia. I den usikre tid rumlede det med rygter om lejemål og køb af bl.a. jugoslaviske og japanske elmaskiner. Foto den 26. november 1989 af Jan Forslund

at elektrificeringen frem til Odense vil være klar i 1993. Fra dette tidspunkt - ved åbningen af den faste forbindelse over Storebælt - vil alle regionaltog og godstog fra København til Fyn blive fremført ved elektrisk traktion, idet den overvejende del af fjerntogene til Jylland vil blive kørt af MF-togsæt. En del af fjerntogene planlægges desuden mellem København og Odense sammenkoblet med de elektriske regionaltog. Finansloven forudsætter i overensstemmelse hermed, at der frem til 1993 anskaffes 17 firevogns eltogetsæt samt op til 12 ellokomotiver (så der i 1993 er i alt 22 til rådighed) - hvortil kommer 85 MF (IC/3) togsæt, jf. i øvrigt ovenfor.

På grund af den økonomiske situation og projektets lave driftsøkonomiske rentabilitet stoppes elektrificeringen ud over Odense indtil videre. Regeringen har dog tilkendegivet, at der skal søges en nærmere samordning med de vesttyske myndigheder om elektrificering og udbygning af infrastrukturen i det nordlige Tyskland og det sydlige Danmark.

Elektrificeringen af hovedstrengene i det danske jernbanenet må i dag - tilskyndet af udviklingen i Europa - ses i et større perspektiv. Indførelse af det indre marked i EF, stigende opmærksomhed omkring miljøet (restriktioner for landevejskørsel med gods i Centraleuropa) samt et europæisk højhastigheds jernbanenet må ses i en sammenhæng, hvori også Danmarks transportinfrastruktur indgår. Med hovedstrækningen København-Padborg kan DSB tilbyde hurtig, stabil og miljøvenlig transittrafik, og det på en transportstreng, som dansk erhvervsliv såvel øst som vest for Storebælt let kan hægte sig på.

Når Helsingør-Odense strækningen i 1993 er under tråd er den stærkest trafikerede del af det danske jernbanenet, herunder passagen af Storebælt, blevet omstillet til elektrisk drift. Anlægsarbejderne på Fyn, herunder Odense station, kan afsluttes i 1991; i 1992 arbejdes der på selve Storebæltsforbindelsen (bl.a. i den syv km lange tunnel under Østerrenden). I pausen derefter - indtil en aftale med Deutsche Bundesbahn kan komme i stand - kan strækningen Vigerslev-Godsbanegården elektrificeres (30 km spor, banegårdene inkl., svarende til $\frac{1}{3}$ årsproduktion). Spørgsmålet om en eventuel elektrificering af de resterende strækninger på Sjælland kan tages op, når tiden er inde til udrangering af det nuværende regionaltogsmateriel, det vil sige, i slutningen af 90'erne.

Stive svenskere

Mere godstrafik på færgeruten Göteborg-Frederikshavn. Det er kort og godt et af DSBs mange ønsker for det næste årti. Foreløbig ser det sort ud, for et forsøg på at skabe mere trafik på færgeruten er endt i et forhandlings-sammenbrud mellem parterne - Statens Järnvägar, Stena Line og DSB - på et møde i Stockholm i januar.

DSB havde ønsket at nå frem til en transportpris, som kunne danne grundlag for udvikling af kombineret trafik mellem Jylland og Sverige via Stenas jernbanefærgerute, og som kunne tiltrække mere banetrafik end de nuværende 200 vogne om måneden. Dette mislykkedes på grund af SJs manglende interesse, og godstransporten fortsætter nu som hidtil i beskedent omfang.

Banetjenesten og infrastrukturopgaverne

Før der kører MF-tog over Storebælt og før DSB begynder at køre om kap med indenrigsflyene i 1993, har Banetjenesten et ordentligt antal infrastrukturopgaver, som skal afvikles. Det drejer sig om:

- forøgelse af overhøjder og overgangskurvelængder,
- foranstaltninger i forbindelse med bløde jordbundsforhold,
- udskiftning af »DSB 45« sporskifter, hvor der skal køres med over 120 km/h,
- markering af sikkerhedszoner på perroner, hvor togpassager finder sted med mere end 160 km/h,
- ombygning af visse stationer,
- nedlæggelse af private omkørsler.

På strækningen København-Århus begynder kørsel med 180 km/h allerede fra K91.

DSB i ramme

DSB er kommet i en økonomisk ramme. Tirsdag den 16. januar skrev seks partier i Folketinget (regeringen og tre af oppositionspartierne) under på en fireårige forsøgsordning om DSBs økonomi. Aftalen skal give DSB ro til at investere i den omstilling, som skal finde sted frem til åbningen af den faste Storebæltsforbindelse i 1993.

Aftalen betyder, at DSB får en mia. kr. ekstra i perioden fra 1990 til og med 1993. 344 mio. kr. heraf er erstatning for nedsættelsen af benzinafgiften. 300 mio. kr. skal bruges til ekstra investeringer og modernisering af stationer. Endelig er der 350 mio. kr. til forbedringer af hovedstadstrafikken.

Den ekstra milliard til DSB skal vejes op imod besparelserne i finansloven 1990. Det samlede resultat betyder derfor, at statens tilskud til DSB falder fra 3,1 mia. kr. til 2,3 mia. kr. i 1993. For at nå det mål skal der rationaliseres. I alt skal 1700 arbejdspladser nedlægges i perioden.

Lidt om rullende materiel

Renoveringen af en del af personvognsparken til brug for den sjællandske regionaltrafik skrider fremad - omend ikke uden forsinkelser. Renoveringen, der er nødvendig for at holde vognene i drift (teknisk og markedsmæssigt) omfatter 165 »n-vogne« af de oprindeligt 335 anskaffede, se »jernbanen« nr. 2/89 - side 46, og er de vogne, der først ind i næste årtusinde kan forventes afløst af nye togsæt til regionaltrafikken - i diesel- eller eludførelse, afhængig af elektrificeringsplanerne for det østlige Danmark.

Af de 101 Bn-vogne, der skal gennemgribende renoveres, var arbejdet pr. 1. januar 1990 afsluttet på de 87. Af 64 Bns-vogne var pr. ovennævnte dato 19 af 32 renoveret og ombygget til ABns (med diverse underlitra), de resterende 32 Bns vil blive renoveret og ombygget til ADns. Mere herom følger i et kommende nummer af »jernbanen«.

»Gruppe 2-personvognene« synger på sidste vers. Samtlige Bg-vogne er slettet af driftsmaterielbeholdningen, og med udgangen af februar er de sidste 11 ABg og ABg-u udrangerede. Tilbage er herefter seks stk. litra Af, der udgår pr. 1. juni 1990 - og otte stk. Ag, der udrangeres senest pr. 1. oktober 1990.

Samtlige 11 MA-lyntogsmotorvogne og 32 styre- og mellemvogne blev officielt udrangerede den 5. februar 1990 - få dage efter sidste driftsdag. DSB-museet overtager et halvtog: MA-AM-BMk-BS, de øvrige enheder er udbudt til salg. Det bliver MA 460, der bevares.



»1. sal« i de franske elregionaltog på Kystbanen. Foto 3. december 1989: Finn Beyer Paulsen

S-togsdivisionen leger for tiden med ideen om at anskaffe fire-seks toetages togsæt (af den model DSB lejede af SNCF i perioden medio november-medio december 1989 for afprøvning på strækningen Helsingør-Roskilde) af typen Z 20500, der har traktionsmotorer anvendelige for såvel jævnstrøm (1,5 kv =) som vekselstrøm (25 kv 50 Hz). Formålet med anskaffelsen er at løse et eksisterende kapacitetsproblem i myldretiden og for at være på forkant med udviklingen. Ved at kunne klare den efterspørgsel, som en eventuel indførelse af en betalingsring for biler omkring København vil medføre.

I øvrigt håber spalteredaktørerne i »jernbanen« nr. 3/90 at kunne indhente det forsømte vedrørende omtale af driftsmateriellet for perioden oktober 1988 - og frem til nu. □

»DSB« redigeres af Erik B. Jonsen og Jens Ole Christensen.

Veteranbanerne

Helsingør Jernbaneklub

Klubben i det nordsjællandske har endelig fået løst sit trækraftproblem. Ombygningen af to svenske S-maskiner, som fandt sted i foråret 89, har på mirakuløs vis afhjulpet en akut mangel. Den »nye svensker« S 1307 er



HgJKs S 1307, en stor maskine til små vogne. Juletræstur den 17. december 1989 på GDS. Foto: Alf Blume

efter hurtig renovering allerede i drift, og kraftkarlen trak allerede i efteråret næsten alle banens tog. Hermed er der blevet lidt mere tid til at færdiggøre K 582, som nu i mange år har ventet på det grønne lys. Med S 1307 har klubben tilmed fået en maskine, som også kan køre på de »lange skinner«. Om der så er tale om et dansk veteran-tog overlader jeg til brugernes bedømmelse, men en flot maskine er det. DJK og DSB museumstog har i perioder afhjulpet klubbens trækraftproblem.

Klubben har med DSB truffet aftale om et kommende remiseprojekt i Fredensborg. Det store projekt mangler kun kommunens godkendelse. En mulig konsekvens af dette byggeri er, at Kongeventesalen renoveres.

Helsingør Jernbaneklub strakte i 1989 sine vinger ud til også at befare Gribskovbanen. Triangeltoget kørte her i højsommeren, hvorved man på Gilleleje station kunne stige om fra damp til motor. Som omtalt i sidste nummer søges Græsted remise genfødt med nye spor netop til brug for triangelmotorvognene.

Kolding Lokomotivklub

Klubbens triangelvogn HVJ M5, »Lille Johannes«, er lånt ud til Helsingør Jernbaneklub, som hermed fik et brugbart triangeltoget til kørslerne på Gribskovbanen (sammen med LNJ M4). Også klubbens smukke diesellokomotiv VNJ 11 har været anvendt på fremmede klubdomæner, idet Mariager-Handest har anvendt den, bl.a. i særtoget på Vestbanen, som omtalt i sidste nummer. Rart at klubber på den måde kan samarbejde.

Aktivitetsuge i Maribo

I uge 28 (9.-15. juli) er alle velkomne i remisen til at se, hvordan vi arbejder. Har du lyst til selv at deltage i arbejdet med at vedligeholde og restaurere materiellet, så tag arbejdstøjet med, der er noget at lave for alle. Kom og prøv, om det er noget for dig. Vi har gode faciliteter og overnatningsmuligheder.

Nærmere oplysninger: 53 88 43 54

Klubbens hovedtrækraft F 694 klarede sommerens kørsler på Vejle-Jelling banen fint, og vinterens sysler går nu med at skifte alle kedelrørene, så de igen kan være klar til den nye sæson. Syslet er der også omkring kolonihuset i Lunderskov, som nu fremtræder næsten som nyt. Samme sted er tårnet til kulkranen blevet rejst, et ægte miljø er ved at tage form.

Ved en ekstraordinær generalforsamling den 24. februar valgtes Henrik Cordtz til ny formand.

★ ★ ★

På Himmerlandsbanen søger en gruppe jernbaneinteresserede at skabe rammer for bevarelse af pakhuset i Års med bl.a. udstillinger af arkivalier fra specielt de nordjyske privatbaner for øje.

Veteranbanerne redigeres af Anders Riis og Jan Forslund

Udland



Lidt Norgeshistorie

I »jernbanen« nr. 6/1989 fortæller Bo Lindthardtsen om sine oplevelser på en lidt våd Norgestur. Han fortæller også, at man fra 1872 til 1909 rejste med banen via Krøderen til Bergen. Det var nu ikke tilfældet.

Skulle man i 1800-tallet fra Oslo til Bergen, var det almindeligste at rejse med skib. En sådan rejse kunne med dampskib i slutningen af århundredet gennemføres på ca. et døgn. Ville man rejse over land, gik turen op gennem Valdres og over fjeldet til Lærdal i bunden af Sognefjorden. Herfra kunne man med skib komme videre til Bergen.

Banen mellem Vikersund og Krøderen blev færdig i 1872 og var en typisk lokalbane. Fra Krøderen kunne man sejle videre med dampskib på søen Krøderen til Gulsvik og derfra rejse videre op i Hallingdalen. Bergensbanen fra Voss til Hønefoss (Roa) blev bygget i perioden 1895-1909. I 1907 var strækningen fra (Bergen-) Voss til Gulsvik færdig, og efter stærkt pres besluttede den daværende norske arbejdsminister, at der skulle åbnes for midlertidig drift på denne delstrækning. I den hårde vinter 1907/08 kørte åbningstoget imidlertid fast i sneen på højfjeldet med en række prominente gæster! Toget returnerede senere til Gulsvik. Efter en kort tid opgav man driften, indtil vinteren var overstået. I pinsen 1908 åbnede man igen driften fra Gulsvik.

Den følgende vinter var man bedre forberedt. Der kunne indsættes tre roterende snepløve på højfjeldet og mange sneoverbygninger og snehegn var sat op. I 1909 var banen fra Gulsvik til Roa (Oslo) færdig, og banen kunne officielt indvies i november 1909. Dermed forsvandt en væsentlig del af trafikgrundlaget for banen til Krøderen. På trods af dystre udsigter blev banen sammen med Randsfjordsbanen (Randsfjord-Hønefoss-Drammen) ombygget til normalspor i 1909. Damplokomotivet type 21 nr. 207 blev leveret samme år til disse baner. Dette lokomotiv var det absolut sidste damplokomotiv, NSB havde i tjeneste (1971). I de sidste driftsår blev lokomotivet som følge af sit lave akseltryk anvendt til godstog på Numedalsbanen. Lokomotivet ejes i dag af det norske jernbanemuseum og er udlånt til Norsk Jernbane Klub, som anvender det på museumsbanen til Krøderen.

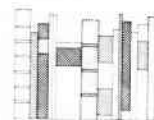
Jan Løve Østerbye

★ ★ ★

Luxustog København-Peking arrangeres nu til sommer som turist/jernbanerejse. Rejsen, der varer ca. tre uger, og har John Poulsen som rejseleder, er uden togskitte og benytter bl.a. det Transsibiriske rutenet. Pris ca. 23.600,- henvendelse 33 14 24 44.

Udland redigeres af redaktionen og Jakob Stilling

Boganmeldelser



Alle bøger o.l., der tilsendes redaktionen, vil blive anmeldt. Vi tilstræber altid offentliggørelse i førstkommande nummer, men da anmeldelse af en bog både er et tidkrævende og ansvarsfuldt job, må man bære over med en vis forsinkelse.

Red.

SJK Småbaneafdeling: Björström-Lokomotorer

Svensk Jernbaneklubs småbaneafdeling har begået en meget interessant, appetitvækkende og stilren bog om de såkaldte Björström - små rangertraktorer, som fra slutningen af tyverne tog kampen op mod dampen. I Sverige kaldes disse små herlige maskiner Lokomotorer, og en del eksisterer stadig. Også de andre nordiske lande købte nogle af de solide og driftsikre maskiner, men i Danmark var det kun HFHJ, der udviste interesse for den svenske konstruktion. Kendere kan vel huske M 1 og M 2 (sidstnævnte ophugget i 1968).

Bogen er skrevet og redigeret af et forfatterteam i SJKs småbaneafdeling. Resultatet er en flot og særdeles grundig bog, spækket med dejlige fotos af disse mærkelige maskiner, som har et udefinerligt image af »skrammel«, men som i virkeligheden var og er seje kraftkarle. Bogen er på 160 sider i det relativt store format 270 x 190 og koster normalt 210 SEK. DJK medlemmer kan købe bogen for 165 SEK (SJK Småbaneafdeling, S-125 42 Älvsjö, giro 62 90 88-6).

Jan Forslund



Ekstraordinær generalforsamling

Indkaldes til den **30. maj kl. 19.30** i Englesalen, Niels Steensens Gymnasium, Jagtvej 183 B, 2100 København Ø. Eneste punkt på dagsordenen er endelig godkendelse af DJKs nye love. Efter generalforsamlingen er der almindeligt medlemsmøde - se nedenfor.

Ved generalforsamlingen den 11. marts blev lovforlaget vedtaget med disse ændringer:

- I sidste afsnit af § 4 rettes » § 6 « til » § 7 «.
- I § 8 stryges ordene » eller til foreningens opløsning «.
- Endelig tilkom en ny § 9 med følgende ordlyd: » Beslutning om foreningens opløsning kan kun træffes på en generalforsamling med $\frac{2}{3}$ flertal blandt de fremmødte, og skal bekræftes med samme flertal på en ny generalforsamling, som skal afholdes inden tre måneder. Samtidig træffes bestemmelse om anvendelse af foreningens aktiver indenfor foreningens formål «.

JF & BB

Kommende møder i Københavnsområdet

Sæsonens møderække med foredrag, lysbilleder m.m. er slut, men Vogn-Ex holder åbent lige til sommerferien således (åbent fra kl. 19.00-22.00):

Onsdag den 25 april 1990.

Onsdag den 30 maj 1990. (Flyttes til Englesalen. Efter generalforsamlingen fortæller Ole Plum om DJKs samlinger. Se ovenfor).

Onsdag den 27. juni 1990.

Til efteråret vil åbenthus aftnerne i Vogn-Ex blive flyttet, formentlig til den sidste tirsdag i hver måned for at give de besøgende mulighed for samtidig at bese Dansk Modeljernbaneklubs baneanlæg på Godsbanegården. Nærmere om dette følger i » jernbanen « nr. 3 eller nr. 4.

BJ

Lolland-Falster afdeling

Onsdag den 18. april kl. 19.15, møde i DSBs mødelokale i Nykøbing F. Filmen » Rejse gennem Europa « vises - en dejlig turistfilm med togrejse fra sted til sted, bl.a. med bjergbaner.

Onsdag den 9. maj kl. 19.15, møde i Nykøbing F.

Lørdag den 19. maj, udflugt til den dampdrevne smalsporsbane i Bad Doberan i DDR. Turen foregår med bus med start fra Nykøbing F. kl. 7.00 med udrejse over Warnemünde, hjem over Puttgarden med hjemkomst ca. 22.30. Pris inkl. kørsel med damptog kr. 260,-. Flere oplysninger og tilmelding til Ole Jensen (adresse og telefon på sidste side).

Ole Jensen

Udflugt på OHJ

Med marcipanbrød m.m. den 10. juni. Oplysninger om turen kan fås på DJKs nye telefonsvarer tlf. 33 33 86 97. Pris fra Holbæk ca. 85 kr. Grupperejse fra Kbh. (G). Sidste frist for tilmelding 20. maj.

Da DSB har udrangeret lyntoget, kan udflugt med dette desværre ikke arrangeres.

J.S.

Fynsk afdeling

Referat af generalforsamling 25. januar 1990

Efter at have budt de andre fem fremmødte velkommen, blev Niels Arne Nielsen enstemmigt valgt til dirigent. Han konstaterede herefter, at generalforsamlingen var lovligt indvarslet. Derefter fulgte den afgående formands beretning:

I begyndelsen af 1990 blev vi smidt ud af toldbygningen, da den skulle ombygges til kontorer. Vi havde indtil da dér haft mødelokaler og lager for togsæder m.m. Vores lokaler blev ryddet i løbet af et par weekender og afdelingen står nu uden egentlige mødelokaler. Det har medført, at der ikke har været afholdt arrangementer i årets løb. Til gengæld har vi satset på at få et arbejdshold i gang. Beretningen blev vedtaget.

Regnskabet blev derefter forelagt. Det udviste en saldo på 1779,28 kr. Regnskabet blev vedtaget.

Som ny formand valgtes Kim Christensen, som menigt medlem Per Boysen og som suppleant Niels Arne Nielsen. Næstformand Ejner Schmidt og regnskabsfører Bjarne Schmidt var ikke på valg. Den ny bestyrelse besluttede straks at arrangere en række mødeaftener til efteråret, med film, lysbilleder og foredrag. Disse arrangementer vil i god tid blive annonceret i » jernbanen «.

Per Boysen
Niels Arne Nielsen

Den ny bestyrelse har nu holdt sit første bestyrelsesmøde. Vi er i fuld gang med at få afdelingen op at stå, så den kan blive stærk og levedygtig. Der har ikke længe været aktiviteter, men fra efteråret afholdes igen arrangementer med film og foredrag. Det er også vort mål at starte sæsonen 90/91 med en udflugt til Svendborg eller Ærø - med MO og AU vogn. Vi vil gennem » jernbanen « og den lokale presse informere desangående.

Det er vort håb, at mange nye samt gamle medlemmer vil vågne op af dvalen og møde op til nogle forhåbentlig muntre og hyggelige sammenkomster. Evt. forslag m.m. rettes til undertegnede.

p.b.v. Kim Christensen

Salgsafdelingen

Dansk Jernbane Dampfærger af Mogens Nørgaard Olesen blev udgivet på Lamberths forlag i 1987/88. På 126 sider og med 88 illustrationer gennemgår forfatteren de forskellige ruter, hvor dampfærgerne har sejlet, og desuden fortælles der grundigt om hver enkelt færge ligefra dampfærge Lillebelt fra 1872 til dampfærge Danmark fra 1922 indenfor DSB samt færgen til Langeland. Bogen er nu nedsat fra kr. 148,- til kun kr. 98,- inkl. forsendelse.

Rettelsesblade til DSB SR 1975. Så er der atter udkommet rettelsesblade til DSB sikkerhedsreglement, SR 1975, nr. 554-627. Ved indsendelse af kr. 9,- i frimærker (til dækning af porto) til Salgsafdelingen, vil de, der har købt DSB SR gennem Salgsafdelingen, kunne få tilsendt rettelsesbladene. Ønskes der tilsendt ældre rettelsesblade er portogebytet kr. 13,- eller 18,- alt efter om man bestiller rettelsesblade før eller efter nr. 469.

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 OCMP



DANSK JERNBANE-KLUB

Foreningens generelle adresse

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

Foreningens telefonsvarer: 33 33 86 97

- med sidste nyt om møder, udflugter, bøger m.m.

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.
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

Jan Eriksen
Østergade 22 D, 6520 Toftlund. Tlf. 74 83 04 36

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 (suppleant)
Callunavej 20, 3450 Allerød. Tlf. 42 27 25 23

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

Kim Christensen
Egeparken 158, 8.th., 5240 Odense N.Ø. Tlf. 66 10 40 07

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 arbejdshold

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 arbejdshold 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)

Hæng remise, Hæng

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

Odense, Konservessporet

Kim Christensen (se adressen ved fynsk afdeling)

Flintholm station (Frederiksberg)

Keld Haandbæk
Høgholtvej 5 A, 2720 Vanløse. Tlf. 31 74 70 32

MORTEN BLUM ANDERSEN

FUGLEGAARDSVÆNGET 92 ST TH
2820 GENTOFTE

Auktion - forår 1990

Fra DJKs arkiver har vi atter fundet en række sager frem, og de udbydes hermed på auktion. En del stammer fra et par dødsboer. Giv et rask bud senest mandag den 14. maj 1990.

Der kan bydes på de enkelte varer ved på et brev der efter hver vare anført størrelsen af det mindste bud. Brevene sendes til Dansk Jernbane-Klub, Salgsafdelingen, Kalvebodvej 14, 2300 København S. (Mærk brevkort/brev »Auktion 1990«). Brevene skal indsendes senest til at indsende bud på auktionen.

Alle, der afgiver bud på en eller flere varer, vil efter auktionen vil fremgå. Omkring den 1. juni 1990 vil varen blive returneret med regning, der desuden vil indeholde et beløb, der dækker porto for tilsendelsen af varen/varerne. (Maksimalt kr. 32,00). Regningen skal være betalt senest 14 dage efter modtagelsen.

Avenue De Saturne 2 A

B-1180 Uccle Bruxelles

Belgien

I listen er angivet salgspriser. Der skal være betalt mandag den 14. maj 1990.

Med venlig hilsen Ole-Chr. M. Plum

- 301: Jernbanens hvem, hvad, hvor 1959, let beskadiget bind, kr. 25.
- 302: Kulrøg og dampslag. Frank Stenvalls Forlag 1976, kr. 25.
- 303: Deutsche Eisenbahn im Bild 1971-72, Frank Stenvalls Forlag 1972, kr. 20.
- 304: Norden Järnvägar 1973, kr. 30.
- 305: Jernbanebladet, 21. årg., 1964, kr. 10.
- 306: Jernbanebladet, 25. årg., 1968, kr. 10.
- 307: Vingehjulet, 26. årg., 1969, kr. 10.
- 308: Vingehjulet, 27. årg., 1970, kr. 10.
- 309: Danske Statsbaner, 1847-1947, 732 sider, rigt ill., kr. 500.
- 310: Vejl. i betj. af DSB traktorer 101-105, 1951, 11 sider, kr. 5.
- 311: Nord. Jernb.tidsskr., 76. årg., 1950, kr. 10.
- 312: Nord. Jernb.tidsskr., 79. årg., 1953, kr. 10.
- 313: Nord. Jernb.tidsskr., 93. årg., 1967, kr. 10.
- 314: DSB, bremse- og trykluftsystem på 8-vogns lyntog, 1963, kr. 15.
- 315: DSB, betjeningsvejl. MX, 2. udg., 1963, kr. 20.
- 316: DSB, betjeningsvejl. MY, 5. udg., 1963, kr. 20.
- 317: Århus Sporveje, SHS 1971, 164 sider, kr. 25.
- 318: Køreplan, Vesttyskland, 1961-62, kr. 8.
- 319: Køreplan, Norge, januar 1973, kr. 5.
- 320: Køreplan, Sverige, februar 1963, kr. 5.
- 321: Køreplan, Rumænien, 1971, kr. 7.
- 322: DSB, tjenestekøreplan, IA, IB og II, 1962-63, kr. 20.
- 323: DSB, tjenestekøreplan, IA, IB og II, 1971-72, kr. 15.
- 324: DSB, tjenestekøreplan, Øst og Vest, 1973-74, kr. 15.
- 325: DSB, oprangeringspl. sommer 1982, tre hæfter, kr. 10.
- 326: DSB, ordre P vedr. maskintjenesten, 1942, rett. ca. 1968, kr. 6.
- 327: DSB, ordre J vedr. vognmateriellet m.v., 1956, kr. 5.
- 328: DSB, driftsuheldsreglement, 1940, kr. 5.
- 329: DSB, driftsberetning 1954-55, kr. 5.
- 330: DSB, driftsberetning 1955-56, kr. 5.
- 331: Skagensbanen, 2 tjenestekøreplaner 1964-65, kr. 6.
- 332: Skagensbanen, 2 tjenestekøreplaner 1968-69, kr. 6.
- 333: Skagensbanen, takster og bestemmelser, 1940, kr. 7.

- 340: Frichs firkantede dieselloko, 1973, kr. 50.
- 341: DJK-bog 17: Lyngby-Vedbæk Jrb. 1967, kr. 25.
- 342: DJK-bog 20: Køge-Ringsted Jrb., 1967, kr. 25.
- 343: DJK-bog: Danske jernbaners motormateriel, 1968, kr. 15.
- 344: DJK-bog 24: Maribo-Bandholm Jrb. 1969, kr. 20.
- 345: DJK-bog 25: Horsens Juelsminde Jrb., 1970, kr. 25.
- 346: DJK-bøgerne 32-34: HFHJ 1897-1972, 1972-73, kr. 25.
- 347: Jernbanen, 6. årg., 1966, kr. 10.
- 348: Jernbanen, 7. årg., 1967, kr. 10.
- 349: Danmarks Rejseforb., sommer 1961, kr. 15.
- 350: Danmarks Rejseforb., sommer 1963, kr. 15.
- 351: Danmarks Rejseforb., sommer 1965, kr. 12.
- 352: DSB, Togplan, vinter 1962-63, kr. 10.
- 353: DSB, Togplan, vinter 1968-69, kr. 8.
- 354: DSB, Alm. signalreglement, 1923, kr. 10.
- 355: DSB-bladet, 1976, kr. 10.
- 356: DSB-bladet, 1977, kr. 10.
- 357: Signalreglement for privatb., 1936, kr. 10.
- 358: Sikkerhedsreglement for privatbanerne, 1975, kr. 10.
- 359: 10 tjenestekørepl. for Aalborg privatbaner, 1913, 17, 18, 22, 27, 29, 31, 45, 50 og 1969, kr. 25.
- 360: Horsens Privatb., tjenestekøreplan, 1956, kr. 10.
- 361: Fjerritslev-Frederikshavn Jrb., 1889-1949, kr. 25.
- 362: Dansk Veteran Jernbane Platte nr. 1-15 - en sjældenhed, kr. 4000.
- 363: 20 lokalkøreplaner for forskellige danske privatbaner, 1941-75, kr. 8.
- 364: DSB, grafisk kørepl., Jylland-Fyn, juni 1956, kr. 8.
- 365: DSB, grafisk kørepl., Jylland-Fyn, sept. 1967, kr. 8.
- 366: DSB, grafisk kørepl., Jylland-Fyn, 1978-79, kr. 8.
- 367: 250 forsk. banemærker fra danske baner, kr. 100.
- 368: DSB, årshæfter 1948-52, rigt ill., kr. 20.
- 369: DSB, årshæfter 1966-70, rigt ill., kr. 20.
- 370: 100 forsk. edmonsonske billetter til særarrangementer ved DSB, 1950-72, kr. 10.