



jernbanen

3

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

Juni 1990





Bloustrød er stadig stedet med idyl og smalspor. Endelig lysner det for vor smalsporsbane i det nordsjællandske med hensyn til ønsker om at lave et banestykke, hvor en egentlig publikumskørsel kan finde sted. Bloustrødfolkene, og det er ihærdige mennesker, har forøget det sparsomme banenet betydeligt de sidste par år, men desværre savnes en bro. Om dette og Bloustrødbanens historie kan du læse mere inde i bladet. Foto i april 1990 af Oscar Meyer.

Forsiden

I juli måned kan Skagensbanen fejre 100 år. Endnu en privatbane har således rundet et svært hjørne; hundrede år er lang tid, når man som privatbane skal eksistere i et land, hvor politikerne har kølnet klimaet mærkbart overfor sidebanedriften. Stadig har vi 13 privatbaner tilbage, men i dagspressen antydes immervæk nedlæggelser (læs endvidere leder). Når Skagensbanen den 24. juli fejres sker det garanteret med fest og glæde i byerne omkring banen, som er særdeles værdsat i lokalområdet. Veterantogskørsel m.m. er henlagt til weekenden inden. DJK udgiver i dagens anledning en bog (se dette og forrige nummer).

Forsiden viser Skagensbanen og i øvrigt også de andre 12 baner i en nøddeskal. Gennem udrangerede SB T.2 skimtes det nye remisekompleks i Skagen.

Idyl-skrammel-nytænkning og hygge mødes i en sjælden grad som på en dansk privatbane. Foto i Skagen den 25. juli 1988 af Jan Forslund.

Indhold

R-maskinernes sidste tiår	60
Familieferie i Østeuropa	64
Bro efterlyses	66
Derfor er den »anderledes«	68
Ud at gå med DJK	69
Jernbanenyt kort fortalt:	
- DSB	70
- Storebælt	71
- Veteranbanerne	72
- Udland	74
Sporhunden	74
Læserne skriver, boganmeldelser	75
Foreningsnyt	76

Nr. 4 ventes udsendt ca. 15. august 1990. Indhold: Den Fynske Længdebane, Foto og tog, Hvalpsundfærgeriet, Asaabanen igen, ... og måske Mongoliet og Østrig.

Tidsfrister

Sidste frist for stof til nr. 4/1990: 1. juli 1990.
Sidste frist for stof til nr. 5/1990: 1. september 1990.

Dette nummer af »jernbanen« er afleveret til Avispostkontoret den 12. juni 1990.



jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

30. årgang nr. 3, juni 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

Bladekspektion

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

Annonceekspektion

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

Distribution

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

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

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

Indsendelse af stof

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

Oplag: 2.400 eksemplarer

Tryk: Mega Tryk, Greve Strand

ISSN 0107-3702

Tillykke, Skagen!

Privatbanerne er en lige så gammel opfindelse som selve det at drive jernbane. Den første danske jernbane blev igangsat for snart 150 år siden som privatbane, og en stor del af dagens danske jernbanenet har begyndt sin historie som privatbaner, hvad angår driftsformen.

I den tilstundende sommer kan én af de tilbageværende privatbaner i Danmark, Skagensbanen, fejre sin 100 års fødselsdag. Som udviklingen har maget det, er det kun sjette gang, en privatbane i Danmark fejrer et sådant jubilæum - men denne har igennem tiderne vist sig blandt de mest levedygtige.

Skagensbanen har haft en række af de egenskaber, der er karakteristiske for privatbanerne: Ikke mindst evnen til at tilpasse sig de skiftende forhold, samtidig med at trafikken på banen ofte har været i samme størrelsesorden som på mange DSB-sidebaner.

I dag står banen som en tidssvarende og veldrevet bane, der ikke mindst har klaret at holde det offentlige tilskud på lavt niveau blandt privatbanerne - et transportmiddel, som både brugere og skatteydere kan være tjent med.

Og tiden synes at arbejde for idéen bag privatbanerne - det lokale transportmiddel, der styres lokalt efter de lokale behov. Dog mest hos vore naboer og mindre i Danmark, hvor man f.eks. kunne se privatbanerne og dermed kommunerne blive holdt udenfor, da de gamle nordsjællandske privatbanebusruter i HT-området blev udliciteret. Dermed vil man åbenbart hindre, at der kommer nogen mulighed for lokal medindflydelse ind i det centralt styrede HT-system.

Til gengæld viser Sverige nu muligheder for de, som vil drive jernbane lokalt uden at skulle om ad en central styring. Til alt held har flere svenske amter forstået værdien af jernbanetrafikken og entreret med lokale entreprenører om fortsat trafikering af strækninger, der ikke passer ind i SJ-systemet - på vilkår, der kan minde lidt om privatbanernes grundtanker.

Andre steder i Sverige var de lokale politikere desværre knapt så fremsynede - indbyggerne i Ulricehamn, Årjäng, Norrtälje, Karlskoga, Hagfors, Örnsköldsvik og Skellefteå må i lighed med danskere fra Haderslev, Åbenrå, Grindsted, Hadsund, Sæby, Fåborg og Assens kigge langt efter forbindelsen til jernbanenettet.

Herhjemme har forståelsen for lokalbanernes betydning heldigvis også været til stede mange steder - blandt andet i Skagen, hvor Skagensbanen siden 60'ernes slutning er blevet moderniseret fra A til Z - og hver dag knytter jernbanen Skagen tættere til resten af Danmark, end hvis der kun havde været vejforbindelse.

Tillykke Skagen med den jubilerende bane - og pas godt på den!

Anders Riis



R 959, der fik en alderdom på Albani bryggerierne i Odense, ses her i spor 8 i Fredericia i juni 1964 med godstog. R 959 var en af de R-maskiner, som havde den besynderlige røggammerdør. En sådan havde 951 også, og R 963, der eksisterer endnu, har en lignende

R-maskinernes sidste ti år

Dampens sidste tiår i det jyske, oplevet af en meget nysgerrig Fredericiadreng med kamera og notesblok.

Tekst og foto: Poul Thiesen

Næppe noget andet damplokomotiv har forekommet mig så jysk, så lokalt og så flot som R-maskinen. Prustende afsted med ekspres-, il- eller persontog, men meget ofte med godstog, kunne de mange R-maskiner ses på strækningerne omkring Fredericia; byen, hvor jeg er født og opvokset, og hvor jeg fik et helt særligt forhold til jernbanen - og til R-maskinerne. Deres sidste tiår strakte sig fra 1960 til 1970. Det blev 10 år, hvor jeg fulgte dem meget nøje.

Fredericia og Århus var de to store R-maskinebyer, men også Nyborg, Esbjerg og Struer havde enkelte stationeret. I 1960 var R-maskinerne stationeret følgende steder:

- ★ Fredericia: I drift: 940, 942, 943, 944, 946, 959 og 962. Hensat: 935.
- ★ Århus: I drift: 947, 948, 953, 956 og 958.
- ★ Nyborg: I drift: 936.
- ★ Padborg: I drift: 937. Hensat (uden tender) 938.
- ★ Struer: Hensat: 952.
- ★ Holstebro: Hensat: 950.
- ★ Skanderborg: Hensat: 951, 954, 955, 957, 960 og 961.
- ★ Randers: Hensat: 963 (flyttedes kort efter til Langå).

R-maskinerne 934, 939, 941, 945 og 949 fortaber sig lidt i glemselen. De var forlængst udrangeret og ophugget, da jeg i 1960 på amatørbasis trådte ind i jernbanens forunderlige verden.

Kørte mest godstog

Skønt bygget som hurtigtogslokomotiv var R-maskinerne meget fine til tunge godstog. Selv på den bakkede og

snoede østjyske længdebane. Da My-lokomotiverne fra 1954 begyndte at fortrænge dampmaskinerne, blev de på den jysk-fynske side af bæltet da også overført til godstogskørsel. Vel kunne R-maskinerne af og til ses med personførende tog, men det var i godsdriften, de dominerede. Kun ved højtiderne sås R-maskinerne trække person- og godstog.

I 1960 startedes endnu et anslag mod dampmaskinerne. Det skete, da Mx 1001 blev leveret, og de 44 øvrige Mx-maskiner gjorde, at sommerkøreplanen 1962 for det jysk-fynske område blev totalt dampløs. R-maskinerne stod sammen med deres kolleger i lange rækker, bl.a. bag remisen i Fredericia, totalt uvirksomme og samlede støv, rust og fuglereder. Et særgeligt syn, husker jeg.

Men allerede fra 1963 blev der vendt op og ned på lidt af hvert. Der blev atter brug for enkelte dampmaskiner igen. En række af R-maskinerne var dog faldet for revisionsfristerne, og det betød, at de blev afkoblet og sendt ud på sidesporene. Nogle sendtes til ophugger, bl.a. 938, der af sit lange flerårige ophold i Padborg var i en så dårlig stand, at den ikke kunne repareres for rimelige midler.

I Fredericia var R-maskinerne 940, 943 og 944 gledet ud og hensat. Det samme skete for 942 og 962. Nr. 940 og 943 blev »pænt pakket ind« og derpå sendtes de til indendørs ophold i Tinglev - hvis der skulle blive brug for dem. Men det blev der desværre ikke. Nr. 944 blev stående udendørs i Fredericia. Forfaldt mere og mere, og den kom ikke ud at køre. Endvidere blev nr. 962 sendt til Struer, hvor den afkoblet og afmonteret endte hensat ude for enden af et sidespor. Også den skulle aldrig mere

R 958 blev fra 1963 stationeret i Fredericia. Her holder den i juni 1964 i spor 8 i Fredericia, forspændt godstog. Bag tenderen en ældre togførervogn. Bemærk det skrå vinduesparti, der kendetegner Borsigmaskinerne



spille med de store drivhjul. Og siden hensattes nr. 946 - men også »pænt pakket ind«. Den sendtes til Thisted, hvor den fik lov at opholde sig indendørs helt til 1975, hvor den ganske uventet kom ud at køre. R 946 var et af de lokomotiver, der medvirkede ved indvielsen af Jernbanemuseet i Odense.

Fredericia blev R-maskineløs - sådan da

Der overførtes til Fredericia i 1963 en række E-maskiner, af Frichstypen, fra Sjælland, fordi der efterhånden ikke var meget duelig damp tilbage. Men for at tilføre jernbaneknudepunktet yderligere R-maskiner blev nr. 936, der i flere år havde været stationeret i Nyborg, sendt til Fredericia. Her fik den lov at køre i et stykke tid, inden også den faldt for revisionsfristen og sendtes til Brande som hensat og senere udrangeret.

Padborgs 937 blev også stationeret i Fredericia i et års tid. I 1964 sendtes den til Esbjerg, hvor den hele sommeren var opfyret som nedbrudsreserve. Nr. 956 fra Århus var i en kort periode stationeret i Fredericia, men i sommeren 1963 kom så nr. 958 til Fredericia som erstatning for nr. 956, som hurtigt blev udrangeret og ophugget i Randers. Nr. 958 kørte i en mindre årrække med hjemsted i Fredericia og var tidligere en sjælden fugl. Apropos 958: Maskinerne 954-958, der var bygget i Borsig, og som var letkendelige på grund af de skrå sideruder, havde en utrolig fin og let gang i sporet - i modsætning til de fem Frichsmaskiner, 959-963.

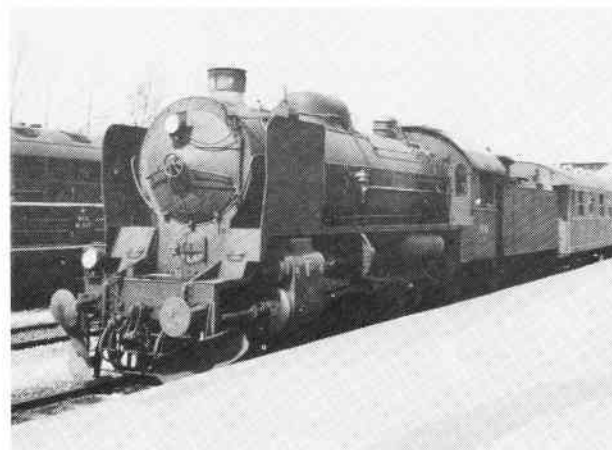
Nr. 959 blev ved at køre et stykke tid i Fredericia, men blev sidenhen hensat i Lunderskov, indtil den under energikrisen i 1972-73 udlejedes til Albanibryggerierne i Odense som dampkedel. I dag er 959 også væk, selvom der var tanker og snak om at redde den.

963 istandsattes

Et mere trøstesløst syn end 963, som var hensat indtil 1962, skulle man lede længe efter. Den holdt i Randers - i en tilstand, som lod alt håb ude. Senere flyttedes den rød af rust til Langå. I 1962, da DSB-værkstederne kunne se, at en lang række R-maskiner faldt for revisionsfristen og



R 962, Fredericia 1961



R 936 i spor 7 i Fredericia i april 1962, forspændt eksprestog til Esbjerg. Til venstre anes My 1113 forspændt eksprestog til Nyborg



Et utraditionelt kig ind i R 938. Maskinen, der havde stået hensat i Padborg, er, som det anes, på vej til ophugning. Fredericia juli 1963

ikke kunne køre mere uden S-revision, sendtes nr. 963 til Århus. Den fik den helt store tur. Blev hovedrepareret og nymalet. Derpå holdt den et til to år i Horsens, indendørs, hensat og nyrevideret. Nr. 963, som vi alle kender så godt i dag, kom også efter 1963 ud at køre, og med hjemsted Fredericia. Sammen med nr. 957 bestred 963 i en mindre årrække damptogskørslen i Fredericia, helt frem til 1968-69, hvorefter det lakkede mod enden efter leverancen af Mz-maskiner fra 1967.

Kirkegården i Skanderborg

Som titlen antyder handler denne artikel mest om R-maskinerne i Fredericia, men helt udelade lokomotivkirkegården i Skanderborg kan jeg ikke. Her endte mange R-maskiner - også fra Fredericia - deres dage. Her stod som nævnt 951, 954, 955 og 957, alle gamle Århusmaskiner, samt de to tidligere Fredericia-R'ere, nr. 960 og 961. Altså Frichsmaskinerne. Skanderborg var et eldorado for jernbane- og dampvenner. Helt frem til 1961-62 kunne

jernbaneinteresserede her se R-maskinerne - men der var sandelig også mange andre maskiner, som påkaldte sig opmærksomhed. Stor var min forbavselse over at finde både P 925 og 927, der - skønt udrangeret i 1958 - stadig stod hensat i Skanderborg. Her var også parkeret T 299 (den gamle tyske Baureihe 38), PR 901, H 799 (sidst stationeret i Fredericia) samt en række Århus-H'ere nr. 784, 787, 788, 789 og 791.

Note: Læs endvidere om »Skanderborg kirkegård«, som er behandlet i artikelform i »jernbanen« nr. 6/87. Red.

Hvad blev der af dem?

I denne artikel har jeg ikke medtaget de enkelte maskiners endelige skæbne. Blot kan fælles for de fleste siges, at de i stadig stigende grad blev hensat, og at de lige så stille blev udrangeret og siden hugget op. Til sidst - og det var i slutningen af 60'erne - var der blot nogle enkelte tilbage i drift. I Fredericia kunne ud over nr. 958 og 963 også ses et par Århus-R-maskiner, som kom herved og vendte ved sjældne lejligheder, nemlig 948 og 953. Og i dag er kun 946 og 963 tilbage. Henholdsvis en to- og en trecylindret.

R-maskinerne var, som de fleste nok ved, bygget i flere serier. Nr. 943-945 var Borsigmaskiner, bygget fra 1912. Nr. 946-953 var fra Wintherthur i Schweiz, alle fra 1917. Derpå fulgte de trecylindrede nr. 954-958 fra Borsig i 1921, og endelig 959-963 fra Frichs i 1924. Alttså er der ikke flere Borsig R'ere tilbage.

...og lidt om de andre maskiner

Denne artikel om mit jernbanemæssige hjertebarn, R-maskinerne, vil jeg ikke slutte uden at nævne, hvilke øvrige lokomotiver, der tillige var stationeret i Fredericia først i 60'erne, for R-maskinerne alene gjorde det ikke.

Samtlige 10 R-maskiner, nr. 201-210, var hjemmehørende i Fredericia. Et par år senere blev nogle af dem lidt »forfløjne« og sendtes mod nord, med brunkulstransport fra Brande til Århus for øje. Fire af dem hensattes i Thisted.



I 1962-63 gled mange R-maskiner ud. Her holder lidt udenfor remisen i Fredericia R 940 og 943. De er på vej til en indendørs tilværelse i remisen i Tinglev. Men trods det gode forsæt kom de aldrig mere ud at køre

Der var først i 60'erne overhovedet ingen E-maskiner stationeret i Fredericia. »Svenskerne«, som de 11 første hed, var hensat eller stationeret i Århus. Men de vendte i Fredericia, når de af og til kørte derned med gods- og persontog. I 1963 var et dagligt formiddagspersontog fra Fredericia mod Århus, forspændt E-maskine, gerne nr. 966, 969 eller 974.

Om natten kom der D-maskiner fra enten Esbjerg, Brande eller Randers. De forsvandt tidligt om morgenen igen mod deres hjemstedsbyer. I 1960 sås hyppige besøg på skift af D-maskinerne 802, 803, 817, 848 og 849 (alle fra Brande), nr. 866 fra Esbjerg, samt Randers-maskinerne 880, 885, 886 og 888. Derimod sås meget sjældent D-maskiner fra Århus, f.eks. nr. 900.

Rangertrækkraften i Fredericia først i 1960'erne udgjordes af tre Q-maskiner 337, 350 og 351. F-maskinerne var der en del af - men de vekslede meget. Bedst erindrer jeg 437, 439, 447 samt 662, 666, 667, 668, 669, 670, 671 og 672. Lidt fremmede fugle var der også. De høje F'ere var for en dels vedkommende hensat i Fredericia, indtil de blev ophugget, nemlig 431, 432 og 433.

En drengs oplevelser

Altsammen er nu historie og nostalgi. Dette er erindringen om dengang, hvor lokomotiverne var iført røg, damp og kulstøv, og hvor man som stor knægt, forsynet med et fotografiapparat, notesblok og blyant færdedes overalt på jernbaneområdet til jernbanefolkenes store fortrydelse. Forbudt var det jo.



R 946 ses her i spor 6 i Fredericia i juli 1964 med godstog på vej til Padborg. Forrest i togstammen ses den vante togførervogn, for en gangs skyld en moderne stålvogn

Mange knyttede næver, eder og forbandelser har jeg set og hørt fra hidsige jernbanefolk, når »ham den tovlige knægt« igen rendte rundt på sporene. Men sikken et liv. At jeg i dag på gaden i Fredericia, hvor jeg stadig bor og arbejder, møder de samme jernbanefolk som fredelige pensionister, er en anden sag. - Ka' du huske R 943 eller 936? spørger de mig. - Det var den, som jeg havde som fast maskine. - Har du ikke lige et billede af den? Selvfølgelig. I dag lønnes indsatsen. □

Litet långsammare - mycket vackrare

Kun et par timer fra Helsingborg/Malmö findes Nordeuropas længste smalsporede jernbane (891 mm), der trafikeres som turistbane af frivillig arbejdskraft. Oplev selv slingreturen gennem den skønne sydsvenske natur mellem Växjö og Västervik.

Et luffarkort kan f.eks. give ubegrænsede rejser i to uger til kun 350 SEK.

Køreplan: Dgl. 28/5-29/6
Dgl. 13/8-26/8
L+S 27/8-23/9

Dgl. 30/6-12/8

Går	L		S	M-L	S							M-L
Växjö	-	7.40	16.25	16.40	-	7.40	10.40	-	13.30	16.25	16.40	
Åseda	-	9.05	17.47	18.05	-	09.05	12.05	-	15.00	17.47	18.05	
Hultsfred	7.10	10.30	19.25	19.25	7.10	10.30	13.30	16.30	-	19.25	19.25	
Västervik	8.45	12.08	20.55	20.58	8.45	12.08	15.10	18.02	-	20.55	20.55	
Går	M-F,S											
Västervik	8.52	14.45	-	-	-	8.52	-	11.45	14.45	17.40	21.00	
Hultsfred	10.35	16.30	-	-	7.45	10.35	-	13.21	18.30	19.18	22.25	
Åseda	12.04	18.04	-	-	9.04	12.04	15.05	-	18.04	-	-	
Växjö	13.25	19.28	-	-	10.25	13.25	16.20	-	19.25	-	-	

OBS! Husk at fotografere det unikke sporkryds mellem normal- og smalspor i Åseda. Det forsvinder p.g.a. ombygning til efteråret.

Nærmere information: tlf. 42 27 13 09 - 00946 495 10061



Familieferie i Østeuropa...

Fra en familie på seks, hvoraf kun de tre har jernbaneinteresse, og slet ikke er eksperter...bare kigget lidt undervejs...

Af Helge Pahas

Sommeren 1989 førte os først i vores gamle »rugbrød« til Tjekkoslaviet: Den officielle køreplan har fire smalsporsbaner (+ en »pionér« børnebane ved Korsice), hvoraf vi efterhånden har besøgt de 3: A: Turistbanerne i Tatra, som hovedsageligt er et ikke-særligt-interessant hurtigsporvognssystem. B: En hyggelig, kort, old-timer sporvognsline nord for Trenčín. C: En linie ca. 100 km syd for Prag. Linien har formentlig i sin tid hængt sammen med det østrigske smalsporsnet ved Gmünd. Vi passerede linien i år og blev henrykte, da vi overtalte familien til at sætte os af ved en lille hyggelig station, hvor de tre af os kunne få en lille tur... Vi købte billetter, forventningen var stor... men pludselig pegede stationsforstanderen hen mod en blå bus, der kom kørende. På grund af sporfornylelse var der buserstatning!

Mange øjne fulgte os undrende, da vi bare smed vore billetter og kravlede hen til de andre i »rugbrødet« igen, men til gengæld kan vi så fortælle, at banens fremtid er sikker, og at den ser fristende ud. Endestationen i Obratan er forfalden, tilgroet idyl. I øvrigt er der uendeligt meget at komme efter på normalsporsnettet, der er nok af fantastiske ture.

Rumænien: Uendelig fattigt, uendelig smukt, uendelig gæstfrit. Vi har kun lige snuset til en smule. Damp ses endnu, vi så aktiv damp i Baia Mare & Arad.

En køreplan kunne ikke købes, det er en sjældenhed, man kun lige kan opdrive omkring udgivelsesdatoen... Men et blik i planen på en station afslører, at der er i alt fald et par smalsporslinier. Vi kom forbi to:

A: Linien ved Tirgu Mures. Moderne diesellokomotiv; linien må være fascinerende, men vi kunne umuligt nå at prøve den. Der er kun to tog i hver retning pr. dag, og det ene kører midt om natten...

B: Arad - stor grænseby i det vestlige - er hjemsted for et tilsyneladende meget interessant sporvognssystem, med gule lokale vogne til bytrafikken plus røde vogne til et landsporvognsnet, der løber 20-30 km ud i omegnen. Disse vogne er alle nyere, men fra Pincota til Paulis og videre løber en lokal landsporvogn af aller ældste model. Vi troede ikke vore egne øjne, da vi så det, en oldgammel grøn elmotorvogn og to mindst lige så gamle bivogne... en amerikansk »inter-urban«-linie årgang, tjaa, skal vi gætte på 1920?

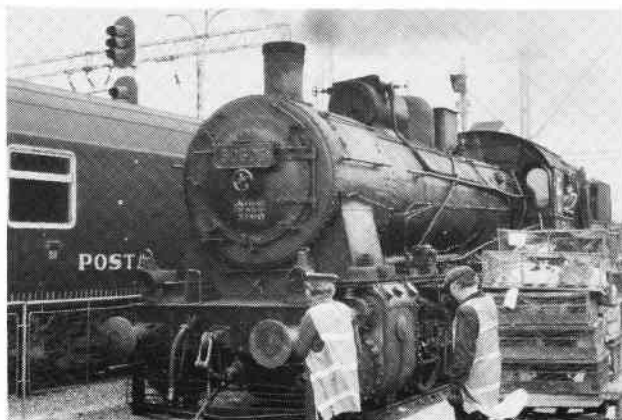
Arad & Paulis ligger på hovedvejen fra det sydlige Ungarn ind i Rumænien og er nemme at nå også på en én-dagstur fra Ungarn. Hermed anbefalet til videre udforskning...!

Ungarn: Et pragtfuldt land. Der er tre ting, vi har kastet vort blik på:

A: Budapest, en af Europas smukkeste byer, og for en trafikinteresseret det rene Mekka! Her er sporvogne af alle slags, svævebane, tandhjulsbane, tovbane, børne-pionérbane, trolleybus, undergrundsbane i to varianter (herunder den ældste Metro på kontinentet, med strømførende skinner i loftet over toget...), et særligt forstadsbanesystem (»HEV«). Enhver jernbaneentusiast kan styrte rundt i to dage og ha' det sjovt... Et 24-timers kort koster 6 kr.

B: smalspor... køreplanen afslører to større systemer, hvoraf i alt fald nettet omkring Kecskemet er en hyggelig pustaland-bane-idyl.

C: »Allami Erdei Vasutak«. Bagerst i køreplanen optræder hele 11 små linier under dette ejernavn. Hvad i alverden er dog dette?



Dampen levede endnu i Rumænien i fjor. Kasserne til højre er fyldt med levende kaniner! Foto i Arad, CFR, 20. juli 1989: Kristian Pahas.



Fra endestationen Kitalyret. AEV-linien Kismaros-Kitalyret, Ungarn. Foto 24. juli 1989: Kristian Pahas.

Landsporvogn i Paulis øst for Arad. Foto 20. juli 1989: Kristian Pahuš.



Noget for Ungarn helt enestående; ordene betyder »Statens Skov Jernbaner«, og dækker en række små smalsporsbaner rundt om i Ungarn, lidt i retning af Vandbygningsvæsenets baner i Danmark, men i Ungarn altså små tømmerbaner m.v., som futter rundt i skove og bjerge... Det lyder fascinerende, og det er det!

I »vores« område, ca. 70 km nord for Budapest, var der to af sådanne skovbaner:

1: Nagybörzsöny-Nagyirtas. En gammel tømmerbane op i bjergene; kører lørdag og søndag to togpar på en otte km lang strækning. Turistbane, ren idyl... et lille tipvogndiesellokomotiv, to åbne småvogne med bænke... og overfyldt til bristepunktet den dag, vi var der. Langt ind i skoven, op ad bjergsiden. Højden overvindes ved »sækspor«, hvor man bakker et stykke, skifter spor, kører frem igen...

2: Kismaros-Kitalyret. Opfylder et dagligdags persontrafikbehov på en 13 km smuk strækning. Et relativt stort diesellokomotiv + en lukket vogn + en åben...

Så skal det i øvrigt siges, at udover disse to fandt vi bare i vores område yderligere tre smalsporsgodsbaner...

Gad vide hvor mange der findes i hele Ungarn? Og: Hvor meget af dette kan leve videre nu hvor Ungarn bli'r mere og mere moderne? Det var tydeligt at se at godstrafikken på de to nævnte AEV-baner var ved at dø ud... Gå på opdagelse i Ungarn, før det er for sent!

★

Redaktionens efterskrift: Siden denne artikel blev skrevet, er der som bekendt sket meget i Østeuropa. Udviklingen lader formentlig ikke tiden stå stille i de beskrevne jernbaneattraktioner meget længere - så mon ikke det snart er sidste udkald! □

**Drej
33 33 86 97**

- og lyt til DJKs nye
servicetelefonavis...

der bringer nyt
om møder, udflugter, bøger o.s.v.
red.

»jernbanen« nr. 4

Vore kvikke læsere har sikkert bemærket, at en del artikler har måttet udskydes de sidste par gange. Sådan går det, når aktuelt stof trænger sig på. De annoncerede artikler om »Jernbanebygninger«, »Foto og tog«, »Frimærker og tog«, »Asaabanen« har endnu engang måttet udskydes, desværre.

Vi regner med, at en del af disse artikler kommer med i nr. 4, hvis hovedartikel bliver jubilæet på Den Fynske Længdebane. Artikler om Mongoliet, MS lyntoget, Hvalpsundfærgeriet, Østrig ligger også klar.

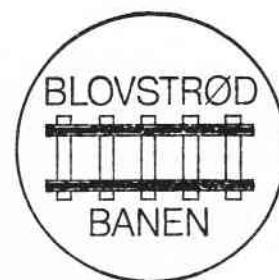
Jan Forslund



At der mangler en bro er vist tydeligt, men pillerne er der da. Bloustrødbanens RVT nr. 1 passerer her »viadukten« på vej mod Tivoli Huse (sporet ender dog endnu brat ved S-banens overføring). Foto i april 1990 af Oscar Meyer.

Bro efterlyses

Et rids over Bloustrødbanens historie, og beretning om de sidste nye landvindiger.



Af Oscar Meyer

Det er nu ni år siden, foreningen flyttede sit smalsporsmateriel til Bloustrød teglværk i Nordsjælland. I starten blev det kun til en udendørs opstaldning af de to roebanemaskiner fra Balling-Engelsens virksomhed, tidligere Maribo sukkerfabrik.

Det følgende år fik vi tilladelse til at benytte den eneste tilbageværende smalsporsremise i Danmark.

Teglværkets område var i mellemtiden blevet solgt til Allerød kommune med den klausul, at Frederiksholm Teglværker kunne benytte de tilbageværende bygninger i fem år. Med kommunal tilladelse fik vi de relevante myndigheders accept på at bygge ca. 200 meter smalspor i forbindelse med remisen, men på de gamle traceer. Det skal understreges, at alle spor var fjernet (solgt til en op-hugningsentreprenør) - selv et brodække var skåret ned fra sine piller.

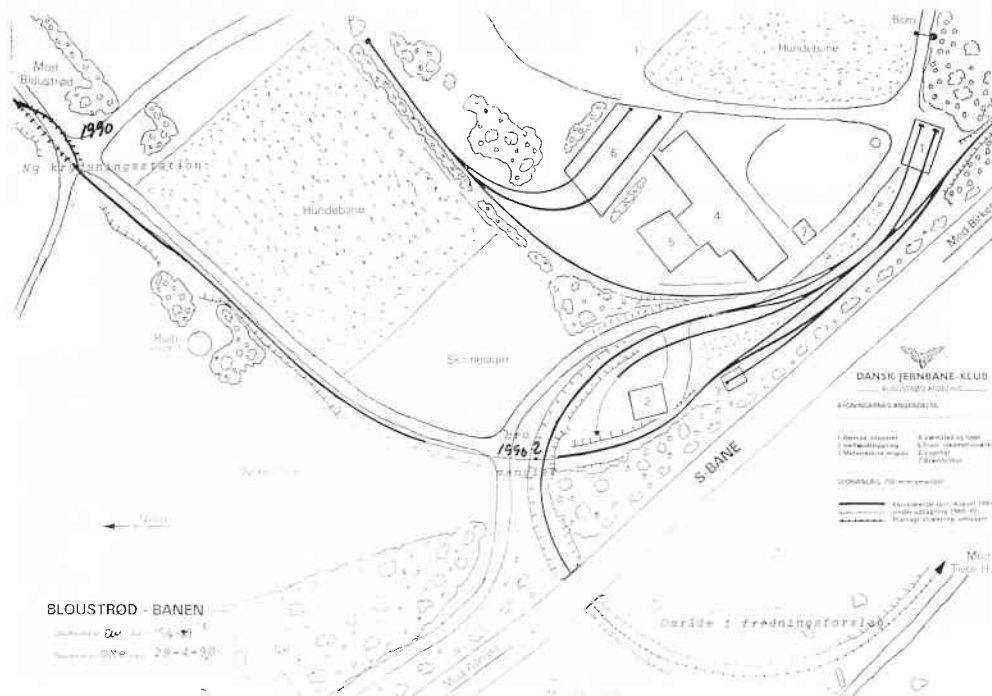
Vi byggede de to remisespor, og nedkørslen under Nordbanen, derefter forskellige omløbs- og opstillingspor, samt til sidst spor ind i den gamle tørrelade, der kunne benyttes til vognhal. Her opbevarer vi for hovedforeningen to ældre Triangel motorvogne. Det næstsidste sporstykke er ført op til brofæstet bag velfærdsbygningen - hvor det ender i den blå luft.

Bloustrødbanen udvider

I 1989 fik vi så officiel tilladelse til at udføre den sidste strækning på ca. 400 meter - fra det andet brofæste og



Standerhejsning i Bloustrød april 1990. Bagest ses velfærdsbygningen. Foto: Oscar Meyer.



til en ny krydsningsstation i skel til mark (teglværksområdets østkant). Herfra håber vi på yderligere tilladelse til at fortsætte bygningen i retning mod Bloustrødhallen.

Men stor ak og ve, der er ingen forbindelse mellem det gamle og det nye stykke. Derfor - Hvem har en bro? (brodrager) - kun 14 meter lang - skal kunne bære et lokomotiv på 20 tons - højeste spændvidde 4,5 meter - største akseltryk ca. syv tons?

Jubilæum næste år

I 1991 fejrer banen 10 års fødselsdag. Vi har tre store ønsker:

- En forbindelsesbro til vort nye banestykke.
- Forlængelsestilladelse mod Bloustrød.
- Fredningsforslaget for Allerød sø gennemføres, og vi får tilladelse til at bygge på den gamle trace mod Tivoli Huse.



Stemning i Bloustrød. Roelokomotiv B 5 er trukket ud af remisen. Foto i april 1990 af Oscar Meyer.

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: Voksne 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 oplysninger om turen og tilmelding på tlf. 75 86 21 20 hos Preben Clausen, D-maskinegruppen.

William Bay retter:

I det just modtagne nr. 2 af »jernbanen« læser jeg den ret så informative artikel om Frichs' reparation af norske og hollandske lokomotiver af Asger Christiansen. Mens oplysningerne om de norske for så vidt angår detaljerne er korrekte, er det derimod ikke tilfældet med de hollandske.

Der blev ganske rigtigt repareret otte type 37, nemlig nr. 3703, 5, 11, 16, 34, 53, 60 og 3802, men tillige to af typen 1D-koblede godstogsmaskiner. Det var nr. 4606 og 4611, som i øvrigt kort tid derefter udrangeredes. Denne type, som oprindeligt talte 20 stk. bygget hos Werkspoor i 1923 var i øvrigt meget lidt populær, og det var derfor også sandsynligt, at de kun fik kort levetid derefter.

Derfor er den »anderledes«

TKVJ M 4/VNJ D 12



Den 20. maj kunne MHVJ præsentere VNJ D 12 i flot renoveret stand. Den står nu klar med sine 375 hk til sommerens kørsler på Mariagerbanen. Her kan det meste af arbejdsholdet stolt vise den gamle svend frem. Fra højre driftsbestyrer Flemming Høj, og derefter lokofører (VNJ) Poul Andersen, der i dagens anledning overrakte lokomotivets gamle signalplader. Foto den 20. maj: Mogens Duus (nr. 2 fra venstre).

Af Mogens Duus

Medio december gjorde Vestbanens bedagede D 12 sin entré i Mariager, hvor både reparationsarbejder og en gennemgribende opfriskning er påbegyndt, for at få maskinen i topform til den kommende kørselssæson. Om bl.a. hjemturen fra Varde er andetsteds berettet, her blot lidt små, spredte pluk fra Trolldhedebanen, hvor lokomotivet fra 1932 til banens nedlæggelse i 1968 gjorde tjeneste som M 4. Måske læseren har bemærket, at D 12 ser anderledes ud. Den ene front er nemlig uden dør, og bag dette ligger i følgende historie fra den 11. februar 1952, hvor M 4 fremførte tog 110 fra Kolding mod Grindsted. Kort efter at have passeret Dybvadbro station, ramlede toget ind i en løbsk godsvogn... Sammenstødet var uundgåeligt. De materielle skader var betydelige, og lokomotivføreren måtte på hospitalet. Skaderne på M 4 var omfattende:

- Bøjet pufferplanke, knust i den ene side, to puffer ødelagt
- Hele A-gavlen trykket ind og delvist knust
- Taget over førerrum A bøjet sammen
- To lyskoblinger og to lanterner ødelagt, kofanger beskadiget



VNJ D 12 i Nr. Nebel, 29. juni 1984. Foto: Mogens Duus

- Siddepladser i begge sider fra hjørne til første dør beskadiget
- Begge døre til førerrum A beskadiget
- Trinbrætter i begge sider beskadiget, glas i seks vinduer knust
- Kørekontroller slået løse, ledninger revet løs
- Luftrør til bremse, fløjte og vinduesvisker revet løs
- Radiator knust, vægge til maskinrum bøjet

På motoren syntes umiddelbart ikke at være sket andre skader, end at stangen for ventilløfteren var skubbet ud af sit leje. Ved uheldet totalskadedes godsvognen TKVJ QA 222 - det var den vogn, tog 110 stødte ind i. Af togets egne 12, blandede åbne vogne - heraf 4 DSB PB-vogne, skete kun en koblingssprængning på TKVJ PF 1509. Lokomotivet blev repareret, men dels af sparehensyn, dels for at mindske trækket fra den sjældent vindtætte frontdør, valgte man at genopbygge M 4 med glat front.

Den 18. april, også i 1952, kørte M 4 atter i tog 110, denne gang i forspand med et af banens andre lokomotiver. Undervejs konstaterede lokomotivføreren, at banemotor II var uorden. Man frygtede straks, at det atter var en gennembrænding af magnetspolen, som man havde oplevet kort forinden. Denne overbrænding formodedes at have sin årsag i, at træde i bevikling havde fået en brist ved uheldet ved Dybvadsbro. Man valgte derfor at få en ingeniør fra Frichs til at rejse til Kolding for at se på sagen. Et særtog, M 4 skulle have kørt ved ankomsten til Kolding, måtte aflyses, og man konstaterede ret hurtigt overgang i magnetfeltet, ligesom der lugtede brændt under førerstolen i B-enden. Det viste sig at være et kontaktstykke på frem/bak-valsens, der på grund af dårlig slutning, havde været så varmt, at træet på valsen blev svedet. Valsen var ellers helt ny, og monteret efter sammenstødet ved Dybvadsbro.

Der har for år tilbage også været en del knas med M 4's motor, men det er at håbe, at D 12 har haft sine skavanker og kan få en problemfri og aktiv tilværelse på MHVJ.





FDSBs Scandiaskeppsbuss ved Conradineslyst på HTJ i maj 1989. »Der er altid en cykel med på en DJK udflugt«. Foto: Alf Blume

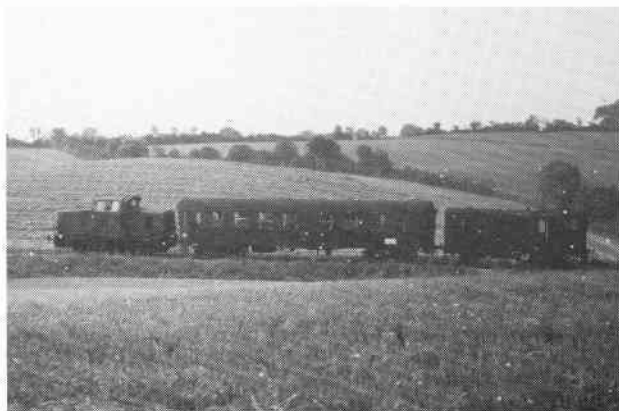
Ud at gå med DJK...

Tilbageblik på et par af turene i 1989.

Også i 1989 lykkedes det - trods snigende modernisering også på privatbanerne at genskabe nogle billeder, der kunne være taget **dengang**.

Desværre var det gennemsnitlige deltagerantal igen i 1989 under 50. Udflugtsafdelingen håber dog med disse glimt at kunne lokke flere medlemmer med på dette års ture. Det lykkedes at gennemføre udflugter på HTJ, GDS og Assensbanen samt til Hedeland. Udlandsturene til Vesttyskland og Sverige i samarbejde med Jernbanemuseets Venner tiltrak heldigvis også en del medlemmer. Endelig deltog syv DJK'ere i den norske jernbaneklubs tur til Polen

JF & JS



MH-Cp-Eh på Assensbanen mellem Tommerup og Knarreborg. Foto i august 89 af Jakob Stilling



»Skønhed De ikke aner...« eller »Sommeridyl ved en dansk sidebane« eller »Tante Emma er kommet« eller »DJKs mest trofaste turdeeltagere i 89« eller ... Fra GDS turen 3. september 1989. Foto: Joen Jensen

Jernbanenyt - kort fortalt

Nyheder fra ind- og udland.

I dette nummer: DSB, Storebælt, Veteranbanerne og Udland.

DSB



Rullende materiel

Materielstatus oktober 1988-december 1989

Pr. 31. december 1989 rådede DSB over følgende antal trækraftenheder og vogne (tilsvarende tal for beholdningen pr. 30. september 1988 i parentes, jf. »jernbanen« nr. 1/89 - side 17):

1. Elektriske lokomotiver (25 kv 50 Hz):		
1.1 Toglokomotiver	10	(10)
2. Motormateriel:		
2.1 Toglokomotiver	178	(184)
2.2 Rangerlokomotiver	108	(121)
2.3 Traktorer	44	(63)
2.4 Motorvogne	228	(212)
2.5 Bivogne	45	(37)
3. Elektrisk materiel (1,5 kv =):		
3.1 Motorvogne	299	(299)
3.2 Bivogne	299	(299)
4. Persontogsmateriel:		
4.1 Siddevogne	690	(741)
4.2 Liggevogne	25	(25)
4.3 Sovevogne	17	(17)
4.4 Specialvogne	6	(6)
4.5 Rejsegodsvogne	12	(15)
4.6 Postvogne	23	(42)
5. Godstogsmateriel m.v.:		
5.1 Lukkede godsvogne	2.832	(2.848)
5.2 Åbne godsvogne	1.363	(1.391)
5.3 Tjeneste- og tjenestegodsvogne	1.307	(1.340)
5.4 Privatejede godsvogne	348	(389)

I ovennævnte periode er følgende enheder tilgået driftsmaterielbeholdningen:

Ad 2.4: 8 stk. MFA 5003-5010 og MFB 5203-5210

Ad 2.5: 8 stk. FF 5403-5410,

- og bl.a. følgende enheder er slettet af driftsmaterielbeholdningen:

Ad 2.1 MX 1001 (overgivet til DSB Museumstog), 1017-1019 (solgt/udlejet til HFHJ), 1023 (udlejet til ØSJS), 1039,

Ad 2.2: MH 202, 203, 301, 350, 361, 363, 367, 371, 397, 399, 410, 417, 418,

Ad 2.3: (Ardelt-type) 101, 117, 119-121, 124, 126, 128, 133, 135-139, 141, 142, 144, 146 - (dieselmekanisk minitraktor) 48,

Ad 4.1: ABg 38-44, 241, 243, 245, 248, 253, 285, 290, 305 - ABg-u 38-44, 295, 299, 309 - B 20-83 126



Ardelterne er en uddøende race - her er Ardel 137 »fanget« i Svendborg, mens den stadig var i aktiv tjeneste. Foto: Søren Bay Hansen



Antallet af S-tog har holdt stand det sidste år. En påtænkt nyløseleverance er stadig mange år forude. Foto i Holte den 16. dec. 1989 af Jan Forslund.



Endnu kører MH'erne, og i den gamle grønne bemaling. Med ordren på de nye MJ rangerlokomotiver må det dog nok forventes, at MH-parken langsomt decimeres. Foto 1. august 1989 i Nykøbing F. af John Hansen.

(efter brand) - **Bg** (36 stk. litraets samtlige resterende vogne) - **Bn 20-84, 709** (efter kollision), **858** (efter brand) - **Bns 29-84 525** (efter kollision),

Ad 4.5: **Dm 92-44, 041-043,**

Ad 4.6: **P 90-83, 800, 801, 803, 807, 809, 811, 813 - Pm** (10 stk. litraets samtlige vogne) - **Pph 90-44, 706, 713.**

I afsnit »**Elektriske lokomotiver**« omfatter »Toglokomotiver«: 10 EA.

I afsnit »**Motormateriel**« omfatter »Toglokomotiver«: 37 ME - 29 MX - 51 MY - 61 MZ; »Rangerlokomotiver«: 91 MH - 17 MT; »Traktorer«: 4 Ardelt-type - 40 Köf-type; »Motorvogne«: 11 MA - 8 MFA - 8 MFB - 7ML - 97 MRD; »Bivogne«: 10 AM - 6 BM - 6 BMk - 10 BS - 8 FF - 5 FL.

I afsnit »**Elektrisk materiel**« omfatter »Motorvogne«: 24 MC - 210 MM - 65 MU; »Bivogne«: 24 FC - 210 FS - 65 FU.

I 1989 er 24 stk. Bns og 1 stk. Bns-e i forbindelse med ombygning omlitret til litra **ABns** hhv. **ABns-e**. (I »jernbanen« nr. 2/90 - side 52, venstre spalte, 13. linie fra oven rettes »19« derfor til »25«).

Pr. 1. januar 1990 var følgende rullende materiel i ordre:
42 stk. diesel-mekaniske motorvogne, litra **MFA 5001, 5002, 5011-5050** (1./2. klasse og catering),
42 stk. diesel-mekaniske motorvogne, litra **MFB 5201, 5202, 5211-5250** (2. klasse m/handicap toilet),
42 stk. mellemvogne til litra MFA/MFB, litra **FF 5401, 5402, 5411-5450** (2. klasse),
30 stk. diesel-hydrostatisk rangerlokomotiver, litra **MJ 501-530** (525 hk, toakslede),
50 stk. åbne/bogie container- og vekselladbærevogne, litra **Sgmns** (»regime«: 31 86) **455 1 000 - 455 1 039** (u/skruebremse) og **355 1 040 - 455 1 049** (m/skruebremse).

MF-togsættene er som bekendt bestilt hos »Scandia-Randers A/S« - nu »ABB Scandia« (se i øvrigt omtalen af yderligere bestillinger af MF-togsæt m.v. i »jernbanen« nr. 2/90 - side 49), MJ-lokomotiverne, der leveres i perioden 1990-1992, er bestilt hos det belgiske firma »Cockerill Mechanical Industries« og Sgmns-vognene hos den finske vognfabrik »Rautaruukki OY« i Oulu, som i øvrigt har modtaget en ordre på 25 stk. tilsvarende Sgmns-vogne fra firma »Kombidan« i Padborg.

»DSB« er redigeret af Erik B. Jonsen

Yderligere loko til Storebæltstunnelen

MT-Group har ved Schöma bestilt seks nye loko af typen CFL 150 DCL. Lokoene bliver en lettere og svagere version af de allerede bestilte 24 enheder, idet de kun kommer til at veje 21 t og Deutz-motoren bliver kun på 139 hk.

24 loko lyder voldsomt, men fordelt på fire arbejdssteder bliver der kun tre trækraftenheder pr. arbejdssted, idet de formentlig skal køre fast i forspand. De tre enheder skal således varetage både bortkørsel af udgravet materiale og indkørsel af foringselementer og udfyldningscement, så ved en vis tunnellængde vil det komme til at knibe i hvert fald med reservemateriel i tilfælde af nedbrud.

De første to motorvogne til persontransport er færdige hos Schöma. Trods samme typebetegnelse som de til kanaltunnelen bliver Storebæltstogene enkelte motorvogne, som det ses af billedet. Kanaltogene består som tidligere meddelt af motorvogn og styrevogn med i alt 60 pladser. Yderligere har kanalselskabet bestilt mellemvogne, så de kan køre i trevogns enheder.

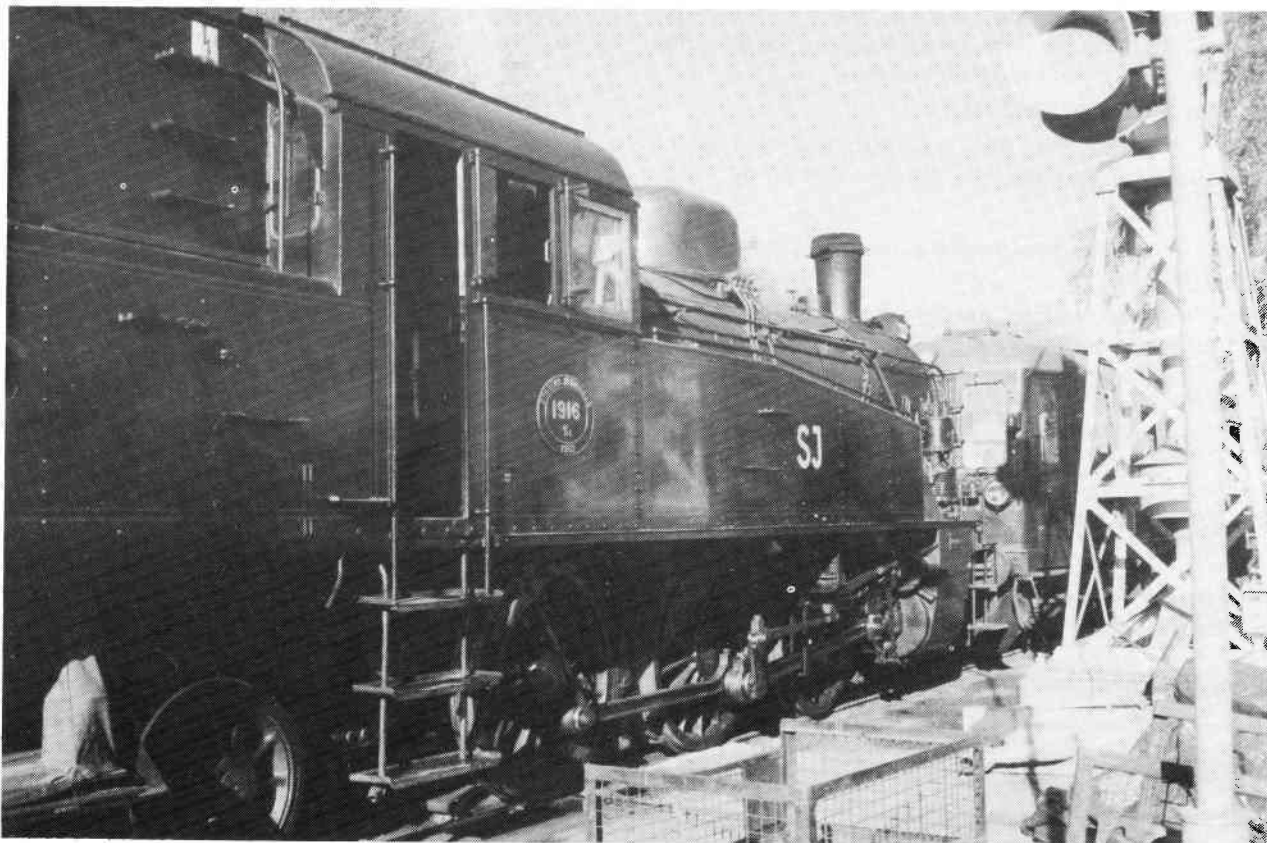
Byggenumrene for de nye loko er af Schöma fastsat til 5153-5158/1990.

Fjernsynsbilleder fra arbejdsstederne viser endnu ikke spor i byggegruberne, men prøvekørsler med de allerede leverede loko er i fuld gang.

Bent Hansen

Storebæltsmotorvogn til personbefordring klar til aflevering. Der er førerrum i begge ender samt tre kupeer med kun vinduer i dørene. På fronten ses horn, lyskaster, blinklys og kabel til multikobling. Endvidere kørselsretningsmarkeringslys, hvid/rød. Hele vognen fremtræder i hvidt og har følgende data: Schöma 5056/1990, type D-60-32. 55 hk., 10,2 t. Foto: U. Völz hos Schöma 9. marts 1990.





En fremmed fugl i Mariager. Det var, hvad man kunne se natten mellem 1. og 2. maj, da FSF, der driver veteranbanen Kappeln-Süderbrarup med bl.a. F 654, et SJ B-lok og to Mo-vogne, overnattede her. Rejsen gjaldt damplokoet SJ S1 1916, som den tyske forening netop havde afhentet hos Kalmar Järnvägars Museiförening - i opfyret tilstand! Lokoet var via Frederikshavn-Göteborg blevet afhentet i Jylland af Mo 1835 - men et stykke ude på Mariagerbanen fik S1 1916 lov at køre for egen kraft. Det er første gang, et udenlandsk damploko gæster Mariager - men måske ikke sidste? Foto, 2. maj 1990: Anders Riis.

Veteranbanerne

Mariager-Handest



I skrivende stund er opmaling og reparation af VNJ D 12 ved at være afsluttet, samtidig med at også banens anden »firkanter«, AHJ MI 5203, får udført en større reparation. En banemotor brændte af, og derfor har lokomotivet været løftet - samtidig er også bl.a. lejer blevet efterset og til dels udskiftet. Det er ikke hver dag, man løfter en Frichs-firkanter!

Alt i alt tæller bestanden i Mariager så nu tre Frichs-firkanter: Efter at have overvintret i Odder er VNJ 11, der stadig lejes af KKK, vendt tilbage til Mariager. I Odder er primo maj HHJ M 2, HHJ C 27 samt SB F 3 (under reparation).

Damplokomotivet HV 3 er taget ud til S-revision, et arbejde, der forventes at vare flere år. Lokomotivet blev sidst S-revideret i 1979 og trænger nu på mange felter. Også VLTJ 7 har været skilt ad, dog kun for hjulafdrejning.

Banen tog i april måned det andet MHVJ-monterede automatiske overkørselsanlæg i brug. Det står ved Kåt-

hedevej umiddelbart vest for V. Tørslev station - allerede i MFVJ-tiden var denne overkørsel en sort plet på det trafikale landkort. Overkørslen har været undervejs temmelig længe. Det skyldtes ikke problemer med monteringen. Det var papirarbejdet og en længere korrespondance med myndighederne om anlæggets placering, der tog tid!

I Handest er arbejdet med montering af en ny stationsbygning i stedet for den nu udtjente kioskvogn AHJ Dc 72 i fuld gang i skrivende stund. Bygningen skulle være klar, når dette læses. Det er tanken, at AHJ Dc 72 skal bevares, omend et meget omfattende hærværk har gjort opgaven endnu mere omfattende. Hærværket skete i foråret og er anmeldt til politiet.

Også banens trinbrætskur i Lunddalen - det sidste tilbageværende af den gamle type fra 1928 - har været udsat for hærværk. Det viste sig at være grove drengegreger. De skyldige drenge er pågrebet, og bygningen vil blive reableret.

I øvrigt er banen i marts måned blevet sprøjtet for ukrudt, ligesom den med velvilje fra bl.a. fa. Per Aarsleff har fået rensede grøfter op i vinter med en skinnegående gravemaskine.

Anders Riis

Foreningens tog Køreplan 1990



DANSK JERNBANE-KLUB
Nordjyske afdeling
Rosenvænget 2
9530 Støvring
☎ 98 37 30 71

Søndage 17/6 til 2/9

Priser: Voksne: kr. 33,00
Børn: kr. 17,00

14.00	afg.	Aalborg	ank.	16.00
14.11	ank.	Gug	afg.	15.47
14.13	afg.	Gug	ank.	15.46
14.40	ank.	Grønlandshavnen	afg.	15.00



**Mariager-Handest
Veteranjernbane**
DANSK JERNBANE-KLUB

MHVJ
Ny Havnevej 2
9550 Mariager
☎ Mariager station 98 54 18 64
Driftsbestyreren 86 47 63 72

Søndage i juni, juli og august

	M 8 JULI	P 11	M 13	M 17	P 18	M 22	P 18	M 22
Randersdrift	af 10.00	-	-	-	-	-	af 10.40	11.50
Randers Station	af 10.10	-	-	-	-	-	af 11.00	12.10
Handest	af 10.45	-	-	-	-	-	af 11.25	12.35
Handest	af 10.45	11.50	12.45	14.25	15.30	17.05	af 11.25	12.35
Trus	af 11.25	12.35	13.30	14.45	15.50	17.10	af 11.25	12.35
Mariager	af 11.25	12.35	13.30	14.45	15.50	17.10	af 11.25	12.35

a = Kun i JULI. P = damptog M = motortog.
Tog 19 er damptog i juni og august, motortog i juli.
Alle tog undtagen iltog kan standse ved trinbrætterne.

Ret til ændringer forbeholdes.

Torsdage i juli

	P 31 JULI	M 31	P 38	M 22	P 38	M 38
Randersdrift	af 10.00	-	-	-	-	-
Randers Station	af 10.10	-	-	-	-	-
Handest	af 10.45	-	-	-	-	-
Handest	af 10.45	12.45	15.30	-	-	-
Trus	af 11.25	12.35	13.30	14.45	15.50	17.10
Mariager	af 11.25	12.35	13.30	14.45	15.50	17.10

Billetspriser: Randers-Mariager tur/retur: kr. 48,00.
Pensionister (65-billet) og børn (4-11 år): halv pris.
Mariager-Handest tur/retur: kr. 38,00. Børn (4-11 år): halv pris.
Cykler og barnevogne beføres gratis.

Veterantogskørsel Århus - Odder lørdage fra 23. juni til 11. august

	M 1052	M 1056	M 1066	M 1045	M 1059	M 1081
Århus H	af 10.50	12.50	15.15	af 9.20	-	14.06
Viby J	af 10.57	12.57	15.22	af 9.26	-	14.12
Tranbjerg	af 11.07	13.07	15.32	af 9.36	-	14.21
Mårslet	af 11.15	13.15	15.44	af 9.43	-	14.27
Beer	af 11.19	13.19	15.49	af 9.47	11.32	14.32
Malling	af 11.25	13.25	15.55	af 9.53	11.39	14.39
Assensrup	af 11.33	13.33	16.01	af 10.02	11.46	14.46
Odder	af 11.42	13.42	16.10	af 10.10	11.55	14.55

M = motortog Ret til ændringer forbeholdes

ÅRHUS FESTUGE lørdag og søndag 1.-2. sept. og 8.-9. sept.

	M 1052	M 1056	M 1076	P 1080	M 1082	M 1096	M 1043	M 1059	P 1071	M 1083	P 1085	P 1105
Århus H	af 10.50	12.57	13.50	14.17	15.50	18.17	af 9.05	-	-	-	-	-
Viby J	af 10.57	12.58	13.51	14.28	15.57	18.28	af 9.11	-	-	-	-	-
Tranbjerg	af 11.07	13.07	14.07	14.42	16.07	18.42	af 9.21	-	-	-	-	-
Mårslet	af 11.15	13.15	14.15	14.50	16.15	18.50	af 9.25	-	-	-	-	-
Beer	af 11.19	13.19	14.19	14.54	16.19	18.54	af 9.30	11.30	13.00	14.40	15.00	17.00
Malling	af 11.25	13.25	14.25	15.00	16.25	19.00	af 9.36	11.36	13.06	14.46	15.06	17.06
Assensrup	af 11.33	13.33	14.33	15.08	16.33	19.08	af 9.45	11.45	13.15	14.55	15.15	17.15
Odder	af 11.42	13.42	14.42	15.17	16.42	19.17	af 9.55	11.55	13.25	15.05	15.25	17.25

* søndag dog 20 min. senere. Ret til ændringer forbeholdes
P = damptog (Århus-Tranbjerg) M = motortog (Odder Århus, Århus Mårslet).

Billetspriser, enkelt: Voksen: Århus-Odder: Kr. 20,00 - Århus-Mårslet: kr. 10,00.
Børn (4-11 år) halv pris. Cykler og barnevogne gratis.

Mariager-Handest Veteranjernbane Ny Havnevej 2, 9550 Mariager. ☎ 98 54 18 64.

Ta' på tur med veteranog

Søndage 8/7, 22/7, 29/7, onsdage 4/7, 25/7 og torsdage 5/7, 26/7:

Dronning Louises station (museet)
Afg. kl. 10.23 - 12.23 - 14.23

Odense

Afg. kl. 10.33 - 12.33 - 14.33

Højby

Afg. kl. 11.15 - 13.15 - 15.15

Efterårsferien 14/10, 17/10, 18/10 og 21/10:

Dronning Louises station (museet)
Afg. kl. 12.23 - 14.23

Odense

Afg. kl. 12.33 - 14.33

Højby

Afg. kl. 13.15 - 15.15

Voksne 25 kr. Børn 10 kr. Billetterne gælder også til jernbanemuseet.



16/7-21/7: DANMARK FOR FULD DAMP - der starter i Korsør og kører over Skælskør, Nykøbing F., Nykøbing S. og slutter i Korsør.

Toget kan medføre cykler til udflugter undervejs.
Pris pr. person 900 kr., børn og pensionister 540 kr.
Overnatning i liggevogn i 4 personers kupé: 35 kr. pr. nat pr. pers.
Morgen-, middags- og aftensmad kan købes i toget.

Nærmere oplysning om turen og tilmeldelse: P. Clausen efter 5/5.



Museumsgånen
MARIBO-BANDHOLM Dansk Jernbane-klub

Information og
bestilling af særtog:
Museumsgånen
Maribo station
4930 Maribo

☎ 53 88 85 45
Remisen: 53 88 05 49

Tog nr. Klasse	P 51 1 3	B 55 1 3	P 57 1 3	P 359 1 3
Maribo	afg	10.10	13.20	15.15
Bandholm	ank	10.39	13.49	15.44
Bandholm Havn	ank	10.58	14.15	16.03

Tog nr. Klasse	P 52 1 3	P 56 1 3	P 58 1 3	P 360 1 3
Bandholm Havn	afg	11.05	14.25	16.10
Bandholm	afg	11.15	14.35	16.20
Maribo	ank	11.45	15.05	16.50

Togart: Køredage:		Damp søndage 3/6 - 26/8 torsdage 12/7 - 2/8	Damp søndage 3/6 - 26/8 torsdage 12/7 - 2/8 lørdage 7/7 - 28/7	Motortog onsdage 11/7 - 29/8

Billetspriser i 3. kl.: Voksne dobbelt 25 kr., enkelt 15 kr.
Børn 4-11 år halv pris. Rabat for grupper.
Til købt til 1. kl.: Enkelt 3 kr.
Cykler og barnevogne medtages gratis, når der er plads i togets pakvogn.
Besøg billetudstillingen på Bandholm station - åben på driftsdage.
Lørdag den 9. dec. køres juletog.



Usædvanligt skinnekøretøj - gravemaskine fra fa. Per Aarsleff - der gjorde stor gavn mellem Mariager og Handest, Mariager, december 1989. Foto: Anders Riis.

Forsikringer

Den lovede artikel om foreningens forsikringsdækning var klar til dette nummer, men bestyrelsen ønskede den godkendt af Forsikringsoplysningen.

Artiklen ventes bragt i næste nummer.

Oscar Meyer



Påskerejse 1991 til Albanien

MBV Resetjänst, udflugtsafdelingen til Malmabanens Venner, planlægger i 1991 at gennemføre en togrejse til Albanien. Det vil blive en rejse af to ugers varighed i tiden rundt påske, til prisen af ca. 15.000,- svenske kroner (dette antydes i februar 1990, før evt. devalueringer af den svenske krone). Rejsen tilbydes i første række medlemmer af Malmabanens Venner, udover det til medlemmer af DJK og SJK i den rækkefølge bindende påmeldinger løber ind. Antal rejsedeltagere 20-22 (minimum 20 for at få visum til Albanien, 22 fylder en sovevogn på 1. klasse). Amerikanske, israelske og sydafrikanske statsborgere vil ikke få visum.

Oplæg: Togrejse på 1. klasse og i sovevogn (Luleå-)Malmö-Berlin-Wien-Udine-Trieste. Færge Trieste-Durrës. Rejse på det ganske albanske jernbaneland (i alt ca. 65-70 mil), besøg på lokomotivdepot, ophold et par dage i Tiranë. Bus fra Shkodër til Titograd, togrejse 1. klasse Titograd-Bar & Bar-Beograd, direkte sovevogn Beograd-Malmö.

Hvorfor Albanien? Albanien er ikke Europas mest spændende jernbaneland; nogle tjekkiske diesellokomotiver, 3. classes personvogne og godsvogne, men Europas mest ukendte jernbaneland, et bjergigt land og et land totalt uden privat biltrafik. Togrejsen Sassnitz-Trieste, færgeturen Trieste-Durrës og togrejsen Bar-Beograd-Sassnitz vil desuden kunne blive både interessant, hyggelig og komfortabel. Interesserede kan allerede nu lade høre fra sig til MBV Resetjänst, V. Varveg 9C, SE-951 34 Luleå, Sverige, så vil de blive holdt løbende orienteret om enkeltheder vedrørende omkostninger, tidspunkt for påmelding, indbetaling og rejse. Tel 009 46 920 102 35.

Matz Lonnedal Risberg

Dampdepotet i Alsdorf

I udlandsspalten i »jernbanen« nr.6/1989 var sætternissen bl.a. løbet med ordet »damp«; thi at påstå at driftsdepotet i Alsdorf var Vesttysklands største, er nok en tilsnigelse, men det var for blot få år siden Vesttysklands største dampdepot med tolv damploko, hvoraf ca. halvdelen var i daglig (og natlig) drift på to kulminer.

Ruhrkole overtog minerne 1. januar 1990, så spådommen gik hurtigt i opfyldelse. Endnu er minernes egne dieselloko i drift, men RAGs standardtyper rykker sikkert hurtigt ind. Allerede nu er nogle af koksværkets gamle trefasede elloko hensat. De udmærkede sig ved at have fire strømaftagere og køre på fire overledninger. Igen er trefasevekselstrømsloko kommet på mode, men nu klarer man sig med én overledning. Museumsforeningen har allerede holdt sine første udflugter med ex. EBV-damploko.

Tilbage er nu kun tre ikke RAG-mineselskabet. Gewerkschaft Sophia-Jacoba i Hückelhoven er så heldig at producere antracitkul, som der er stor efterspørgsel efter. Værket har otte normalsporsloko over jorden og ca. 50 smalsporsloko under jorden. Tidligere var også smalspor over jorden, men værkets tidligere damp- og motorloko her må nu beses ved tyske museumsbaner, i de zoologiske haver i New York og Chicago samt på lokalsamfundets legepladser, hvor der dog også står nogle RAG-miniloko.

Gewerkschaft Auguste-Victoria i Marl ejes af en kemigigant, og har 40 km normalspor med syv loko og 278 vogne. De opretholder et strengt fotoforbud selv på deres museumsloko! (Gewerkschaft er her en sammenslutning af arbejdsgivere - ikke som normalt af arbejdstagere. Minerne er altså ikke fagforeningsejede).

I Ibbenbüren i det nordlige Teutobyrgerwald har Preussag minen Oeynhausen med bane over DB-stationen Esch til Mittellandkanalen. Banen er eldrevet med to Krupp/AEG-elloko. Særlig interessant er styrevognten bag kultogene. Preussag har egne miner, hvor der bl.a. udvindes zink (Harzen), men kulgruberne er formentlig snart tømte? Flere skakter er allerede lukket, og grubemateriellet henvist til museumsbaner.

Bent Hansen

Sporhunden



Svellesnuseren var i sidste nummer havnet på Humlebæk station. Blandt rigtig mange rigtige besvarelser trak køteren lod til fordel for Leif Petersson, Solrød Strand. En bog er afsendt.

Sporhunden er i sommerhumør og sender dette billede fra sin Danmarkstur. Vi er på en ø, forstås, men modpolet kan være store. Billedet viser travlhed på en ret stor station som ikke vanligt har besøg af MZ (foto af Søren Bay Hansen nov. 1989).

Kan du gætte stationens navn deltager du i lodtrækningen om en jernbanebog. Send dit svar til redaktionen i Holte, inden den 1. juli.

Læserne skriver

Redaktionen har modtaget dette brev fra Niels Thorup med overskriften:

Det kunne bestyrelsen ikke være bekendt!

Generalforsamlingen 1990 gav mig anledning til nogle betragtninger over det arbejde, DJKs bestyrelse har præsteret siden generalforsamlingen 1989. Ved den lejlighed udtalte formanden: »Nu skal vi også have gjort noget ved de vedtægter«.

Måske var der forhold at rette, men måske var det også bestyrelsens og dirigentens traditionelle måde at behandle f.eks. valg til bestyrelsen på, der hjalp formanden til løftet. Bemærkes skal det, at såvel formand som næstformand var på valg i samme periode. Vedtægterne foreskriver det modsatte.

Ligeledes udtrykte formanden i 1989 nogle betragtninger om kriterier for egnethed til valg til bestyrelsen. Væsentligst gik det ud på fordeling mellem landsdelene, men også på det uholdbare i at opstille kandidater med afsidesliggende bopæl. I forhold til hvad?

Løftet om forslag til vedtægtsændringer (nye vedtægter) fik ekstra vægt med bemærkningen om: »Foreningens lyse, juridiske hoveder skulle udarbejde forslag til nye vedtægter«. Antageligt med henblik på generalforsamlingen i 1990.

Noget er der så sket i perioden, thi i »jernbanen« nr. 5 1989 offentliggjordes nogle forslag samt nogle betragtninger, der lod formode, at man egentlig også havde til hensigt at drive foreningen lovligt! Betyggende!

Tidspunktet for offentliggørelsen, bladets udgivelsesdato, deadline for indlæg til næste nr., og berømmelsen af de ekstraordinære generalforsamlinger, var sat i en »køreplan«, der umuliggjorde nogen form for debat i foreningens blad. Imidlertid kom der angiveligt en reaktion, der foranledigede et møde afholdt i Odder. Herefter overlod man til andre, ikke generalforsamlingsvalgte, at udarbejde nyt forslag. De berammede ekstraordinære generalforsamlinger blev følgelig aflyst.

Det lykkedes for det nye udvalg at udarbejde skriftligt forslag, der lige nåede at komme til medlemmernes kendskab, inden den ordinære generalforsamling. Ved denne lejlighed kunne »jernbanen« heller ikke benyttes til debat.

Det tjener dog det hastigt nedsatte udvalg til ære, at man fik »rigget« noget til, og præsentationen på generalforsamlingen var fin og sober.

At være generalforsamlingsvalgt bestyrelsesmedlem indebærer en pligt til at forvalte den tillid, medlemmerne har overdraget ved stemmeafgivningen. Således burde de generalforsamlingsvalgte, og i god tid, have fremlagt idéer til debat. Måske man skulle have startet med en strukturdebat i en forening, hvor interesse, frivillighed og fritid er de bærende elementer.

I DJK synes det, i overvejende grad, at være bestyrelsen, der dikterer generalforsamlingen, hvad der skal stemmes på og om. Godt hjulpet af dirigenten, der såvel i 1989 som i 1990 bidrog til at gøre forvirringen - om muligt - endnu større. Som tilforn valgte dirigenten på bestyrelsens forslag og uden alternativ.

Gad vide, om nogen egentlig var helt klar over, hvad der stemtes om? Det kunne bestyrelsen ikke være bekendt!

Dette indlæg handler ikke om det reelle indhold i forslaget til vedtægtsændringer, men omhandler alene den måde, sagen er blevet behandlet på. Det kunne have været gjort meget bedre, og måske bestyrelsen, undtagelsesvis, vil benytte sig af »jernbanen« og tage til genmæle.

Generalforsamlingens valg af nye bestyrelsesmedlemmer lader formode, at der kommer en ny næstformand. Måske det er en opgave for ham? Under forudsætning af formandens velsignelse - naturligvis.

Redaktionen har overdraget bestyrelsen brevet til besvarelse.

Smalspor i Polen

Jeg holdt i sommeren 1989 en uges ferie i byen Kolobrzeg (i tysk tid Kolberg) sammen med familien, men der blev dog tid til at se på jernbaner. Kolobrzeg har jernbaner i tre retninger, nemlig dieseltrafik mod vest og to eldrifts-linier mod øst, så selvom der ikke findes damp, så er der hele tiden noget spændende på banegården. Få fat i en køreplan (på polsk »rozklad jazdy pociagow«) i en boghandel eller i en af de mange små kiosker, der findes overalt. Med køreplanen i hånden er man godt rustet til at se de interessante tog og til at foretage rejser til smalsporbanerne i omegnen.

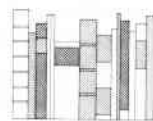
Jeg rejste med et persontog bestående af en GANZ MAVAG-motorvogn og tre bogievogne fra Kolobrzeg til Gryfice. I Gryfice ligger et nybygget værksted for smalsporsmateriel samt et maskindepot. Der er kun få meter fra banegården til smalsporsstationen, hvor der dagen igennem er en livlig trafik med godstog og persontog.

På sporarealet var hensat mange gamle personvogne, godsvogne, gamle motorvogne og sidst, men ikke mindst gamle damplokomotiver tilhørende smalsporsmuseet i Warszawa.

Der er mange smalsporsnet i denne del af Polen, og da man let og billigt kan rejse direkte fra København til Swinoujście med færge, burde mange med interesse for Polen og anderledes jernbanedrift finde derved i disse år.

Peter Fredsbo Andersen, Sabro

Boganmeldelser



Spår

Järnvägmusei vänners årsbok 1989

I Sverige kan de. Hvert år udsender de svenske »vänner« et årsskrift, som udover at beskrive aktuelle tiltag på det Svenske Jernbanemuseum i Gävle, også indeholder causerende artikler om stort og småt, gammelt og nyt i Sveriges jernbanehistorie. Bogen har i år fået et endnu større sidetal (120), og indeholder for øvrigt en lille epistel om Jernbanemuseet i Odense. Bogen, der er rigt illustreret, fås gratis, hvis man er medlem. Man kan dog endnu nå at blive medlem for 1989, det koster beskedent 70 SEK (Skriv til Järnvägmuseet, Box 571, 801 08 Gävle).

I mine forrige anmeldelser af denne fine udgivelsesrække har jeg efterlyst et tilsvarende stykke arbejde på dansk side. Det må da være en oplagt ide for »de danske venner« at lave en søsterudgave. Udover historiske artikler og aktuelt nyt fra museet, vil et sådant værk også kunne rumme rejsebeskrivelser fra året, der gik. Ideen hermed atter givet videre.

Jan Forslund



Referat af Dansk Jernbane-Klubs ordinære generalforsamling

Søndag den 11. marts 1990 kl. 10.00, Niels Steensens Gymnasium i København.

1.

Formanden Birger Wilcke bød de fremmødte medlemmer velkommen og foreslog - traditionen tro - dommer Jul. Paulsen som dirigent. Forsamlingen vedtog med akklamation valget af Jul. Paulsen, som takkede herfor og konstaterede generalforsamlingens lovlige indvarsling og gav ordet til formanden for aflæggelse af beretning.

2.

Birger Wilcke indledte med at konstatere, at medlemstallet stadig lå mellem 1700 og 1800. Ganske vist falder der fra tid til anden - af den ene eller anden grund - medlemmer fra, men der kommer heldigvis mange nye til. Alene i 1989 fik foreningen 130 nye medlemmer, og i 1990 er der til dato kommet 40 nye medlemmer. Glædeligt er det at konstatere, at der bliver relativt flere »aktive« medlemmer.

Foreningens økonomi er ganske fin - overskuddet i regnskabsåret 1988-89 blev på 93.000 kr., og likviditeten ret god.

Bladet »jernbanen« er udkommet regelmæssigt med seks numre, og det er et fortrinligt blad, som redaktørerne fortjener megen ros for.

Foreningens bogudgivelser har ligget stille i en længere periode, men genoptages med udgivelsen af en bog i anledning af Skagensbanens 100 års jubilæum i 1990.

Bestyrelsen lovede sidste år at iværksætte en revision af foreningens love. Bent Jacobsen udarbejdede herefter et forslag, som den øvrige bestyrelse kunne tilslutte sig, omend det indeholdt nogle uklare kompetanceforhold. Imidlertid rejstes på et udvidet bestyrelsesmøde i Odder i november 1989 kritik af forslaget, ligesom der fremsattes alternative forslag, og bestyrelsen valgte på den baggrund at aflyse den planlagte generalforsamling og i stedet nedsætte et lovudvalg bestående af Hans Meyer, Søren Balle og Lars Henning Jensen, der havde stillet alternative forslag, til at udarbejde et samlet forslag. Det lykkedes lovudvalget at blive enige om ét forslag til nye love, som bestyrelsen kunne anbefale og fremlægge på generalforsamlingen.

I fortsættelse af den store post- og jernbaneudstilling i Nykøbing Sj. har DJK fået istandsat personvognen DSB CL 1630 på OHJs værksted i Holbæk på yderst favorable vilkår.

I Høng er arbejdet med damplokomotivet ØSJS 6 fortsat på 10. år - måske kan det blive færdigt i 1990, så det kan komme til Frederiksværk i anledning af Stålvalseværkets jubilæum.

Vognkassen fra Frederik den Syvendes kongevogn, som DJK har overgivet til Jernbanemuseet, er overført til



En snes jyske medlemmer fra især midt- og nordjysk afdeling havde en festlig og spændende oplevelse, da man for første gang arrangerede fællestransport til DJKs generalforsamling i eget tog - oprangeret af Mo 1829. Her ses toget klar til hjemturen til Aalborg - direkte fra Frederiksberg station!

Ålholm Automobilmuseum, hvor den skal istandsættes.

Museumsbanen har klaret sig fint i det forløbne år - det er befordret 9.200 rejsende, hvilket er 1.000 flere end i 1988.

MHVJ har afviklet en kolossal trafik. Der er befordret knapt 30.000 rejsende, og omsætningen nærmer sig 500.000 kr. I årets løb har man lånt diesellokomotiverne VNJ 11 og 12 fra KLK hhv. Vestbanen. Kørslen på HHJ har været relativ succesrig. Damplokomotivet HV 3 skal nu S-revideres, og som erstatning var DSB G 625 overvejet, men projektet måtte opgives på grund af kedlens tilstand.

Limfjordsbanen har også haft et godt år.

D-maskinegruppen har haft et pænt overskud. Der er forhandlet med DSB om leje af remisen i Bramming; DJK foretrækker dog at købe remisen, så der kan optages lån til istandsættelsen. D-maskinegruppen har i en periode udlånt damplokomotiv til HgJK.

Samarbejdet med de øvrige jernbaneklubber har været godt - navnlig forholdet til formanden for Jernbanemuseets Venner har været gnidningsløst...!

DSB Museumstog er blevet betragtet som en konkurrent til DJKs tog, men man har forsikret os, at dette ikke er tilfældet. Der har dog været samarbejdsproblemer i Randers, hvor vores tog er blevet chikaneret, og i Roskilde hvor DJKs arbejdsbold er flyttet.

B.A. Sørensen bemærkede, at Bramming kommune var villig til at anlægge den vej til remisen i Bramming, som kræves for at remisen kan sælges. Birger Wilcke svarede, at DSB slet ikke vil sælge bygningen, da den ligger som en »ø« i DSBs areal. Hvis DJK ikke vil leje, bliver bygningen nedrevet. Birger Wilcke og Preben Clausen forsøger at få en bedre lejeaftale i stand end den fremlagte, som giver DJK mange pligter, men få rettigheder.

Herefter godkendtes formandens beretning uden afstemning.

2A.

Som et nyt punkt 2A behandledes derefter på dirigentens foranledning i tilknytning til formandens beretning bestyrelsens (lovudvalgets) forslag til nye love for foreningen. Søren Balle redegjorde for omfanget og konsekvenserne af lovændringerne og forklarede de enkelte paragraffer.

Chorfitzen efterlyste bestemmelse om kvalificeret flertal for foreningens opløsning samt om anvendelse af

DJKs nyvalgte bestyrelse 1990. Fra venstre stående: Birger Bruun, Preben Clausen, Ole Chr.M. Plum, Bent Nathansen, Bent Jacobsen og Jan Eriksen. Siddende fra venstre: Birger Wilcke, Flemming Jakielski og Hans Henrik Frost. Foto den 11. marts 1990 af Jan Forslund.



foreningens midler ved opløsning. Jul. Paulsen oplyste, at det er almindelig foreningsretlig praksis, at der til opløsning kræves kvalificeret flertal, og at der i lovene tages stilling til fordeling af midlerne ved opløsning. Han mente derfor, at der som ny § 9 burde indføres bestemmelse herom.

Niels Thorup mente ikke, at der kunne stemmes om andet end det udsendte forslag. Søren Balle gav ham principielt ret heri, men accepterede dog, at der foretoges denne tilføjelse. Jul. Paulsen mente også, at det måtte være muligt at tilføje en ny § 9, og at man i modsat fald umyndiggjorde generalforsamlingen. Ole Chr.M. Plum anførte, at tilføjelsen ville blive offentliggjort i indkaldelsen til den ekstraordinære generalforsamling, der skulle bekræfte vedtagelsen af de nye love.

Jens Sondrup mente så, at der burde indføres andre ændringer, idet han ønskede regnskabsåret fastlagt og generalforsamlingen fremrykket, ligesom han ville have præciseret kompetencen til at udnævne æresmedlemmer. Søren Balle mente, at regnskabsåret er en formalitet, der bør kunne fastlægges af hovedbestyrelsen, således at det tilpasses foreningens behov og udefra kommende krav. Hans Meyer oplyste, at regnskabsåret netop tidligere var ændret for at skaffe tid til at færdiggøre regnskabet inden generalforsamlingen, og Kjeld Christiansen slog fast, at det er umuligt at revidere på kortere tid. Bent Jacobsen konstaterede, at generalforsamlingen er foreningens højeste myndighed, jfr. lovene, og at det således er generalforsamlingen, der udnævner æresmedlemmer. Finn Beyer Paulsen var enig med sin medrevisor Kjeld Christiansen, og han oplyste, at generalforsamlingen allerede var flyttet én måned, nemlig fra april til marts. Ole Chr.M. Plum mente, at tidspunktet for generalforsamlingen i denne forbindelse var af mindre betydning, idet det blot drejer sig om at godkende regnskabet eller ikke. Jens Sondrup ønskede beretning om perioden til dato.

Jens Christensen spurgte, om det virkelig var nødvendigt med en lovændring for at få en ny veteranbane godkendt som »bane« i lovens betydning. Søren Balle forklarede, at godkendelse af en »arbejdsgruppe« som »bane«

betød, at der ville blive et hovedbestyrelsesmedlem yderligere, og at det naturligvis måtte være et vedtægts-spørgsmål.

Mogens Bruun spurgte om, om Bloustrødgruppen kunne udpege et hovedbestyrelsesmedlem, hvis de blev godkendt som en »bane«, og dette bekræftede Søren Balle.

Herefter stemtes ved håndsoprækning om forslaget til den nye lov inklusive den tilføjede § 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«.

For forslaget stemte 75, imod stemte 10, mens 5 undlod at stemme.

3.

Næste punkt på dagsordenen var regnskabet, som kassereren Hans Meyer forelagde. Han oplyste, at der var foretaget relativt store afskrivninger for at holde overskuddet nede af hensyn til muligheden for at få tilskud til foreningen. Hans Meyer henviste i øvrigt til det trykte regnskab, som var udsendt til medlemmerne.

B.A. Sørensen ønskede forklaring på 148 kr., der på status var opført som bortkommet for Sydjysk Afdeling, hvor han er kasserer.

Hans Meyer oplyste, at der fra afdelingen hverken er modtaget bilag eller andre oplysninger om den kontante kassebeholdning, hvorfor den må anses for tabt. Han understregede, at alle afdelinger skal føre kassebog og indsende bilag til ham - det har Sydjysk Afdeling ikke gjort.

Finn Beyer Paulsen oplyste, at revisorerne havde en række mindre bemærkninger til regnskabet, og at disse ville blive overladt til bestyrelsen. Han efterlyste to ting i regnskabet: oplysning om til- og afgang af rullende materiel samt oplysning om betalt kulafgift, idet denne udgør en betydelig - og helt urimelig - udgift for foreningen.

Bent Jacobsen svarede, at der ikke i loven om kulafgift er hjemmel til at fritage veteranbaner, og at man tidligst vil kunne håbe på en ændring af loven i forbindelse med andre ændringer heraf.

Flemming Høj Petersen supplerede med at oplyse, at MHVJ - uden held - havde ansøgt Skatteministeriet om fritagelse, men at svaret herfra var, »at man havde til opgave at kradse penge ind, og at den analoge fritagelse for olieafgift var indført for at tilgodese transportvirksomheder - ikke museumsvirksomheder«. Han opfordrede bestyrelsen til at kontakte Folketingets Skatte- og afgiftsudvalg.

Regnskabet godkendtes herefter uden afstemning.

4.

Birger Bruun motiverede herefter bestyrelsens forslag til kontingent for 1991. Forslaget vedtoges med stort flertal, idet kun to stemte imod, og 11 undlod at stemme.

Jan Forslund udtrykte ønske om en stabilisering af kontingentet efter en stigning på 60% på bare fire år.

Hans Meyer påpegede, at kontingentet blot fulgte blads prisen, og Anders Riis påpegede, at papirprisen på bare et år var steget med 10%, og at kontingentet set over en 10-årig periode var steget gennemsnitligt væsentligt mindre.

5.

Som formand genvalgtes - endnu en gang - Birger Wilcke uden modkandidat. Han gjorde det dog klart, at dette var hans sidste periode, og at denne under alle omstændigheder kun ville blive etårig, jfr. de nye love.

Til bestyrelsen valgtes med de anførte stemmetal: Bent Jacobsen, 61 stemmer (genvalg), Preben Clausen, 59 stemmer (genvalg), Jan Eriksen, 56 stemmer (nyvalg).

Bent Nathansen (hidtil bestyrelsesmedlem) blev med 46 stemmer ny suppleant, mens Oscar Meyer (hidtil suppleant) med 32 stemmer ikke opnåede valg. 25 stemmesedler var blanke.

Som revisor genvalgtes Kjeld Christiansen med akklamation.

Under stemmeoptællingen redegjorde Udflugtsafdelingens leder Jakob Stilling for afdelingens forestående projekter. Han fortalte i den forbindelse, at det efterhånden er blevet lettere at arrangere udflugter i udlandet end i Danmark, ikke mindst fordi det er blevet både vanskeligt og dyrt at køre med udflugtstog på DSBs strækninger.

6.

Eneste indkomne forslag til generalforsamlingen var et forslag fra bestyrelsen om overgangsbestemmelser (se »jernbanen« nr. 1, 1990), såfremt de nye love vedtages på den kommende ekstraordinære generalforsamling. Birger Bruun forklarede og præciserede forslaget, som derefter blev vedtaget med stort flertal.

7.

Under punktet eventuelt fortalte Ole Chr.M. Plum om foreningens bog i anledning af Skagensbanens 100 års jubilæum i juni 1990.

Torben Willumsen efterlyste et billede af den nyvalgte bestyrelse i »jernbanen«.

Efter yderligere et par indlæg takkede formanden revisorerne og lovudvalget for deres arbejde samt Ole Chr.M. Plums to døtre, der endnu en gang havde ofret en weekend på at sørge for forplejning m.v. ved bestyrelses- og SU-mødet om lørdagen. Endelig takkede han dirigenten, som derefter - kl. 12.35 - kunne afslutte generalforsamlingen.

Lars Henning Jensen
Referent

Jul. Paulsen
Dirigent

Kommende møder i Københavnsområdet

Vogn-Ex

Fra og med efteråret vil der være åbent hus i Vogn-Ex, Kalvebod Brygge 40, den sidste tirsdag i hver måned fra kl. 19 til kl. 22. Åbent hus-aftenerne er flyttet fra onsdag til tirsdag efter aftale med Dansk Modeljernbane Klub.

Det er herefter muligt for DJK-medlemmer på samme aften at mødes i Vogn-Ex og besøge DMJKs baneanlæg på godsbanegården, Kalvebod Brygge, på en aften, hvor der køres på modelbaneanlægget. DMJK-medlemmer er naturligvis samtidig velkomne til at besøge DJK på Vogn-Ex. Vi håber, at mange medlemmer fra begge foreninger vil benytte sig af dette tilbud.

Vogn-Ex aftenerne i efteråret 1990 vil være:

- Tirsdag den 28. august
- Tirsdag den 25. september
- Tirsdag den 30. oktober
- Tirsdag den 27. november.

BJ

Medlemsmøder på Niels Steensens Gymnasium, Jagtvej 183 B, 2100 København Ø.

Onsdag den 12. september 1990 kl. 19.30

Onsdag den 10. oktober 1990 kl. 19.30

Denne aften håber vi at kunne præsentere nyt fra DSB bl.a. om de kommende års anskaffelser af ny trækraft. Nærmere program følger i »jernbanen« nr. 4/90.

BJ

Salgsafdelingen

Nyheder

Skagensbanen gennem 100 år. Denne bog udkommer på DJKs forlag som omtalt på indlægget i »jernbanen« nr. 2/90 omkring den 24. juli 1990, hvor Skagensbanen bliver 100 år.

Læs i øvrigt prospektet om bogen, og bestil den - inden den 1. juli 1990 til forudbestillingsprisen 125,- kr. + 13,- kr. i forsendelse. Efter denne dag er prisen 150,- kr. + forsendelse.

DSBs tjenestekøreplan 1989-90. Atter i år kan vi tilbyde DSBs tjenestekøreplaner for hele landet fra den afvigte køreplansperiode (maj 1989-maj 1990). Antallet af sæt, der leveres uden ringbind er ret begrænset og koster 52,- kr. + 23,- kr. i forsendelsesomkostninger.

Ovennævnte varer kan bestilles ved indsættelse af beløbet for ønskede varer på **postgirokonto 3 17 91 76, Dansk Jernbane-Klub, Salgsafdelingen, Kalvebod Brygge 40, 1560 København V.** Ved samtidig bestilling af flere varer er portoen højest 26,- kr. Husk at anføre bestillingen på talon til modtageren.

Husk, at du støtter netop Dansk Jernbane-Klubs arbejde ved at købe dine jernbanebøger gennem DJKs Salgsafdeling.

HCH og OCMF



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 telefonavis: 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

Flemming Jakielski: - 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. Kun skriftlig henvendelse:
Kalvebod Brygge 40, 1560 København V.
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
Hvidkløvervej 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)

Høng remise, Høng

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



»Tag dit S-tog med til stranden« - hedder det i en af DSBs mange fiffige påfund. Den 11. maj 1990 fik Finn Beyer Paulsen store øjne, for just foran var et S-tog midt på stranden nær Melby. Frem med kameraet. I virkeligheden var DSB blot ved at lave et par optagelser under ovenstående slogan. Mon ikke dette foto indtil videre må kåres som årets skud?

LOKOMOTIVET

TIDSSKRIFT OM MODEL-JERNBANER



*er tilbage
for
fuld damp*

Efter reorganisering er vi nu klar til at fortsætte udgivelsen af LOKOMOTIVET, og vi starter op på 6. årgang medio august 1990. Alt bliver ved det gamle, både indhold, format og med en årgang på 4 numre. Det eneste, der ikke bliver som før, er prisen, som grundet skift til andet trykkeri og den almindelige inflation bliver lidt større. Men vi håber, det bliver det værd. Vi regner med, at hvert nummer bliver på 60-68 sider, så der bliver plads til meget varierende stof om danske jernbaner.

Vi lægger bl.a. ud med en stor artikel om den store N-maskine, hvortil vi bringer 8 flotte tegninger af Steffen Dresler, visende forskellige udgaver af det store godstogslokomotiv. Vil du være med fra starten, kan du indbetale kr. 150.- på giro 3 38 55 07, LOKOMOTIVET, postboks 477, 4700 Næstved, og bladet vil automatisk blive tilsendt ved udgivelsen medio august, ultimo november, medio februar og medio maj.

BEMÆRK: Vi har af tidsmæssige årsager oprettet postbox, hvorfor det er nødvendigt at *skrive* til os, såfremt man har noget på hjerte, f.eks. indlæg i bladet. Det er ikke længere muligt for læserne at ringe til os. Vi håber, at man kan leve med denne ordning.

Vi ses til august!

LOKOMOTIVET kan købes i DJK's handelsafdeling.

Med jernbanehilsen

LOKOMOTIVET - Postbox 477 - 4700 Næstved - Giro 3 38 55 07