



jernbanen

4

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

August 1990





Holebyturen i marts blev ikke deltagermæssigt den store succes, men som altid når DJK indbyder til udflugt fik de trofaste turdeltagere en herlig dag ud af det. Læs om den særprægede udflugt til en bane, som nu ej mere kan befærdes, inde i bladet. Faktisk var der tale om mange udflugtstog, og et af dem ses ovenover, hvor Muserumsbanens M9 lunter afsted gennem skoven ved Merretsskov på strækningen fra Maribo til Bandholm. Foto 29. marts af Hans Henrik Frost.

Forsidefoto:

Jernbanenedlæggelserne hærger vore nabolande. Både i Norge, Sverige og Tyskland har man travlt med at nedlægge trafikken på sidebaner, og med de nye toner i Østeuropa vil en modernisering nok også dér komme til at medføre noget, der ligner en massakre på skinnébåren trafik. På forsidebilledet er sidste tog på den svenske tværbane mellem Arvidsjaur og Jörn netop ankommet til Jörn en regnvåd lørdag eftermiddag - det svenske banenet blev dermed 76 km kortere.

Herhjemme går det for tiden til »levesiden« - se blot nyanlægget af jernbanen Taulov-Snoghøj og de i dette blad omtalte initiativer i Nordsjælland. Men der er - erfaringsmæssigt - ikke langt fra fremgang til tilbageslag. Foto: Inger Riis.

Indhold

Bane fra bælt til bælt	84
Afskedsudflugt på Rødbybanen	92
Togafsporing på Asaabanen	94
Sporhunden	95
Sind Sie mit Stern gekommen	96
Jernbanenyt kort fortalt:	
- Privatbanerne	100
- Veteranbanerne	104
Bogammeldelser	105
Foreningsnyt	105

Nr. 5 ventes udsendt ca. 15. oktober 1990. Indhold: Foto og tog, Hvalpsunfærgeriet og meget mere...

Tidsfrister

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

Sidste frist for stof til nr. 6/1990: 1. november 1990.

Dette nummer af »jernbanen« er afleveret til Avispostkontoret den 21. august 1990.



jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

30. årgang nr. 4, august 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)
Svalevej 7, 2900 Hellerup
Bent Jacobsen (Foreningsnyt)
Maj Allé 62, 2730 Herlev

Blad ekspedition

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

Annonce ekspedition

DJK. Kalvebod Brygge 40, 1560 Kbh. V.
v. Flemming Jakieiski. 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 annonceekspeditionen. Reklamation af fejlede ekspeditioner og fejl-eksemplarer sker ligeledes hertil.

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

»jernbanen« udsendes omkring den 15. i månederne februar, april, juni, august, oktober og december til 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

De villige hænder

Når dette læses, er endnu en sommersæson forbi på vore veteranbaner. I efterhånden 30 år i træk har danskerne kunnet opleve fortidens jernbane-drift - og i den tid er der skønsmæssigt foretaget mere end en million rejser med de danske veteran- og museumstog.

Banerne er blevet til en ikke uvæsentlig del af tilbuddet til turisterne i Sommerdanmark, og mange af banerne hører til blandt de mest besøgte turistmål i hver deres lokalområde.

Det er ikke interesse for banerne, det skorter på. År efter år stiger det samlede passagertal i veteran tog i Danmark støt og roligt, men med den voksende interesse stiger samtidig ansvaret hos den forholdsvis lille skare af entusiaster, der bruger både tid, kræfter og penge på at få hjulene til at snurre.

Det vil nok være et altid gyldigt faktum, at frivillig arbejdskraft kan der ikke blive nok af. Men især indenfor vort interesseområde er det af største vigtighed, at der altid er villige hænder klar til at værne om de gamle klenodier - og til at sørge for, at folk også fremover kan opleve stemningen fra gamle dages rejselev.

De villige hænder og en god korpsånd i arbejdet på banerne er selve den grundsten, som bevaringsarbejdet i DJK hviler på. Derfor er det vigtigt, at kræfterne hele tiden fornyes - at nye interesserede står klar, når andre trækker sig ud af arbejdet.

Utallige opgaver venter på frivillige til at løse dem. Det er ikke kun folk med fingersnilde og forstand på mekanik, der kan være med - det kan enhver, der har lyst at gøre noget for sagen.

Hvad med dig? Du har med stor sandsynlighed besøgt mindst én af vore baner eller kørt med mindst ét af vore tog. Men hvis du ikke selv har deltaget i foreningens arbejde med banerne eller på andre måder, har du så tænkt på, hvor meget det kræver f.eks. at holde en veteranbane kørende? Kunne DU ikke også afse blot tre-fire dage om året for at gøre dit til, at ikke blot du, men også dine efterkommere i jernbanehobbyen kan se og føle, hvordan det var engang?

Tænk godt over det - det kunne jo være, at du fik lyst til at blade om på dette blads næstsidste side og høre nærmere om de opgaver, DU kan være med til at løse. Og dermed yde en indsats for det, du og andre jernbaneentusiaster i fremtiden skal nyde frugterne fra.

Du vil blive modtaget med åbne arme.

Anders Riis

Bane fra bælt til bælt

Blandt de ældste strækninger i det danske hovedbanesystem er Nyborg-Middelfart, som her i 1990 kan fejre sit 125 års jubilæum

Af Povl Wind Skadhaug Billedredaktion: Jan Forslund og PWS

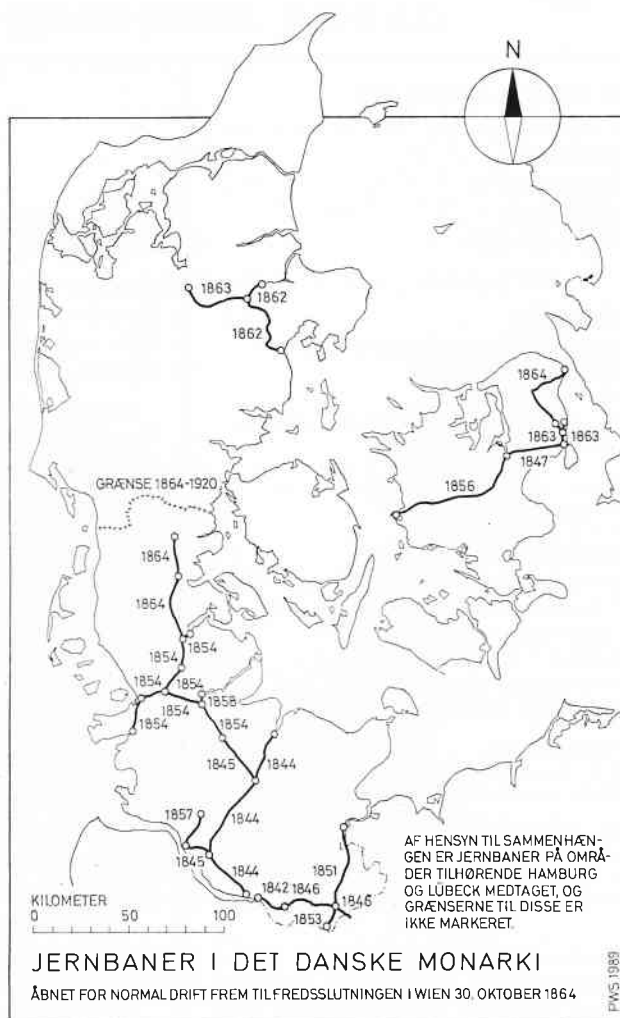
Flere danske dronninger har båret navnet Louise. En af dem var gift med Christian IX, og hendes fødselsdagsfest 7. september blev i 1865 kombineret med indvielsen af banelinien Nyborg-Middelfart, dagen før banens åbning for normal drift. Det gav sig blandt andet udslag i navnet Dronning Louises Jernbane, som dog ikke synes at have haft synderlig gennemslagskraft. Det ville næppe huskes i dag, hvis ikke man havde etableret en Dronning Louises Station ved Jernbanemuseet i Odense og således mindet om det. Kært barn har nemlig haft mange andre navne og er blevet nok så kendt under mere informative betegnelser som den fynske jernbane og - senere, da der var noget at tage fejl af - den fynske hovedbane eller den fynske tværbane. Den fynske transitbane er måske det allerbedste udtryk, selvom det rummer en tilsnigelse.

Banen over Fyn var en del af det kompleks, hvis anlæg lovfæstedes 10. marts 1861 og iværksattes gennem en overenskomst, som 18. marts samme år blev sluttet med det britiske selskab Peto, Brassey & Betts. De øvrige elementer var en række strækninger på den jyske halvø. Den korte linie fra Middelfart til Strib, som indebar, at en planlagt sidebane på Jyllandssiden (til Snoghøj) bortfaldt, fik sit lovmæssige grundlag 11. februar 1863. Den blev som sidste del af den fynske jernbane åbnet 1. november 1866, altså små 14 måneder efter ibrugtagningen af Nyborg-Middelfart. Ved denne lejlighed blev overfart med passagerer og post mellem Strib og Fredericia endelig etableret for alvor, men den gamle forbindelse mellem Middelfart og Snoghøj vedblev under forskellige former at bestå frem til Lillebæltsbroens åbning i 1935.

Et tidligt initiativ

Middelfart-Snoghøj var imidlertid langt fra den eneste gamle sejlroute mellem Fyn og Jylland. Man kan faktisk tale om en hel vifte af ruter, begyndende med nordgående forbindelser fra Bogense. En betydningsfuld overfart eksisterede mellem Assens og Årøsund; af en opgørelse baseret på toldregnskaber fra 1641 fremgår f.eks., at tre fjerdedele af studeeksporten fra Sjælland og Fyn gik denne vej. Der er således ikke noget mærkeligt i, at det første kendte initiativ til en bane over Fyn - opstået i Åbenrå i 1844 - gik på en linie Nyborg-Odense-Assens. Det fornuftige heri træder tydeligt frem, når man tager det danske monarkis omfang og geografiske struktur i betragtning. Ved afståelsen af Slesvig, Holsten og Lauenburg efter krigen i 1864 blev ikke alene landarealet reduceret med en trediedel, men der måtte også siges farvel til de områder, hvor man var længst fremme med anlæg og drift af jernbaner, jf. kortskitsen.

1844-initiativet førte de tre nævnte fynske købstæders kommunalbestyrelser sammen, og en fælles deputation fik i juni 1844 foretræde for kongen, dengang Chri-



stian VIII, med en koncessionsansøgning. Den enevældige konge lod sin jernbanekommission se på sagen og gav i den for sin rendyrkede kancellistil ofte citerede resolution af 2. juli samme år absolut ikke afslag. Men i resolutionen blev der stillet krav om nærmere redegørelse med følgende hovedpunkter: 1) foreløbig anlægsplan, 2) overslag for anlægsomkostninger og 3) rentabilitetskalkule. Det var naturligvis altsammen rimeligt og kan næppe i sig selv have ført til, at sagen blev stillet i bero (og at det danske hovedbanenet ser ud, som det gør?). Når initiativet døde hen, skyldtes det snarere, at de samtidige sjællandske jernbaneinitiativer ikke kronedes med held i første omgang. Først 12 år senere, i 1856, var jernbaneforbindelsen København-Korsør en realitet. Selve tanken om en bane tværs over Fyn var dog på ingen måde død, og det fortjener opmærksomhed, at den uudnyttede bemyndigelseslov af 15. februar 1857 drejede sig om en



For de fotografier, der ledsager denne jubilæumsartikel, er som gennemgående tema valgt den fynske hovedbanes stationer. Dette panorama viser den første banegård i Nyborg en sen eftermiddag i åbningsåret 1865. Det hele er splinternyt, vandtårnet endda ikke helt færdigt. Varehuset (godsbygningen) er desværre ikke med på billedet; det ligger uden for venstre kant, på samme side af sporterrænet som fotografens standplads og omtrent ud for denne. Den nærmeste godsvogn holder på havnesporet, som - noget overraskende - løber hen over stationsforpladsen og ganske tæt bag om restaurationsbygningen. Det er den, der netop ses et hjørne af yderst til højre; den var placeret lige over for hovedbygningen. Ved rabatten til venstre i billedet anes en drejeskive, hvormed havnesporet var knyttet til to af stationssporene. Arkiv: Jernbanemuseet.

bane Nyborg-Odense-Lillebælt. Man må tro, at Assens-Årøsund da stadig blev betragtet som et muligt overfartssted. (At der virkelig også har sejlet en jernbanefærge her, er en helt anden sag; M/F Sønderjylland overførte fra 1923 til 1950 metersporede godsvogne fra Haderslev Amts Jernbaner, i 1938 afløst af et interessentskab af roedyrkere, med råmateriale til sukkerfabrikken i Assens).

Linieføring og forvaltning

Den fynske hovedbanes linieføring synes ikke at have voldt helt specielle vanskeligheder. Men ved oprettelsen af den senere nordvestfynske jernbane, hvis tracé slyngede sig om den gamle landevej fra Odense over Rugård til Middelfart, fik man en demonstration i skala 1:1 af, hvorledes forløbet på Vestfyn også kunne have været. Nu valgte man et mere krævende længdeprofil for (måske med Assens i baghovedet?) at lægge kursen syd om de værste store bakkedrag vest for Odense indtil Tommerup, hvorfra det var muligt i det videre sigte mod nord-vest til Middelfart at følge et af Brøndes Ås løb til Årup. Igen mellem Ejby og Nørre Åby følges et vandløb ret direkte. Den fynske jernbanes østlige del havde ikke de samme problemer. Men man måtte slås med mosebund flere steder, skønt banen fra Nyborg til omtrent halvvejs mod Odense blev lagt parallel med Vindinge Å i gennemsnitlig en kilometers afstand mod nord.

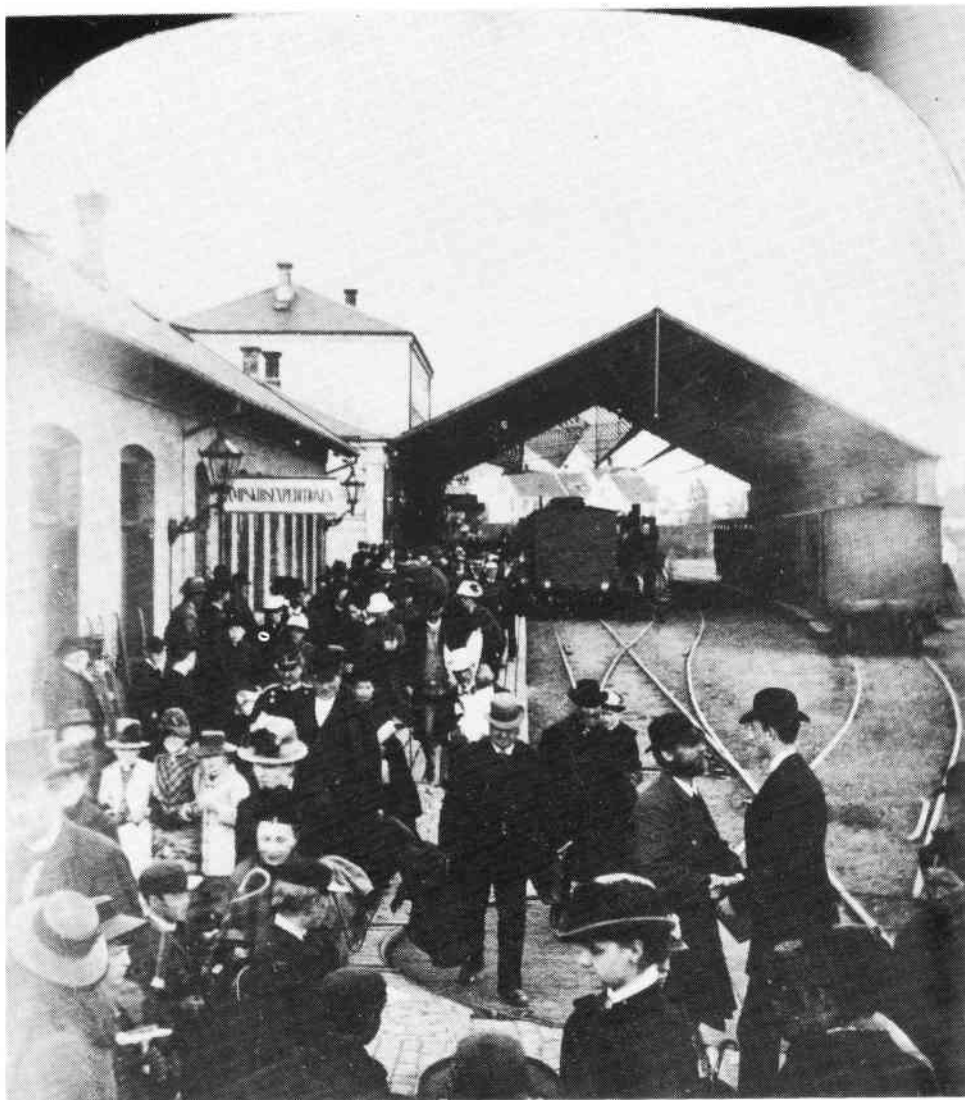
For god ordens skyld nævnes, at den fynske tværbane sorterede under Det danske Jernbane-Driftsselskab indtil 1. september 1867, da den sammen med de i Jylland anlagte baner blev overtaget af staten. Men denne begivenhed og baggrunden for den skal ikke beskrives nærmere her; det konstateres blot, at den jubilerende bane har været statsbane i det allermeste af sin levetid.

En særlig bane

Noget særligt var banens placering mellem to overfarter, som først blev betjent med almindelige skibe, senere med jernbanefærger. Derfor overskriften Bane fra bælt til



I Bred blev der i 1908 efter projekt af Heinrich Wenck opført en rigtig stationsbygning, ganske stor og statelig i dansk »hjemstavnstil«. Den oprindelige bygning, som ses her, var derimod noget så beskedent som et udvidet vogterhus, og Bred havde til at begynde med - i lighed med Holmstrup, Skalborg, Gelsted og Ejby - kun status som stoppeplads. Allerede året efter statsovertagelsen blev der imidlertid anlagt læssespor. Den blegnede optagelse mangler datering; måske ligger der heri en opgave for læserne? De har da krav på at vide, at billedet er let retoucheret; i hvert fald er øjnene fremhævet både på manden og den forreste hund. Men dette glimt fra fortiden er jo endda dejligt. Arkiv: Jernbanemuseet.



Nyborgs anden banegård blev opført i 1872, nærmest som en transfer af den første. Den ses her på et billede, som angives at være fra omkring 1880. Forholdet mellem højde og bredde samt afmaskningen foroven gør det sandsynligt, at man har at gøre med den ene halvdel af en stereoskopisk optagelse. Med de mange mennesker i bevægelse er det et for sin tid usædvanligt levende fotografi. Gå selv på opdagelse i det og tilgiv, at forfatteren udpeger et par detaljer på forhånd: 1) På skiltet, som stikker ud fra den forreste bygning, står med ultrasmalle bogstaver »Dampskibsexpeditionen«, 2) Det synlige sporskiftes hjertestykke lever just ikke op til en senere tids krav, 3) Nogle af de forreste personer færdes på en drejeskive, der også fungerer som sporskifte. Foto: Erhardt Jensen, Nyborg.

bælt. Jernbanefærge­driften over Storebælt lod vente længst på sig; den blev først oprettet 1883. Af to grunde vil den stort set også blive forbigået her. For det første sorterede den under de sjællandske jernbaner, som var overtaget af staten 1. januar 1880. Og for det andet har dens oprettelse allerede været beskrevet her i bladet (se litteraturlisten).

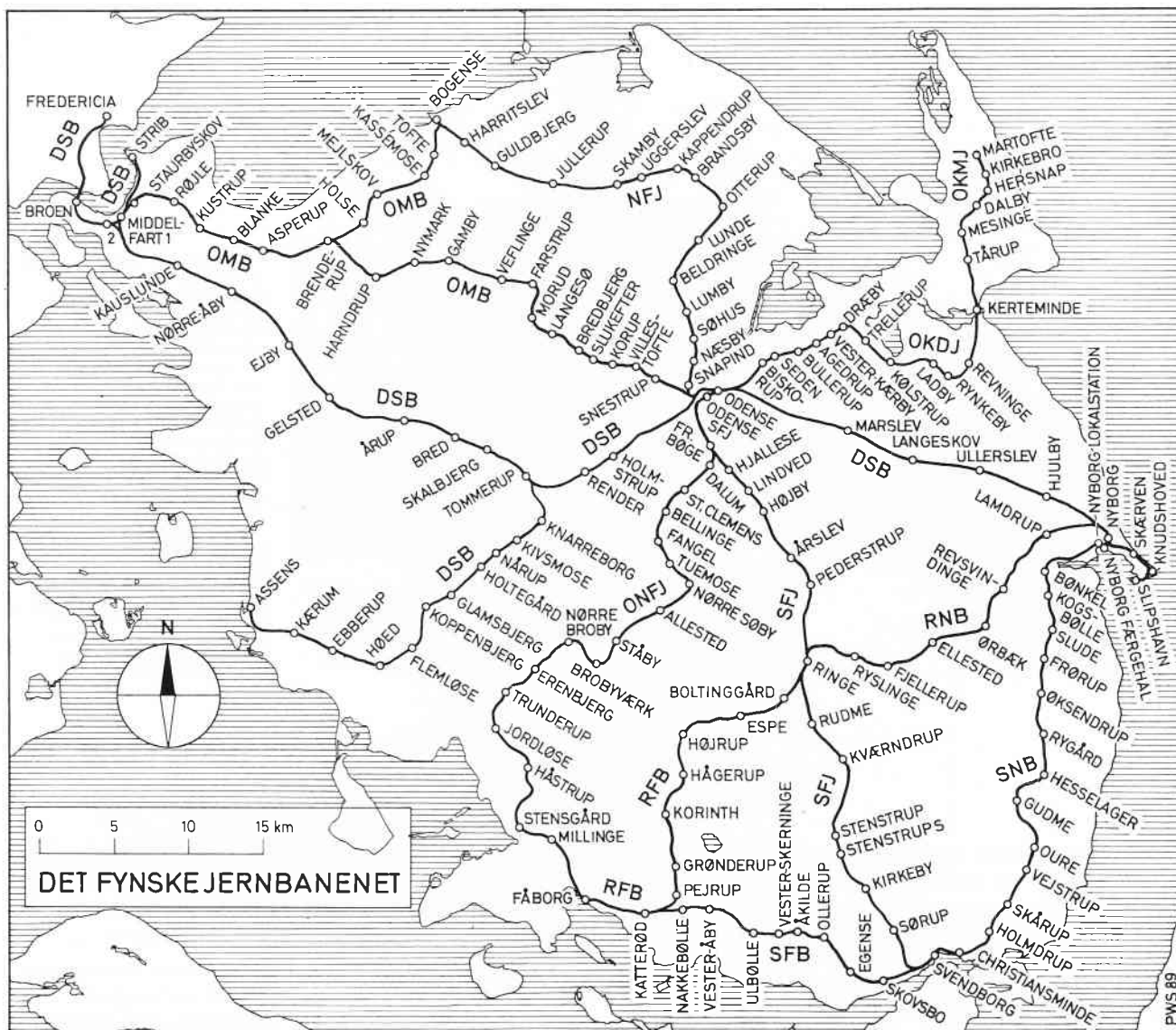
Omtales skal dog, at den fynske hovedbane i forbindelse med indsættelsen af jernbanefærger på Storebælt fik et ejendommeligt appendiks; en bane fra Nyborg ud på Knudshoved Odde, med holdepladsen Knudshoved yderst og ført videre mod sydvest til yderligere en holdeplads ved Slipshavn. Denne bane var kun beregnet til brug under sådanne vinterforhold, hvor det på grund af is ikke var muligt at opretholde færgetrafikken mellem Korsør og Nyborg. Man måtte da benytte isbryder og/eller de gamle isbåde fra Odden til Halsskov, evt. via Sprogø, og i disse perioder var banen på odden i realiteten en del af hovedbanesystemet. Imidlertid er den kun benyttet meget lidt efter sit egentlige formål, og strækningen Knudshoved-Slipshavn blev nedlagt allerede 1905. Resten henhå til 1957. Forinden havde denne bane bl.a. fungeret som depotspor, som industrispor, som en slags militær-

bane og som udflugtsbane med badetog. Der blev i forbindelse med disse oprettet et trinbræt. Det hed Skærven, men man leder næsten på alle kort forgæves efter det.

Det forekommer i dag indlysende, at Knudshoved burde have været den fynske hovedbanes normale endestation, d.v.s. at færgefarten var udgået herfra i stedet for fra Nyborg. Tanken var også fostret i rette tid, men tiden var ikke moden, og man kan ikke helt sammenligne med forholdene i nutidens bilfærgehavn. Skønt det lyder som en rigtig dårlig vittighed, er bl.a. bilerne en afgørende forskel. Det var dog for kun få år siden meningen at sammenlægge jernbanefærgeruten og DSBs bilfærgerute på Storebælt - og altså bygge en ny Knudshovedbane, den gang en »fuldblods« hovedbane. Men siden er en fast forbindelse over bæltet påny vedtaget - og byggeriet sat i gang.

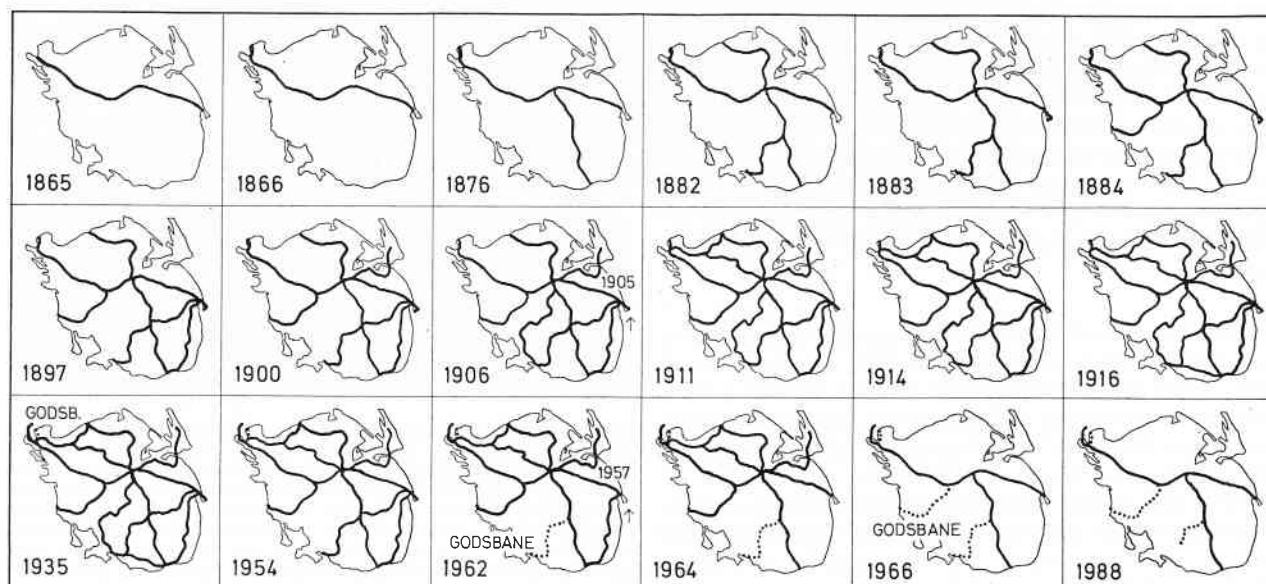
Tidlige overfarter med jernbanefærge

På Lillebælt kom overførsel af jernbanevogne i gang 19. marts 1872 med en lille ensporet hjulfærge, som fik navnet Lillebælt. Den var bygget til formålet hos J. Wigham Richardson & Co. i Newcastle. Lillebælt fik med tiden føl-



DSB Danske Statsbaner og forudgående forvaltninger
 NFJ Nordfynske Jernbane (Odense-Bogense)
 OKDJ Odense-Kerteminde-Dalby Jernbane, fra 1914
 OKMJ Odense-Kerteminde-Martofte Jernbane
 OMB Nordvestfynske Jernbane (Odense-Middelfart-Bogense)
 ONFJ Odense-Nørre Broby-Faaborg Jernbane, drift SFJ. DSB 1949

RFB Ring-Faaborg Banen, drift SFJ. DSB 1949
 RNB Ring-Nyborg Banen, drift SFJ. DSB 1949
 SFB Svendborg-Faaborg Banen, drift SFJ. DSB 1949
 SFJ Sydfynske Jernbane(r) (Odense-Svendborg). DSB 1949
 SNB Svendborg-Nyborg Banen, drift SFJ fra 1902. DSB 1949
 Roebaner samt sidespor og havnebaner er ikke vist.





Fristelsen til at bringe et billede af Odenses tidligere banegårdsbygning efter den - i sandhed enestående - »ombygning« 1883-84 har ikke været til at modstå. Hvor var det dog et besynderligt hus! Optagelsen angives at være fra ca. 1900. Alle vogne på billedet er hestetrukne. Den elektriske sporvej, hvormed jernbanenettet på Fyn fik en lille, hverken i artiklens tekst nævnt eller på kortet vist udvidelse, kom først til i 1911, selvfølgelig med banegårdspladsen som udgangspunkt. Dette fortræffelige postkort gengiver samme fotografi, som ses side 44 i Mads Østerby: Danske jernbaners byggeri, men i en lidt anden beskæring. Arkiv: Jernbanemuseet.

ge af mange andre færger og blev efter 20 år flyttet til Sallingsund. I sin alderdom var den reservefærge, men blev først udrangeret i 1922. Dette er så meget mere forbavsende, som erfaringerne med jernbanefærger i det hele taget kun var få, da Lillebæltsoverfarten blev oprettet. Dens grundlag var en lov af 28. maj 1870. En noget større færge var ganske vist året forinden sat i drift på Bodensøen mellem Romanshorn og Friedrichshafen som en forbindelse mellem den schweiziske nordøstbane og Württembergs statsbaner, og den kom tillige i drift mellem Romanshorn og Lindau, hvor der var tilslutning til de bayerske statsbaner. Men det er uvist, om der er set noget forbillede her. En dansk kommission havde derimod allerede i 1863 studeret Edinburgh & Northern Railway's færgefart over Forth-fjorden fra Granton til Burntisland, åbnet 3. februar 1850, og den tilsvarende over Tay fra Ferryport-on-Craig til Broughty Ferry, åbnet 28. februar 1851. Under alle omstændigheder omtaler H.H.A. Rambusch i sine erindringer (se litteraturlisten) det som »en af Direktøren, Etatsraad Holsts største Fortjenester af Fædrelandet, at han imod megen Indflydelse fra mange Sider og under Modstand og Tvivl fra Regering og Rigsdag fik Bevillingen til denne første Dampfærge her i Landet ført igennem«.

Ved de skotske færgesteder udformedes sportilslutningerne under hensyn til tidevandet efter idé og projekt af den senere så sørgeligt berømte ingeniør Thomas Bouch, hvis bro til afløsning af færgefarten over Tay styrtede sammen i 1879, kun 1 ½ år gammel, og tog et tog samt dets passagerer med sig i dybet (se »jernbanen« nr. 2/1980 side 53-56). Man betjente sig af en slags ophalebedding. Det var dog ikke færgen, der blev manøvreret op og ned på denne, men en speciel »travelling platform«. Denne var en kileformet transportør med 24

hjul under og en vandret overside med jernbanespor, hvorpå flere vogne kunne stå efter hinanden. En færgeklap var påhængslet yderst; dennes frie ende blev båret og afbalanceret via høje bomme, et spændende syn.

I Strib og Fredericia er der ikke så store vandstandsproblemer, og man kunne nøjes med en færgeklap, der satte færgens spor i direkte forbindelse med sporene i land. Af hensyn til sparsom bevilling udførtes arrangementet som en minimalkonstruktion, som ikke desto mindre blev stammoder til mange danske færgeklapper. For Lillebæltsoverfarten var kun begyndelsen på en ud-



Aarup blev en af den fynske hovedbanes større landstationer, men skiltet, som hænger lodret ned ved facaden, har nok ikke været meget i brug; Der står »hurtigtog« på det. Optagelsen menes at være fra omkring 1930. Den er blevet til en sommereftermiddag, hvor fotografen havde taget opstilling på perron 2. Her ses så et komplet landligt stationsbyggningskompleks, som det fremtrådte gennem en årrække: hovedbygning med beboelse i overetagen, udhuse med bl.a. publikumstoiletter, som har indgang fra perronen, endvidere signalpost, vandtårn og - ganske vist ikke meget synlig her - godsbygning. Arkiv: Jernbanemuseet.

Den nøjagtige dato for dette pudsige snapshot kendes: 22. august 1931. Scenen er den gamle station i Middelfart, som mistede sin betydning små fire år senere ved Lillebæltsbroens åbning. Toget, for hvilket der netop gives afgang, er kommet fra Strib og skal nu videre til Odense og Nyborg. Der kendes ingen forklaring på den placering, de tre personer i forgrunden har i forhold til hinanden. En ren tilfældighed eller et spøgefuldt arrangement? Fotoet er benyttet som postkort, sendt julen 1931 med indledningen »Kære Stander!« Er det ham, man ser - P.C.G. Lundsted iflg. Buch og Gomard: Danmarks Jernbaner - eller skal løsningen søges et andet sted? Billedet er desværre skævt, men opretning er med forsæt forsømt? mange betydningsfulde detaljer ville ellers gå tabt. Arkiv: Jernbanemuseet.



vikling, der gjorde det danske jernbanesystem til noget enestående. Det er betegnende, at man efter vedtagelsen af en lov i november 1893 om jernbanefærge over Messinastrædet mellem Sicilien og det italienske fastland sendte en højtstående ingeniør til Danmark for at gøre studier. Og det er for resten lige så betegnende, at både Lillebæltsoverfarten og dens italienske fætter - og mange andre overfarter - hurtigt har trukket en trafik til sig, der langt oversteg forventningerne, og gjort det af med al skepsis. (En parallel fra et helt andet område er fotokopimaskinen, der så at sige bærer behovet for sig med sig. Er den først anskaffet, får man snart øje for alt, hvad den kan bruges til, men som man ikke på forhånd havde regnet med).

Et sidespring: jernbanefærger i U.S.A. synes ikke at have haft nogen indflydelse på europæiske forhold. Dels drejer det sig hovedsagelig om ret interimistiske anlæg ved de brede flodløb, hvor færgen snart blev afløst af en bro. Og dels kom et mere langvarigt foretagende som Central Pacific Railroad's overfart på Carquinez-strædet først til i 1879, men da med firsporet færge og firsporede færgeklapper? (Se »jernbanen« nr. 4-5/1980 side 111-112).

Tanken om en bro over Lillebælt er ældre end anlægget af den fynske hovedbane, men det var ikke før 14. maj 1935, færgefarten kunne afløses af en bro - efter fem års byggetid. Ved den lejlighed skiftede strækningen Middelfart-Strib status fra dobbeltsporet hovedbane til enkeltsporet lokal godsbane/industrispor - en efter danske forhold usædvanlig degradering. Det bør tilføjes, at banen i perioden 1943-47 igen havde persontrafik, men af beskeden omfang. Der blev selvfølgelig også bygget et nyt stykke hovedstrækning for opstigning til broen, og af hensyn hertil blev indføringen til Middelfart østfra ændret, ligesom byen fik ny station på et nyt sted. Den tilsvarende brostrækning på Jyllandssiden blev reelt en del af den fynske bane, ligesom den nye banegård i Fredericia blev dennes egentlige endestation.

Tre i én

Med et udtryk, som ellers bruges om en almindelig rekvisit i hjemmets toiletskab, kan man kalde den fynske bane fra bælt til bælt tre-i-én. I det meste af sin tid har den nemlig haft tre funktioner: 1) som hovedbane, d.v.s. en del af det overordnede danske jernbanesystem, 2) som lokalbane og 3) som stambane i det fynske jernbanenet.

En forenkling kan medføre forvrængning. Trods denne risiko bringes her en diagrammæssig fremstilling af det danske hovedbanesystem, på basis af et lignende i Skandinavienbindet fra Fritz Stöckls serie Die Eisenbahnen der Erde, Wien 1963. Man kommer til at tænke på det såkaldte motorvejs-H. Men det er ikke Esbjergforbindelsen, som er den afgørende forskel. Det er derimod det faktum, at der ikke findes noget alternativ til tværbjælken i jernbane-H'et. Uden Storebæltsoverfarten og strækningen tværs over Fyn er der ingen forbindelse mellem de jyske og de sjællandske jernbaner. Sagt med andre ord er Dronning Louises Jernbane uundværlig. Den er den indenlandske fjerntrafiks kærnestrækning og har desuden i tidens løb båret en del international trafik. Dens betydning afspejles f.eks. i, at der kom dobbeltspor allerede før 1. verdenskrig, altså før nogen strækning i Jylland fik det.

Som videre eksempler nævnes i flæng, at den fynske hovedbane var blandt de første i Danmark, der blev fjernstyret, og at Odense fik containerterminal meget tidligt. Banen mellem bælteerne fik under 2. verdenskrig sin rigelige andel i jernbanesabotagen, og nye lokomotivtyper eller andet nyt materiel er ofte indsat her først eller som et af de første steder i landet. Med endnu en forenkling kan man sige, at den fynske hovedbane i næsten hele sin levetid har været først med det nye, herunder sporforbedringer. Den har været »tvunget« til det. Stor hastighed på denne strækning er nemlig til gavn for rejsetiden på de fleste danske fjernforbindelser, og omvendt får en forsinkelse på Fyn let konsekvenser overalt i landet.



Den gamle stationsbygning i Middelfart blev efter sin afløsning i 1935 ikke nedrevet, og den har fundet ny anvendelse uden for DSBs regi. Der er imidlertid forskelligt i bygningens udformning, hvorved oprindelsen som jernbanebygning røbes (det samme er ejendommeligt nok tilfældet med langt de fleste jernbanebygninger, der er endt som noget andet), og bladets redaktør har faktisk haft den tanke at bruge dette billede i rubrikken »Sporhunden«! Foto: Per Andersson.

Samtidig med sin transittrafik har strækningen tjent lokale behov. Efter statsbaneforhold ligger standsningsstederne ret tæt; i denne sammenhæng ses der bort fra, at strækningen mellem Nyborg og Odense i nyere tid er ribbet for sine mellemstationer. En hel del af standsningsstederne har i øvrigt haft skiftende statur og anlægsform i tidens løb; det alene kunne være emnet for en artikel, hvis ikke en bog.

Beskæftigelse med den fynske hovedbanes ganske talrige stations- og andre bygninger i fortid og nutid er ikke nogen arkitektonisk lystvandring, men sandelig heller ikke en ørkenvandring. Der er adskillige interessante huse. Købstadstationerne, hvoraf ingen mere har de oprindelige hovedbygninger, og som allerede fra begyndelsen var ret forskellige, er én side af sagen. Og apropos den er man for resten lige ved at ærgre sig over, at den oprindelige banegårdsbygning i Odense ikke er bevaret i den skikkelse, en ombygning midt i 1880'erne havde til resultat. Den kunne have gjort sig i Tivoli. En anden side af sagen er landstationerne, blandt hvilke Fyn både har set den gamle, så stemningsskabende énetages længe med skifertag og stort udhæng, f.eks. i Holmstrup og Ejby, og det af ældre dansk tradition inspirerede og næsten som en direktørbolig udformede høje, nyere stationshus med smårudede vinduer, hvide gesimser og halvvalme, f.eks. i Skalbjergr og Bred. Et i særlig grad indtagende bygningsensemble findes i Knudshoved, hvor den tidligere isbådsstation har fundet anvendelse først som feriehus og siden som kursuscenter for DSB-personale. Her er gamle bygninger fra forskellige perioder kombineret med nutidige elementer på en charmerende måde, hvad enhver kan overtale sig om fra soldækket på en bilfærge i Knudshoved havn.

Den jubilerende strækningens betydning som rygraden i det trafikale skelet, de fynske normalsporede baner har udgjort, men hvoraf nu kun en mindre del er tilbage, forklarer et landkort bedre end mange ord. Derfor skal her blot anføres nogle få kommentarer til det kort over offentlige baner på Fyn, som ledsager artiklen. Det er alle tider kort forstået på den måde (og kun således), at alle

baner og standsningssteder (der er forfatteren bekendt) er medtaget uanset deres livsperiode og eventuelle samtidighed. For at skille det finmaskede fynske jernbanelnets forskellige udviklingstrin fra hinanden er kortet til gengæld suppleret med en »satellitfilm«, hvor princippet er, at det er situationen efter de(n) i det anførte år indtrufne ændring(er), der vises. Færgeoverfarterne er ikke markeret, og derfor skal det påpeges, at Fyn har haft verdensrekorden, hvad antallet af jernbanefærgeoverfarter til og fra en ø angår. Foruden de forannævnte, Strib-Fredericia, Nyborg-Korsør, Assens-Årøsund, var der Faa-borg-Mommark 1922-62 (normalspor og meterspor), Svendborg-Rudkøbing 1926-62 (normalspor) og den stadig eksisterende Svendborg-Ærøskøbing, oprettet 1931 (ligeledes normalspor).

En fødselsdagsgave

At valget faldt på Odense, da det mangeårige ønske om et rigtigt dansk jernbanemuseum med udstilling af rullende materiel i fuld størrelse endelig gik i opfyldelse i 1975, forekommer at være en lykke; placeringen synes mere velvalgt end de fleste, der har været på tale. Men strengt taget var der ikke truffet noget valg - ikke et valg i egentlig forstand. Kun i Odense stod, som forholdene havde udviklet sig, den rigtige bygning til rådighed. Og først en halv snes år senere fik man mulighed for at gå i gang med en udbygning af museet til en passende størrelse og indrette det fuldt ud efter nutidig udstillingsstandard. (Man noterer sig i den forbindelse med fornøjelse, at en af dette blads tidligere redaktører, Jan Koed, var blandt de implicerede arkitekter). Men i forhold til den rolle, den fynske bane fra bælt til bælt har haft og fortsat har i det danske jernbanesystem, synes jernbanemuseets placering ved denne ikke kun for en pragmatisk, men også for en ideel betragtning at være helt rigtig. Skønt dets genindvielse i det fynske forår 1988 faldt mere en to år før 125 års dagen, er det således rimeligt at se begivenheden som en del af jubilæumsfestlighederne - og museet selv som en fin fødselsdagsgave på forskud. □



Der er en verden uden for Verona, og sandelig også én uden for de fynske jernbanestationer. Som alternativ til dem kunne temaet for artiklens illustrationer f.eks. have været »Jernbanen i det fynske landskab« eller »Den transiterende trafik«. Hosstående billede ville have passeret i begge sammenhænge. Det er samtidig et svanesangsbillede. For MA-lyntoget er fotograferet i 1989, typens sidste normale driftsår. Stedet er nær Juleberg mellem Nyborg og Hjulby. Foto: Søren Bay Hansen.

Det er sjældent at finde en jubilæumsartikel (eller -bog) uden fremtidsvisioner. Men, som det hedder med et udtryk, der lyder som den banale klische', det er, og dog ved nærmere undersøgelse afslører en hårfin logik: fremtiden er allerede begyndt. Det viser sig klart på dette skud fra 15. maj 1990 af banegården i Odense, som efter fuld udbygning af IC/3-systemet og ibrugtagning af den faste forbindelse over Storebælt vil få en ny rolle fra 1993: dels som stedet, hvor IC/3-sættene deles og samles, og dels som terminal for eldriften. Foto: Preben Møller.



Læsestof

Af indlysende grunde består en artikel som denne stort set kun af antydninger, og det vigtigste afsnit er derfor den afsluttende litteraturliste, skønt også den kun er en antydning:

Den fynske hovedbane, dansk jernbanehistorie generelt

- H.H.A. Rambusch: En gammel Jernbanemands Erindringer 1854-1882, J.L. Lybeckers Forlag, København 1916. Reprint på forlaget Hamlet, København 1977.
- Martin Buch og C.I. Gomard: Danmarks Jernbaner, Alex Kappels Forlag, København 1933. Bind I i reprint på forlaget banebøger, Roskilde 1987.
- Jan Koed, Jens Kofoed, Torben Nielsen, Erik Sevaldsen: Danmarks jernbaner i 125 år, Herluf Andersens Forlag, København 1972.
- Asger Christiansen: 1865: Den fynske Hovedbane åbner. Artikel i Jernbanehistorisk årbog '90, forlaget banebøger, Roskilde 1990.

Jernbaner i hertugdømmerne

- Ernst-Günter Lichte: Mit Dampf und Diesel - Kleine Geschichte der Eisenbahn in Schleswig-Holstein, LN-Verlag Lübeck 1979.
- Boljahn, Harbeck, Klein, Wegner: Die Eisenbahn in Flensburg 1854-1979, Eisenbahn-Kurier Verlag GmbH, Freiburg 1979. Også udsendt under titlen 125 Jahre Eisenbahn in Flensburg.

Færgeoverfarter

- Mogens Lebech og N.C.D. Johnsen: Storebælt fra Smakke til Bro, Alfred G. Hassings Forlag, København 1965.
- P. Ransome-Wallis: Train Ferries of Western Europe, Ian Allan, London 1968.
- Poul Thiesen: Da Fredericia var færgernes by, A/S Elbo Tryk, Fredericia 1974.
- Poul Bell og Mogens Nørgaard Olesen: Storebælts-overfarten i 100 år, Herluf Stockholms Forlag, København 1983.
- Jan Koed: Fra postskib til dampfærge, »jernbanen« nr. 6/1983 side 136-142 og 1/1984 side 9-11.

Lillebæltsbroen og nyanlæg i forbindelse med denne

- DSB: Lillebæltsbroen, 14. maj 1935.

Bygninger

- Mads Østerby: Danske jernbaners byggeri - et rids af et forløb 1844-1984, Odense Universitetsforlag 1984.
- Peer Thomassen: Forsvundne stationer, forlaget banebøger, Roskilde 1988.

Fynske baner

- Lars Viinholt-Nielsen: Odense-Svendborg Banen 1876-1976, Odense Universitetsforlag 1976.
- Lars Viinholt-Nielsen: Nyborg-Ringe-Faaborg Banen - med et afsnit om færgeoverfarten Faaborg-Mommark, Odense Universitetsforlag 1981.
- Lars Viinholt-Nielsen: Assensbanen 1884-1984, Odense Universitetsforlag 1984.
- Arnold Andersen: På sporet af Svendborg-Nyborgbanen, S.A.L. Forlaget, Strandby 1987.
- Ib V. Andersen: Knudshovedbanen, Signalposten nr. 3/1987 side 127-133 og 4/1987 side 191-193.

Jernbanemuseet i Odense

- Museets katalog/vejledning, diverse udgaver.
- Sign. R: Jernbanemuseet i Odense, Arkitektur nr. 4/1988 side 152-159. Illustrationer i firefarvetryk.

I øvrigt henvises til Jeppe Hansens bibliografi Danske jernbanestrækninger 1844-, Signalpostens Forlag, København 1981, inkl. tillæg 1984 og 1988. □

**Køb dine bøger
i DJKs salgsafdeling!**

- se adresse og de
nyeste tilbud bag i bladet...



MBJs udflugtstog i Holeby, hvor alskens nymodens pjat er fjernet for at illudere historie. Foto med LJ 20 forrest den 29. marts 1990 af Hans Henrik Frost.

Afskedsudflugt på Rødbybanen

Rejsereferat af DJK-turen den 29. marts

Af Jakob Stilling

Fra og med udgangen af oktober ophørte Lollandsbanens betjening af papirfabrikken i Holeby. Da fabrikken var den eneste godskunde på reststrækningen Maribo-Holeby, og da sporets tilstand var ganske ringe, besluttede Lollandsbanen at nedlægge strækningen fuldstændigt, idet sporet dog indtil videre får lov til at blive liggende. Overkørselsanlæggene blev fjernet af baneafdelingen i løbet af februar måned.

På opfordring fra flere medlemmer besluttede udflugtsafdelingen at forsøge en afskedstur, som blev programlagt til den sidste lørdag i marts, hvor chancen for rimeligt vejr var større end i februar. Ved udstrakt velvilje fra LJs personale blev der givet tilladelse til, at et ikke-personførende rangertræk måtte benytte strækningen. På grund af sporets tilstand besluttedes det at køre afskedsturen til Holeby med LJ 20.

I strålende forårssol kunne et par og tyve DJK-medlemmer derfor mødes i Maribo. Deltagerantallet var skuffende, og turen gav et underskud på et par tusinde kroner til klubben.

Første programdel var en dobbelttur til Holeby med et godstog, sådan som det kunne have kørt i 20'erne og 30'erne. Oprangeret af LJ 20-tårnvognen fra Nakskov-Rødby Jernbane, Tuborgvognen, Essovognen, Bursøvognen LJ Lc 195 og NPMB E 41 som togførervogn, kørtes det sidste godstog til Holeby. Turdeltagerne kunne rigtigt brede sig i den lejede 50-personers bus. Med en strækningshastighed på ca. 20 km/t var det ikke noget problem at følge toget, og LJ havde endda udlånt rangeradioer, så kontakt mellem tog og bus ikke var noget problem.

Fotokørsel

Hele programmet var udarbejdet af Museumsbanen, som også havde lagt et stort arbejde i forårsklærgøring af de sjældent benyttede godsvogne. I det perfekte vejr nåede vi adskillige fotokørsler, bl.a. ved sidesporet til sukkerfabrikken, hvor toget indrammedes af blomstrende mirabeller, ved krydsningen af Rødbyvejen, ved den tidligere grusgrav i Bursø og kort før indkørslen til Holeby. Det var en fornøjelse endelig at se et så fint oprangeret godstog. Det kan de, der ikke deltog, ærgre sig over!

I Holeby kørte toget helt frem til, hvor sporet ender, lige ud for stationsbygningen. Med det efterhånden landskendte greb om tingene lykkedes det hurtigt turdeltagerne at få ryddet perronen for beboernes parkerede biler, moderne renovationsstativer o.s.v., så tidsbilledet med den pænt vedligeholdte stations bygning ikke blev spoleret. En nybygget ejendom med svalegang på 1. sal blev et fint fotosted, omend husets beboere undrede sig over den megen trafik!

Toget returnerede herefter til Maribo med et par fotostop undervejs bl.a. med udsigt over de åbne marker og Maribo sø i det fjerne.

Løjerne gentages

Efter den obligatoriske 10-minutters spisepause i remisen gentog vi løjerne, nu som det foregik indtil 1989. Køftraktoren LJ M 17, der fremførte de sidste plantog på strækningen fremførte en enkelt Hbbiks-vogn til Bursø med et par fotostop hver vej. Ca. 60 års udvikling i såvel trækraft som godsvognsmateriel viste sig dermed ganske tydeligt.

LJ 20 foran
Højbygårdfabrikken - Kun
bilerne forstyrrer et fuldendt
miljø. På DJKs afskedstur med
Holebybanen. Foto den 29.
marts 1990 af Bent Jacobsen.



Efter »lollandsk omløb« (der er ikke omløbsmulighed i Holeby) vovede LJ 20 sig alene ad den skarpe kurve til papirfabrikken. Sporet var allerede delvist optaget på fabrikkens område, og næsten alle spor af smalsporsmateriellet væk. Alligevel lykkedes det at få placeret LJ 20 sådan, at der kunne laves et fint og tidstypisk portræt af et industrianlæg fra dette århundredes begyndelse - inkl. rangermaskine.

Besøget på Holebystrækningen var dog ikke helt forbi. Under kørslen med Köftraktoren var der blevet oprangeret et blandet tog med veteranstammen og GDS C 31, som rangeredes til vestenden af Maribo. Turdeltagerne fik dermed også et billede af en firkantet Frichs på Holebystrækningen: Udvekslingen mellem de to tog var planlagt sådan, at plantog med Lynette passerede fotostedet såvel mens Köftraktoren ventede på tilladelse til indrangering og under fotostoppet med LJ M 9. Der manglede kun hedengangne »Jumbo«, LJ 19 og et »Marcipanbrød« til at fuldende 70 års LJ-historie.

Efter at have taget afsked med Holebystrækningen med maner kørte blandet toget med LJ 9 til Bandholm. Undervejs fik vi nok turens bedste billede i Merretskov, hvor et nyligt ryddet område med bøgetræer, der endnu lå stablet langs en skovvej med krydsmærke fuldstændigt illuderede skoven i Ryde engang i 50'erne. At lyset stadig var perfekt behøver jeg vel ikke at fortælle...?

Turens sidste punkt var havnerangering i Bandholm med Frichslokomotivet. Selvom Quades kulkran er opslugget, er det stadig en lille stemningsfuld havnebane, og der var god udsigt over det hele fra en kæmpe bunke skærver, som afventer LJs spormodernisering. Under havnebesøget blev det overskyet, få minutter før dagens sidste billeder. Vi returnerede uden stop til Maribo og nåede den planlagte forbindelse tilbage til København.

Tak til LJ

Der kan kun lyde tak for turen til LJ - som lagde en meget stor entusiasme i projektet, såvel til hovedkontoret, som hos det deltagende personale, som »spildte« en fridag på os. Også tak til Museumsbanen.

De få billeder fra turen, som har opnået plads her i bladet viser forhåbentlig de mange ikke-deltagere, at en udflugt er noget, man **går glip af**. Turprogrammet lader sig som regel ikke beskrive i detaljer på forhånd. På de seneste ture har dog selv garvede turdeltagere måttet sande, at der kan ske filmudløb. Og alle sover godt natten efter. Vel mødt fremover!

ANNONCE

Tilbud! På sporet af 1990 årbog om danske jernbaner

Som annonceret i indlægget i sidste nummer af jernbanen udsendes årbogen omkring 1. dec. Bogen kan bestilles via DJKs salgsafdeling til forudbestillingsprisen kr. 89,- inden 1. dec. (benyt evt. svarkortet).

Som vanligt har vi krydret årbogen med tegninger, statistik og særskilte indlæg fra kendte personer (denne gang bl.a. Trafikminister Knud Østergaard, Overborgmester Jens Kramer Mikkelsen...). Bogen er i samme udstyr som sin forgænger »På sporet af 1989«, og som denne forfattet og redigeret af Jan Forslund og Mogens Duus.

På sporet af 80'erne

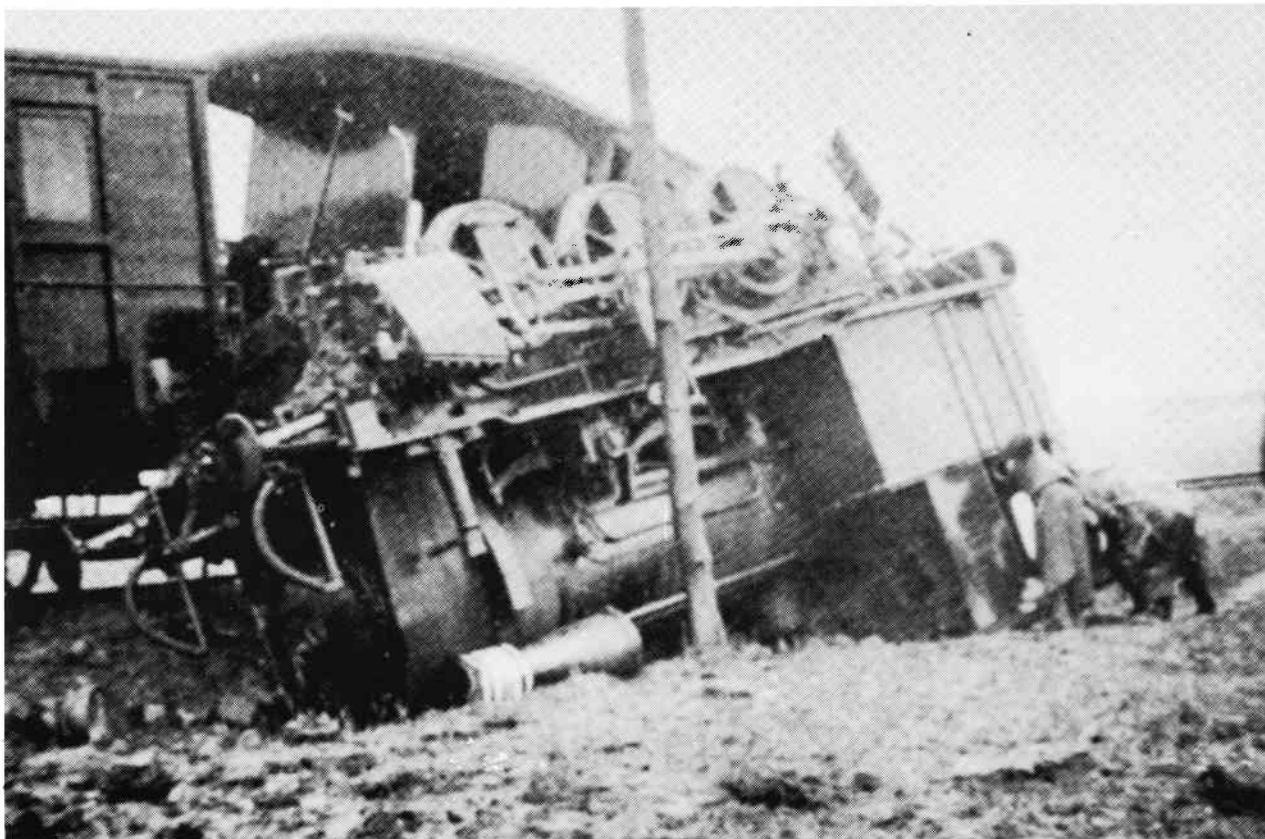
Tiårskavalkaden om de danske jernbaner er netop udkommet. På 64 sider og med over 140 ill. føres du rundt i det forgangne årti. Indtil 15. august er prisen kr. 108,- (inkl. forsendelse), herefter kr. 135,-. Bogen kan bestilles via DJKs salgsafdeling, og efter 15. august også direkte fra forlaget.

Venlig hilsen Jan Forslund og Mogens Duus

Forlaget

HOLSUND

Transbjergholt 6, 9560 Hadsund
98 57 26 34 eller 42 42 04 52



Togafsporing på Asaa-banen

I »jernbanen« 1989 nr. 6 bragtes en artikel om privatbanen Asaa-Ørsø, og et af fotografierne viste damplokomotivet FFJ nr. 18 efter en afsporing 11. marts 1940. Artiklens forfatter efterlyste oplysninger om uheldet - de følger her.

Af Asger Christiansen

Det forulykkede tog afgik fra Ørsø kl. 12.05, og var op-rangeret af lokomotivet FFJ 18 samt en personvogn og en godsvogn. Toget medførte ingen passagerer, idet to rejsende tilfældigvis ikke nåede med. De to kom med tog 25 fra Ålborg og skulle skifte i Ørsø, men Ålborgtoget var så forsinket, at Asaatoget ikke afventede forbindelsen. De to rejsende blev i stedet kørt til Asaa i taxa.

Næsten samtidig var det lille tog på vej til Asaa, og i en svag kurve mellem holdepladserne Hedegaard og Kovshede begyndte lokomotivet at ryste og svinge om sin midterakse. Lokomotivføreren bremsede straks, men det forreste hjulsæt var allerede afsporet, og efter ca. 50 meters kørsel væltede lokomotivet ned i grøften, hvor det lagde sig med hjulene i vejret og med fronten modsat kørselsretningen. Lokomotivføreren nåede forinden at springe af maskinen, hvorimod fyrbøderen lå bevidstløs i det delvist knuste førerhus. Han havde fået et dybt sår i hovedet og var alvorligt skoldet på hænder, overkrop og i ansigt af udstømmende damp. Lokomotivføreren fik trukket fyrbøderen ud af førerhuset og med hjælp fra et par tililende landmænd blev han båret til en gård 50 meter fra uheldsstedet. Fyrbøderen var i mellemtiden kom-

met til bevidsthed og klagede over smerterne fra de alvorlige skoldninger. Han blev anbragt på en sofa og fik kamferdråber, mens man fik ringet efter en ambulance, der kørte ham til sygehuset i Dronninglund. Det stod hurtigt klart for lægerne, at forbrændingerne fra dampen var livstruende, så fyrbøderens kone og to små børn blev tilkaldt. Ved 20-tiden samme aften døde fyrbøderen af sine kvæstelser. Han havde et par år været ansat som ekstramand på Asaa station, og gjorde endvidere tjeneste som fyrbøder, når der blev kørt med damplokomotiv på banen.

Da meddelelsen om afsporingen nåede Ålborg Privatbaners hovedkontor, tog driftsbestyrer Kjær m.fl. straks til uheldsstedet. Efter en undersøgelse af sporet og det rullende materiel udtalte Kjær, at ulykken sandsynligvis skyldtes en opfrysning, d.v.s. at frosten var nået ned under ballasten og havde hævet den ene side af banelegemet. Derved var lokomotivet kommet i slyng, især fordi maskinen havde så stor en akselafstand. Ved lokomotivets bevægelser var skinnerne blevet bøjet med efterfølgende afsporing, men Kjær kunne ikke afvise, at også for høj hastighed havde medvirket til uheldet.

Ulykken samlede hurtigt mange nysgerrige, heriblandt også et par journalister, der forsøgte at finde øjenvitner til afsporingen. Ingen havde åbenbart set uheldet ske, men en landmand havde hørt et vældigt brag. Journalisten spurgte da, om han straks var løbet over til toget, hvortil landmanden lakonisk svarede: »Nej, der var allerede kommet nogle andre, og desuden var jeg ved at fodre; det skulle jeg først være færdig med«. (!)

Baneingeniør Beckmann var også kommet til stede, og han lagde straks en plan for oprydningsarbejdet. Sporet var ødelagt over en strækning på ca. 75 meter, men det kunne selvfølgelig først retableres, når lokomotiv og vogne var fjernet. Det 25 tons tunge lokomotiv var det største problem, og da det tog tid at samle mandskab, blev arbejdet udsat til næste dag. Her gik man i gang fra morgenstunden under ledelse af værkfører Timmermann. Godsvognen stod uskadt på sporet, så den var hurtigt fjernet. Personvognens ene hjulsæt var afsporet, den ene gavli trykket ind, og de fleste ruder var knust, men vognen kunne først sættes på sporet efter at lokomotivet var væltet om på siden, da det lå delvist ind over sporet.

Bjergningen udsættes

Efter et par dages arbejde var banelegemet og sporet sat i stand. Arbejdet blev udført af privatbanernes egne folk assisteret af lokale arbejdsmænd, og mens arbejdet stod på, boede arbejdsstyrken i Dronninglund. Da sporet var ryddet, satte det ind med snestorm og hård frost, hvorfor bjergningen af lokomotivet blev udsat på ubestemt tid.

Planen var at rejse maskinen på højkant ved hjælp af taljer og derefter trække det op på sporet via et interimistisk spor, der førte ned i grøften.

Som nævnt i Hans Jørn Fredbergs artikel blev togene på banen fremført af rangertraktor M 1207. I begyndelsen af 1940 ønskede beboerne langs banen, at traktoren blev erstattet med et damplokomotiv; et ønske der blev imødekommet af Ålborg Privatbaner. Valget faldt på FFJ 18, der oprindeligt var anskaffet til rangering på havnestationen i Nørre Sundby. Forinden overflytningen til Asaabanen gennemgik maskinen en hovedreparation, og den nåede kun at køre på banen i få dage inden afsporingen. Ved ulykken blev skorstenen revet af, førerhuset næsten knust og en del af gangtøjet blev bøjet. Desuden var lanternen, trinbrætter og flere håndtag revet af. Underligt nok var vandstandsglassene i førerhuset intakte, så driftsbestyrer Kjær undrede sig over, hvor den udstrømmende damp var kommet fra. FFJ 18 blev repareret på værkstedet i Ålborg, men allerede året efter solgtes lokomotivet til Kaas Briketfabrik.

En uge efter ulykken blev den dræbte fyrbøder begravet på Asaa kirkegård. Mange var mødt frem, og flere måtte stå op i kirken under ceremonien. Ved kisten stod æresvagt med fem faner fra Ålborg Privatbaner foruden faner fra bl.a. Randers-Hadsund Jernbane. I følget sås flere af fyrbøderens kollegaer samt et par repræsentanter fra Ålborg Privatbaners ledelse, og venner og bekendte fra Asaa havde skænket gravstenen. □

Sporhunden



Vor berejste terrier var i sidste nummer havnet i Svendborg, og det havde ganske mange opdaget. Blandt de 52 rigtige svar blev HANS PETER NISSEN, Lyngby, den heldige vinder af en jernbanebog.

Denne gang har sporhunden prøvet de nye IC/3-tog, og forenet med lidt sidebaneidylliges »kaste og hente kæp« med togføreren. Kan du gætte navnet på den jyske station inden 1. september, deltager du i næste udtrækning. Send dit svar til redaktionen i Holte. Foto i maj 1990 af Flemming Lund.



Sind Sie mit Stern gekommen?

En dag i roekampagnen på to af Sterns & Hafferls banner, Linzer Lokalbahn og Lokalbahn Neumarkt-Waizenkirchen-Peuerbach i Østrig.

Af Hans Jørn Fredberg

Mens roetransporter på jernbane i Danmark ophørte med nedlæggelsen af Nakskov Sukkerfabriks roebaner i 1967, finder der stadig en betydelig roetransport sted på banerne i Oberösterreich, nærmere bestemt de store flade landbrugsarealer omkring Linz.

Under en ferietur i Østrig i oktober 1989 havde jeg lejlighed til at overvære de betydelige roebanetransporter, der finder sted på Linzer Lokalbahn.

Jeg indfandt mig om morgenen på Linz Lokalbahnhof, en af de mest ydmyge endestationer, jeg kender. Sporarealet består af to togvejsspor, der ender vinkelret på hovedbygningen, og to stikspor. Selve hovedbygningen er en lille pavillonagtig bygning, der fik det smukke kupelagtige indgangsparti mod gaden skudt af under anden verdenskrig. Bygningen rummer, sin lidenhed til trods, de nødvendige faciliteter, der i Østrig naturligvis også omfatter et lille Bahnhofsgaststätt.

Inden afgang med den elektriske motorvogn er der tid til et lille historisk tilbageblik.

Bag navnet Linzer Lokalbahn AG (LLB), fra 1987 signalur LLO, gemmer sig den elektrisk drevne lokalbane Linz-Eferding-Waizenkirchen (LEW). Strækningen Linz-Eferding blev åbnet for drift den 21. marts 1912 og strækningen Eferding-Waizenkirchen den 16. december 1912.

Linzer Lokalbahns historie er tæt knyttet til den 18. december 1908 åbnede lokalbane Neumarkt-Waizenkirchen-Peuerbach (NWP) med strækningerne Neumarkt-Kallham-Waizenkirchen og Niederspaching-Peuerbach.

Bestræbelserne på at forbinde de relativt tætbefolkede og meget frugtbare egne omkring Eferding, Aschach, Waizenkirchen og Peuerbach med Linz hører til de ældste jernbaneprojekter i Oberösterreich. Ikke alene Linz, men også Wels, der med åbningen af banen Wels-Passau var blevet et trafikalt centrum på bekostning af Linz, der var og stadig er Landeshauptstadt i Oberösterreich, var interesseret i det frugtbare Eferdingerbækken. Wels handlede hurtigt, og allerede den 20. august 1886 blev lokalbanen (Wels-) Haiding-Aschach an der Donau åbnet for drift.

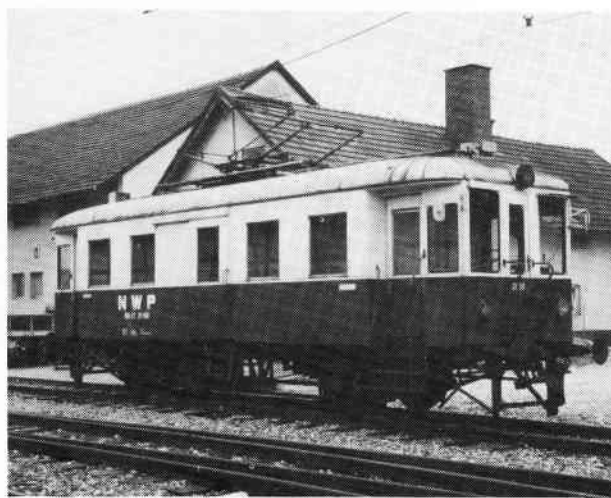
Linz kæmpede stadig for at få en direkte bane til Eferding og Waizenkirchen, eventuelt med fortsættelse til Neumarkt-Kallham og sidebane til Peuerbach. Bestræbelserne blev saboteret af Wels, der bl.a. fik udvirket, at projektet ikke kunne få statsstøtte. Som alternativt projekt foreslog man en bane fra Eferding til Waizenkirchen og Peuerbach, der på den måde ville få jernbaneforbindelse med Linz, men rigtignok med omvejen over Wels. Dette projekt havde Wels naturligvis intet at indvende imod.

Der blev nedsat flere komiteer for at skaffe Eferding direkte jernbaneforbindelse med Linz, men Wels var ubøjelig. Dog ville Wels gå med, hvis banen til Aschach blev forlænget ind i det sydlige Böhmen. Dette blev heller ikke til noget.

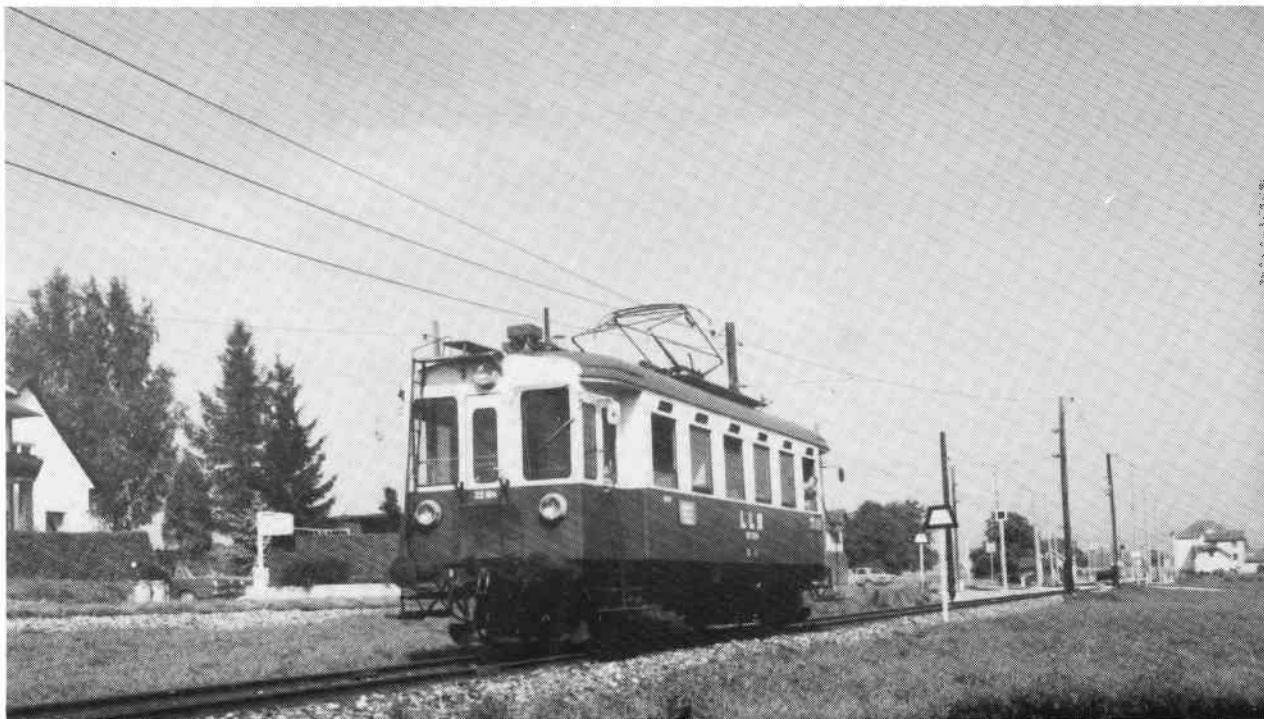
Med el til Peuerbach

Efterhånden var Waizenkirchen og Peuerbach blevet utålmodige og foreslog en bane fra de to byer til Neumarkt-Kallham, for derved at blive sat i forbindelse med statsbanenettet. Disse planer blev hurtigt til realiteter, og som tidligere nævnt kunne banen fra Neumarkt-Kallham til Waizenkirchen og sidebanen Niederspaching-Peuerbach indvies den 18. december 1908. Banen blev bygget af Stern & Hafferl, der også overtog driften i forpagtning. Banen var fra starten elektrisk drevet med 750 volt jævnstrøm. Trækraften, der bestod af tre motorvogne, blev leveret af Grazer Waggonfabrik. Ingen af disse vogne findes mere, men en tilsvarende vogn, ET 21150, der blev overtaget fra statsbanerne i 1912, er stadig i drift.

Åbningen af NWP betød, at bestræbelserne på at forbinde Waizenkirchen med Eferding og Linz blev intensiveret. Lokalbanen fra Linz var påregnet drevet med damplokomotiver, men ingeniør Josef Stern foreslog i stedet elektrisk drift, der, påpegede han, var langt billigere end dampdrift. Elektriciteten kunne leveres fra Elektrizitätswerken Stern & Hafferl AG til en fordelagtig pris.



Over 80 år og stadig fuld af aktivitet! Der er nok flere end undertegnede, der tænker: Var det her, Triangel fik designinspiration? NWP ET 21 150 i Waizenkirchen, 6. juni 1988. Foto: Hans Jørn Fredberg.



LLB ET 22104 (Graz 1912) venter på indkørsel til Niederspaching. Dagligdag i Niederösterreich 1987 - nærmere bestemt 12. september. Foto: Hans Jørn Fredberg.

Ingeniør Josef Stern udarbejdede for egen regning et projekt, som straks blev godkendt af de berørte parter. Finansieringen klaredes ved udstedelse af aktier og optagelse af obligationslån, altså helt uden statslige midler. Herefter kunne Wels ikke længere hindre, at banen blev bygget.

Banebyggeriet gik i gang den 1. december 1910. Anlægsarbejdet blev udført af Stern & Hafferl, der også, ligesom det var tilfældet med NWP, overtog driften i forpagtning. Grazer Waggonfabrik leverede til åbningen et lokomotiv og fire motorvogne. Af dette materiel eksisterer lokomotivet og to motorvogne stadig.

Straks fra åbningen blev der indledt driftsmæssigt samarbejde med NWP. Togene blev gennemført fra Linz Lokalbahnhof til Neumarkt-Kallham, mens en motorvogn pendlede mellem Niederspaching og Peuerbach. Fra og med 1951 blev driftsformen ændret således, at togene nu kørte Linz Lokalbahnhof-Eferding-Peuerbach og Neumarkt-Kallham-Niederspaching. Det var herefter ikke længere muligt at rejse Linz Lokalbahnhof-Neumarkt-Kallham uden togskifte i Niederspaching.

Med sukker på krogen

Tilbage til nutiden. Klokken er 9.45, og toget, der består af motorvognen LLB ET 22131 og styrevognen ES 22231, sætter i gang. Togsættet tilhører en serie på seks togvognstog og en enkeltkørende motorvogn, som LLB overtog i 1970 fra Köln-Frechen-Benzelrather Eisenbahn (KFBE). Vognene, der er bygget i årene 1953-54 af Westwaggon, var ved overtagelsen i en sørgelig forfatning. Vognene blev gennemgribende restaureret og indsat i driften i perioden 1972-83.

Vejret er stille og tåget, et rigtigt roekampagnevejr. Ca. en kilometer fra stationen findes overleveringsspor til ÖBB. Her holder to lokomotiver, som er ankommet med roetog. I Alkoven overhaler vi dagens godstog til Peuerbach. På alle stationer holder godsvogne, som bønderne er i fuld gang med at læsse med sukkerroer.

Efterhånden er vejret klaret op, og ved ankomsten til Eferding skinner solen fra en skyfri himmel. I Eferding findes banens værksted og driftsledelse. Sidstnævnte har til huse i en stor toetages villa beliggende overfor stationsbygningen. Stationen i Eferding tilhører ÖBB og ligger på sidebanen Wels-Aschach an der Donau. Banen er dieseldrevet. Persontogene, fire dobbeltture pr. dag, fremføres af toakslede skinnebusser af tysk model.

Under det godt tre timer lange ophold i Eferding er der en vældig aktivitet på stationen. Godstoget, som vi overhalede i Alkoven ankommer, rangerer og fortsætter mod Peuerbach. Persontog ankommer og afgår. Ind imellem rangeres der livligt med stort set alt, hvad der findes af godsvogne på stationen. Rangeringen i Eferding udføres i fællesskab af ÖBB og LLB. ÖBB leverer rangerpersonale og LLB rangermaskine med fører. Dagens rangermaskine er LLB E 22003, bygget af Ganz i Budapest i 1916 og i 1948 overtaget fra Lokalbahn Wien-Pressburg (Bratislava). Lokomotivet accelererer fantastisk hurtigt og er forbavsende lydløst. Nogle af ÖBBs nyeste ellokomotiver udspyr langt flere decibel end de gamle Ganz-lokomotiver.

De to lokomotiver, jeg så i Linz om morgenen, er nu ankommet til Eferding og drager atter afsted med et stort roetog mod Linz og viderebefordring til sukkerfabrikken i Enns. Vognforbruget under roekampagnen er meget stort, og vogne fra mange lande er repræsenteret, selv en DSB-vogn kunne ses i et af togene.

Under opholdet i Eferding bliver der tid til en lille smuttur med skinnebustoget til Aschach an der Donau, en strækning på kun otte kilometer. Her er der også vældig aktivitet på roefronten. Et langt godstog med to diesellokomotiver holder klar til afgang. Efter et ophold på ca. 15 minutter returnerer toget til Eferding. Kort efter ankomsten hertil kommer roetoget fra Aschach an der Donau buldrende gennem stationen.

Det er tid at drage videre, og jeg tager plads i toget fra Eferding til Waizenkirchen kl. 13.57. I Waizenkirchen



LLB ET 22107 i Peuerbach, 6. juni 1988. Foto: Hans Jørn Fredberg.

møder vi det ordinære godstog fra Peuerbach, som nu er på vej tilbage til Linz med et stort tog, der foruden de almindelige vogne også består af et stort antal vogne med sukkerroer.

»Sind Sie mit Stern...«

Kl. 14.40 ankommer persontoget fra Neumarkt-Kallham, fremført af motorvognen NWP ET 21106, bygget af SGP i 1951. I toget medføres fire tomme godsvogne til de vognhungrende bønder, der holder i en lang række, utålmodigt ventende på at komme af med deres sukkerroer. Der er en halv time til toget skal returnere til Neumarkt-Kallham, og en hektisk rangering med motorvognene ET 21106 og ET 21104 (Graz 1912) begynder. De to portører løber så sveden driver fra dem. Nogle minutter forsinket afgår toget direkte fra pakhussporet medbringende et par stykgodsvogne. Efter krydsning med toget fra Peuerbach til Linz i Niederspaching fortsættes med god fart mod Neumarkt-Kallham.

I Neumarkt-Kallham rangeres stykgodsvognene til overleveringsspor til ÖBB, og der rangeres lidt på sidespor til læderfabrikken. Den ene af portørerne fra Waizenkirchen er fulgt med toget for at rangere i Neumarkt-Kallham. Efter fyraften finder vi ham på banegårdsrestauranten, hvor han velfortjent nedsvælger to gange en halv liter af det fortræffelige Neumarkter Ritterbräu.

»Sind Sie mit Stern gekommen?«, spurgte trafikassistenten i billetsalget, da jeg henvendte mig dér, behængt med fotoapparater. Han kunne straks se, at han havde at gøre med en jernbaneentusiast og udleverede beredvilligt et eksemplar af Sterns & Hafferls nydelige køreplan i firefarvetryk. Ud over køreplaner indeholder hæftet en lille historisk oversigt over alle Sterns & Hafferls baner.

Køreplan og driftsmateriel

Dagens køreplan byder på 18 afgangene fra Linz Lokalbahn- og Eferding hverdage mandag-fredag. Af disse gennemføres de syv ture til Peuerbach. Fra Neumarkt-Kallham afsendes mandag til fredag 13 tog til Niederspaching. Fem tog videreføres til Waizenkirchen.

På den fire kilometer lange sidebane Niederspaching-Peuerbach kører, foruden togene til og fra Linz, en del lokaltog, således at togtallet på sidebanen kommer op på i alt 16 dobbeltture. På lørdage og søn- og helligdage køres lidt færre tog.

LLB disponerer over følgende materiel: fem stort set ens elektriske lokomotiver, heraf er fire bygget af Ganz i Budapest i årene 1915-16 og et stk. bygget af Maffei i 1912. Syv tovnogs togsæt (motorvogn + styrevogn) + en enkeltkørende motorvogn, bygget af Westwaggon i 1953-54 og overtaget fra Köln-Frechen-Benzelrather Eisenbahn (KFBE). Fire tovnogs togsæt (motorvogn + styrevogn) overtaget fra Köln-Bonner Eisenbahn (KBE) og bygget af Westwaggon i 1954-56.

Som driftsklart museumsmateriel er bevaret det oprindelige lokomotiv bygget af Grazer Waggonfabrik i 1912 og en motorvogn bygget af MAN i 1907.

NWP disponerer over tre toakslede motorvogne bygget af Grazer Waggonfabrik i 1908-12 og en fireakslet motorvogn bygget af SGP i 1951.

Betriebsunternehmung Stern & Hafferl

Fa. Stern & Hafferl i Gmunden blev grundlagt i 1885 af ingeniørerne Josef Stern (1849-1924) og Franz Hafferl (1857-1925). Firmaet beskæftigede sig i starten med bygning af elektricitetsværker i Oberösterreich. Sideløbende hermed byggede man flere lokalbaner, hovedsagelig elektrisk drevne. Adskillige af disse baner blev siden drevet i forpagtning af Stern & Hafferl.

Foruden de i artiklen nævnte to baner, driver firmaet følgende baner: Gmunden-Vorchdorf-Eggenberg (meterspor), Vorchdorf-Eggenberg-Lambach (normalspor), Lambach-Haag am Hausruck (normalspor), Vöcklamarkt-Attersee (meterspor) og Bürmoos-Trimmelkam (normalspor). Endvidere besørger Stern & Hafferl driften af sporvejen i Gmunden, der er smalspor.

Herudover beskæftiger Stern & Hafferl sig med bustrafik, skibsfart på Attersee, rejsebureauvirksomhed og byggevirksomhed.

LLB E 22003 (Ganz 1916, overtaget 1948 fra Lokalbahn Wien-Pressburg, nu Bratislava) rangerer i Eferding. Ikke noget med aldersrente her - trods 73 år på bagen! Foto 27. oktober 1989: Hans Jørn Fredberg.



Driftsmateriellet på alle banerne er gammelt, men meget velholdt. Lokomotiver og motorvogne er bygget i årene 1908-56. Det meste er købt brugt fra Vesttyskland og Svejs. Eneste undtagelse er Lambach-Haag am Hausruck, der i 1989 har fået leveret to fabriksnye fireakslede motorvogne til afløsning af toakslede motorvogne bygget i 1932. De nye motorvogne er forøvrigt de første anskaffelser af fabriksnyt materiel til en Stern & Hafferl-bane i 33 år.

Et besøg på hovedkontoret i Gmunden, Arkaden-Haus, Kuferzeile 32, spurvogn lige til døren, er en oplevelse helt for sig. Her trives den gammeldags hygge i bedste velgående. Man har dog optaget kommercielle aktiviteter som salg af postkort bøger og T-shirts m.v. □

Efterlysning

Til en kommende artikel om DSBs store H-maskiner søges billeder. Især fotos af Frichsserien fra 1941 har interesse, men også billeder af lokomotiverne af litra H fra 20'erne vil blive værdsat.

Kig i arkiverne og send resultatet til redaktionen i Holte. På forhånd tak.

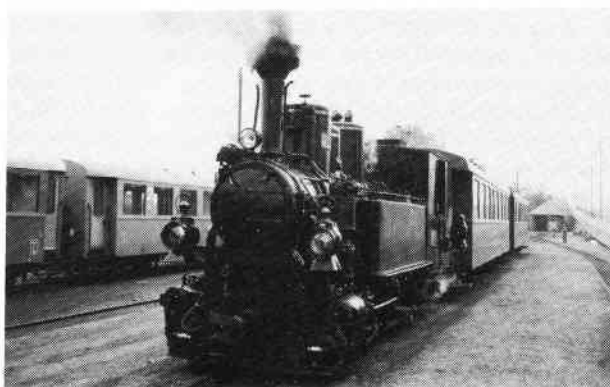
red.

Læserne skriver

Som supplement til Helge Pahuus' artikel om ferie i Østeuropa i »jernbanen« nr. 3, sender jeg nogle oplysninger om smalsporsbanerne ved Kecskemet i Ungarn. Der udgår to strækninger fra lokalbanegården Kecskemet K.K. mod Kiskörös (53 km) og Kiskunmajsa (52 km), dog er de første otte km fælles for de to strækninger.

Togene er normalt diesel fremført. Men man kan bestille et damptog. Jeg var heldig at se et selskab dampe afsted mod Bugac (28 km) på Kiskunmajsa strækningen en søndag formiddag.

Martin Jakobsen



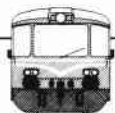
Firekøbt lokomotiv på lokalbanegården i Kecskemet K.K. sydøst for Budapest. Foto: Martin Jakobsen.

Jernbanenyt - kort fortalt

Nyheder fra ind- og udland.

I dette nummer: Privatbaner og Veteranbaner.

Privatbanerne



Privatbanerne i hovedstadsområdet

De fem privatbaner, som har tilknytning til HT-området (GDS-HFHJ-HHGB-ØSJS og LNJ) har i samarbejde lavet en diger rapport. »Trafikplan 1990-1994«. I planen gives der et oplæg til banernes udvikling trafikalt og infrastrukturelt for de kommende fem år. De fem baner under et har det sidste år haft en bemærkelsesværdig fremgang i passagertallet, og rapporten beskriver mulighederne for en kraftigere styrkelse af den kollektive trafik indenfor hovedstadsområdet.

Går det efter ønskerne udvides køreplanerne de kommende år, således at Hornbækbanen får halvtimesdrift i dagtimerne og Gribskovbanen i myldretiden. Østbanen vil også søge at intensivere kørslen og om muligt få flere direkte forbindelser til IC-nettet i Roskilde. En vigtig forudsætning for en hyppigere toggang er en mærkbar forøgelse af hastigheden med ca. 10 km/t, med anskaffelsen af næste generation privatbanetog i midten af halvfemserne.

Det er ikke hverdagskost at se fremtidsplaner på tryk fra privatbanerne, og derfor er der god grund til at rose dette initiativ.

JF

Helsingør-Hornbæk-Gilleleje Banen

Den 18. juni blev Hornbækbanen nogle få hundrede meter længere, da banen blev optaget på Helsingør station ved den vestlige DSB perron. I forbindelse med omlægningen af banen har et større gravearbejde været foretaget, bl.a. med flytning af gamle kloakker og kabler. Trods det omfattende forarbejde inden sporlægning, er arbejdet skredet regelmæssigt frem, og har ikke i væsentlig grad forstyrret den øvrige trafik på gaden, hvor Hornbækbanens lynetter nu lunter stille op mod stationen.

Med tilslutningen har passagererne fået en bedre service ved togomstigning, og omlægningen vil ad åre kunne få betydning for overførsel af DSB materiel til HHGB. Den skarpe kurve ved værftet er dog indtil videre en hindring for en sådan trafik, men banen har planer om en udfladning af kurven.

I Firhøj er opført en troljeremise, og kun tilslutningssporret til denne mangler.

Ved overkørslen syd for Hornbæk mod Helsingør forventes i nær fremtid oprettet et nyt standsningssted, benævnt Katrinebæk.

JF og Bruno H. Pedersen



Hornbækbanens nye forbindelsesspor til Helsingør station kort inden færdiggørelsen. Foto den 13. maj 1990 af Bent Jacobsen.

Hjørring Privatbaner

Driftsresultater	1988	1989
Antal rejsende ¹⁾	493.727	517.102
Indtægt af personbef. ¹⁾kr	3.421.370	3.996.975
Vægt af bef. gods i tog ¹⁾t	35.865	32.797
Indtægt af bef. gods ¹⁾kr	2.512.192	2.371.497
Samlet driftsindtægt ²⁾kr	28.923.728	30.766.700
Samlet driftsudgift ³⁾kr	33.229.129	34.140.347
Driftsresultat ³⁾ og ⁴⁾kr ÷	4.305.401	3.373.647

¹⁾ Tallene gælder kun for jernbanedriften.

²⁾ Tallene omfatter Hirtshalsbanen, Hjørring Privatbaners Rutebiler og Hjørring Bybusser.

³⁾ Tallene omfatter Hirtshalsbanen, Hjørring Privatbaners Rutebiler og Hjørring Bybusser og er ekskl. pensionsudgifter.

⁴⁾ Efter udbetaling af Hjørring Bybussers overskud på 231.553 kr. til Hjørring kommune fremkommer der for 1989 et egentligt resultat på ÷ 3.505.200 kr.

Ved udgangen af driftsåret rådede banen over 22 rutebiler til rutebildriften, idet der var anskaffet to nye 47 + 24 personers DAB/DAF rutebiler, og to ældre rutebiler var afhændet. Til bybusdriften i Hjørring rådedes over ni rutebiler.

Banens direktør Aage Velling døde i 1989. Til ny direktør for Hjørring privatbaner er ansat den 52 årige trafikinspektør ved DSB Søren Petersen, der indtil ansættelsen ved HP var stationschef i Næstved.

Fra midten af januar 1990 har der været samlede transporter fra Norge til Padborg og omvendt med mindst 14 vogne i et togpar hver uge. Til overførslen Hirtshals-Kristianssand indsættes M/F Borgen.

Rederiet Fred. Olsen Lines ønsker - i forbindelse med den oprustning, der sker i jernbanesektoren i Europa - at styrke jernbaneforbindelsen mellem Hirtshals og Kristiansand. Rederiet har planer om at leje en færge, der skal ombygges til jernbanefærge, der kan medføre 40-50 godsvogne. Færgeren vil kunne sejle op til fire enkeltture hver dag, og målsætningen er i første omgang at overføre 500.000 tons gods i hver retning på årsbasis.

I samarbejde med DSB, NSB og Hjørring privatbaner planlægges kørslen med godstog, der vil give Hjørring privatbaner en væsentlig større godstrafik, som kun kan være med til at underbygge behovet for banen.

Høng-Tølløse Jernbane

Driftsresultater	1988	1989
Antal rejsende ¹⁾	456.994	477.412
Indtægt af personbef.kr	3.789.292	4.146.740
Vægt af bef. gods ²⁾t	10.411	9.426
Indtægt af bef. godskr	1.604.667	1.562.946
Samlet driftsindtægtkr	11.807.289	12.289.334
Samlet driftsudgift ³⁾kr	20.257.281	20.505.507
Driftsresultatkr ÷	8.449.992	8.216.173

¹⁾ med banens tog.

²⁾ Vægt af bef. gods med banens tog var i 1988 1.969 t og i 1989 1.525 t.

³⁾ Ekskl. pensionsudgifter, der i 1989 udgjorde 1.406.473.

I foråret 1990 er der etableret nye perroner ved trinbrætterne i Kulby, Conradineslyst og Vedde. I Skellebjerg er både perron 1 og 2 fornyet.

Den 19. maj 1990 blev »englænderen«, der i nordenden af Høng station skaber forbindelse mellem spor 1 og 2 samt HTJs og DSBs godsstrækning til Gørlev, flyttet ca. 70 m mod syd for at skabe mulighed for ind- og ud-kørsel med højere hastighed fra og mod Tølløse. Samtidig



HP 14 fra 1953 rangerer i Hirtshals den 8. maj 1990. Foto: Jørgen Halvorsen.

er spor 2 trukket, og der opbygges en ny øperron samtidig med, at perronen langs stationsbygningen får ny forkant.

Ved anvendelse af brugte indvundne spormaterialer er spornettet ved de to HTJ-remiser i Høng, som Dansk Jernbane-Klub har lejet af HTJ, fornyet i juni-juli 1990.

På grund af stigende hærværk har det været nødvendigt at lukke ventesalene på banens stationer om aftenen på hverdage samt i weekenderne. For fortsat at give passagererne mulighed for at vente i tørvej på toget er der opsat venteskure på samtlige stationer. De er fremstillet på banens værksted i Holbæk.

Der er lagt nyt tegltag på stationen i Store Merløse og indrettet en moderne lejlighed på 1. sal ved indvielse af hidtidige ubenyttede loftsrums. Senere vil ekspeditionslokalene blive udvidet og moderniseret sammen med ventesalen.

Ved overgangen til sommerkøreplanen den 27. maj 1990 blev strækningshastigheden sat op til 75 km/t, og køretiden dermed nedsat. Det betyder, at togene fra Tølløse nu har forbindelse til intercitytogene til Fyn/Jylland i Slagelse. Den modsatte vej er der skabt forbindelse fra intercitytogene med alle tog, der afgår fra Slagelse i lige timetal, idet de først afgår i minuttal 20 mod minuttal 08. Alle togene opnår forbindelse til København i Tølløse, idet tog, der afgår fra Slagelse i minuttal 20, ikke standser ved trinbrætterne i Kulby, Conradineslyst, Skellebjerg, Vedde, Nyrup og Udstrup.

Postvognen OHJ Pbh 250 (ex HTJ Pbh 70, ex DSB Pbh 90 28104, ex DSB DB 5104) er overgået til DSB Museumstog i december 1989. Vognen er sendt til op-hugning i Århus i januar 1990, idet bogierne bevares som reservedele til DSB Museumstogs to Pb-vogne.

Ballastfordeleren HTJ 66 er i foråret 1990 revideret og designmalet på værkstedet i Holbæk.

Baneafdelingens HTJ 68 (ex HHJ R 2) blev i 1989 ombygget til grenklipper m.m. Efter anvendelse på både OHJ og HTJ i 1989 viste det sig, at køretøjet havde visse mangler. De er nu afhjulpel gennem en radikal ombygning af nr. 68, idet der er bygget et nyt og større førerhus, monteret en kraftigere klippearms samt monteret en ekstra motor, der anvendes ved selve klippearbejdet, mens den oprindelige motor nu kun benyttes som drivkraft ved kørsel fra arbejdssted til arbejdssted. Den ekstra motor er indvundet fra baneafdelingens køretøj nr. 69, der blev ophugget i Holbæk i marts 1990.

OCMP



Flytning af »Englænderen« i Høng. Foto den 19. maj 1990 af Ole-Chr. M. Plum.

Lyngby-Nærum-Jernbane

I forbindelse med renoveringen af Klampenborgvejvia-dukten i Lyngby blev der etableret et midlertidigt trinbræt omtrent, hvor Præstevang trinbræt lå for 40 år siden. Østbanen sørgede for bustransport mellem det nye trinbræt og Lyngby Lokal.

Den 21. juni stødte YM 20 og YM 17 sammen ved Fuglevad, hvorved YM 17 blev så voldsomt beskadiget, at den måtte 14 dage til genopretning i Frederiksberg. Som stødpude for den intense 10-minutters drift måtte LNJ i en periode låne HHGB YM 53, der dog ej kom i drift på banen.

JF og Bruno H. Pedersen

Odsherreds Jernbane

Driftsresultater	1988	1989
Antal rejsende	1.143.871	1.166.085
Indtægt af personbef. kr	10.151.031	11.090.681
Vægt af bef. gods ¹⁾ t	15.481	8.409
Indtægt af bef. gods kr	2.933.670	2.145.881
Samlet driftsindtægt kr	37.950.460	38.049.553
Samlet driftsudgift ²⁾ kr	51.926.422	53.274.755
Driftsresultat kr	13.975.962	15.225.202

¹⁾ Vægt af bef. gods med banens tog var i 1988 3.973 t og i 1989 3.623 t.

²⁾ Ekskl. pensionsudgifter.

Spormoderniseringen på OHJ i 1990 startede allerede i april, idet man er fortsat fra Vig mod nord. Primo juli er man nået forbi Højby Sj. og omtrent halvvejs mod Nykøbing Sj.

I foråret er der etableret nye perroner i Nyled, Højby og Svinninge. Den nye perron ved Nyled er flyttet over på den modsatte side af banen, og vil først blive taget i brug, når sporet i forbindelse med spormoderniseringen bliver flyttet ind til perronen. Flytningen af trinbrættet skyldes bl.a. korrespondance med rutebilerne, der får stoppested umiddelbart ved siden af Nyled trinbræt.

På grund af stigende hærverk har det været nødvendigt at lukke ventesalene på banens stationer om aftenen på hverdage samt i weekenderne. For fortsat at give passagererne mulighed for at vente i tørvej på toget er der opsat venteskure på samtlige stationer. De er fremstillet på banens værksted i Holbæk.

Såvel det gamle værksted som den nye remise i Holbæk fik i december 1989-januar 1990 udskiftet de gamle porte med nye rulleporte.

Ved værkstedet opførtes i foråret og sommeren 1990 et helt nyt vaskeanlæg til banens tog.

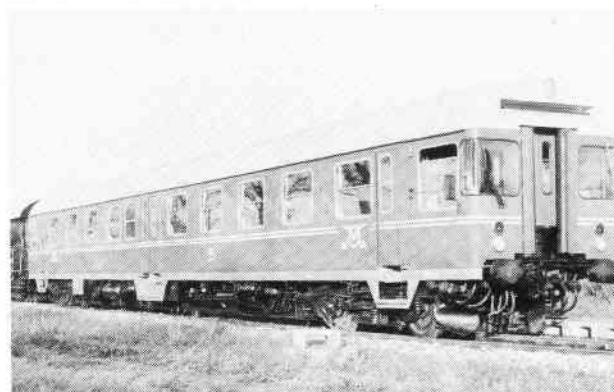
OHJ Mo 25 er i 1989 renoveret og ombygget med to nye Deutz (IC/3) luftkølede ottecylindrede motorer. Der er foretaget ændring af luftvarmesystemet til vandvarme, ligesom der er fjernet asbest i loftet. Loft- og vægbelædning er fornyet, og førerrummene er gjort større med samtidig ændring af indstigningsdøre bag førerrumme og ændring af frontdøre. Motorvognen er naturligvis opmalet i OHJs og HTJs nye design.

Efter indsættelse i driften i januar 1990 har motorvognen primo juli kørt 50.000 km uden reparationer og eftersyn bortset fra olieskift. Mo 26 er i maj 1990 taget på værksted for at gennemgå samme foryngelseskur, og den forventes færdig medio november 1990.

Personvognen OHJ Bne 281 er i foråret 1990 revideret på banens værksted og bl.a. forsynet med nye sæder med blå stofbetræk. Udvendig er vognen opmalet i banens nye design.

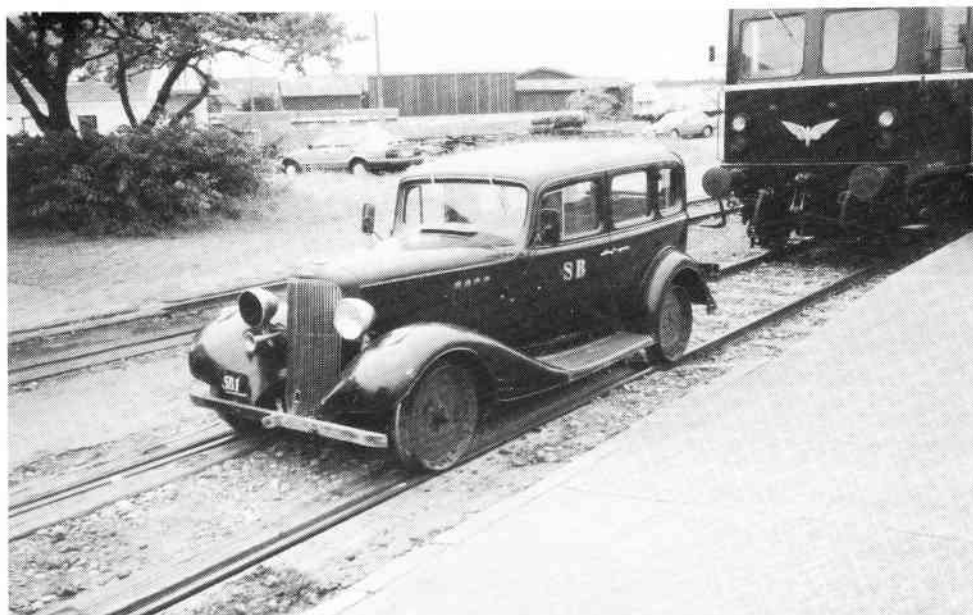
Den tidligere DSB Dh 92-68031-9 er i foråret 1990 blevet designmalet til brug for baneafdelingen i gul farve med røde litreringer. Vognen har OHJ-HTJ ejendomsmerke, men bærer fortsat det gamle DSB-nummer!

OCMP



Den moderniserede OHJ MO 25 på prøvetur 4. dec. 1989. Foto: OCMP.

Skagensbanen opbevarer stadig rariteter. Her skinnebil, en raritet fra 30'erne, udstillet i Skagen ved jubilæet. Foto: Chr. B.S. Mikkelsen.



Skagensbanen

Driftsresultater	1988	1989
Antal rejsende med tog	373.055	359.933
Antal rejsende med bus	223.706	200.466
Indtægt af personbef.	7.273.548	7.420.655
Vægt af bef. gods	9.145	2.423
Indtægt af bef. gods	812.236	656.576
Samlet driftsindtægt	10.061.536	9.918.300
Samlet driftsudgift	13.949.974	13.611.329
Driftsresultat	3.888.438	3.693.029

I 1989 er der lavet ny perron med hvid forkant i Strandby, og i foråret 1990 er en del af spornettet ved remiseanlægget i Skagen fornyet. I maj-juni 1990 er der lavet nye perroner på stationen i Skagen.

I juni 1990 er Skagens turistforening og Skagens marketing flyttet ind i ledige lokaler på Skagen station, og sammen med Skagensbanens rejseservice kan enhver form for rejsevejledning m.m. nu gives fra samme sted, nemlig stationen i Skagen.

Skagensbanen ønsker at få etableret et nyt strækningssikringsanlæg i årene 1991-93 for i alt 7,7 mio. kr. Nordjyllands amt, Skagen, Frederikshavn kommuner har givet deres tilsagn om moderniseringsstøtte. I forbindelse med det planlagte sikringsanlæg vil der blive etableret

krydsningsstationer i Hulsig og Strandby som supplement til krydsningsstationerne i Ålbæk og Jerup. Derved skabes bedre mulighed for hensigtsmæssig køreplanlægning, og desuden vil banens drift ikke være nær så følsom for forsinkelser med flere krydsningsstationer. Det nye sikringsanlæg bliver af type E-80 fra Dansk Signalindustri og indebærer etablering af udkørselssignal på samtlige krydsningsstationer samt Skagen. Samtidig med etableringen af det nye strækningssikringsanlæg vil banens fjernstyringsanlæg blive udskiftet med et mere tidssvarende.

I forbindelse med overgangen til sommerkøreplanen fra den 27. maj 1990 blev toggangen udvidet med nogle ekstra tog til aflastning af nogle busafgange. Det nye tog står ikke i den officielle køreplan, men er markedsført lokalt gennem annoncering og indlæg af rettelser i lokalkøreplanerne. Togene har navne: »Sommerekspresserne«, der kører mandage-fredage fra Skagen kl. 10.26 og fra Frederikshavn kl. 11.35, »fredagsekspresserne« med afgang på fredage fra Skagen kl. 16.32 og fra Frederikshavn kl. 18.00 og endelig »søndagstoget«, der har afgang fra Frederikshavn på søn- og helligdage kl. 12.15.

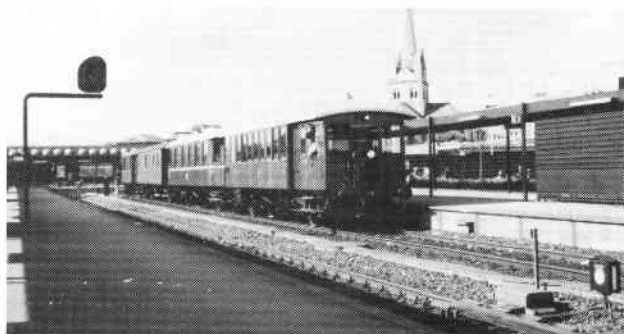
Banens Triangel motorvogn, M 2, fra 1928 er i 1989 udlånt til Mariager-Handest Veteranjernbane. Vognen er istandsat i Frederikshavn og atter forsynet med motor, og MHVJ præsenterede det nyrestaurerede køretøj i forbindelse med Skagensbanens 100 års jubilæum, den 24. juli 1990.

Paxman lokomotivet, M 6 fra 1952, er i 1989 udlånt til Limfjordsbanen, der har arbejdet ihærdigt med at få lokomotivet køreklart igen. Endnu mangler en revision af tryklufsbremsen. Lokomotivet indgik i materieludstillingen i Skagen i forbindelse med SBs 100 års jubilæum.

Traktor T 2 (ex DSB 84) er efter at have været hensat siden 1987 ophugget i Skagen i efteråret 1989. Den lukkede godsvogn G 2 (ex DSB HJ) er udrangeret og benyttet ved brandøvelse på Skagen station i maj 1990.

Svellestoppemaskinen (ex DSB Stop 12), som købtes i 1981, og sideretteren (ex DSB Ret 15) er begge udrangeret og ophugget i Skagen i efteråret 1989.

Fra DSB har banen i november 1989 købt motortrolje 102, bygget 1966. Den er omklædt til SB 102 ved fjernelse af bogstavet »D«.



SB M 2 fik sin premiere som veteran ved jubilæet. Her ses den sammen med SB B 11-AHB C 45-APB M 1 i Frederikshavn. Foto: Chr. B.S. Mikkelsen

OCMP



Østbanens tankvogn, der i slutningen af 1989 blev malet på Holbækbanernes værksted. Foto den 4. dec. 1989 i Holbæk af OCMF.

Østbanen

Driftsresultater	1988	1989
Antal rejsende ¹⁾	2.045.820	2.066.212
Indtægt af personbef. kr	18.037.965	18.142.849
Vægt af bef. gods t	26.225	27.821
Indtægt af bef. gods kr	2.872.130	2.922.929
Samlet driftsindtægt kr	24.044.373	24.448.930
Samlet driftsudgift ²⁾ kr	37.786.654	39.182.052
Driftsresultat ²⁾ kr	÷ 13.742.281	÷ 14.733.122

¹⁾ Heraf 779.261 med banens tog i 1988 og 812.704 i 1989.
Endvidere er for 1988 medregnet 96.459 rejsende med Østbanens tog mellem Køge og Roskilde, og for 1989 95.133 rejsende.

²⁾ Ekskl. pensionsudgifter, der i 1989 udgjorde 1.591.937 kr.

Ved driftsårets afslutning rådede banen over 23 rutebiler samt 11 lastbiler og påhængsvogne. I 1989 blev bl.a. anskaffet en 12 m Volvo/Van Hool rutebil med miljømotor, samt en 3,5 t lastbil til erstatning for en ældre og større lastbil. Til baneafdelingen blev der anskaffet en mandskabsvogn til erstatning for en kasseret.



Tog/bilskifte ved det midlertidige trinbræt ved Nørgårdsvej. Bemærk Østbanens »Togbus«. Foto den 19. maj 1990 af Bruno H. Pedersen.

Det gamle remisekompleks i Hårlev er nedrevet, og på grunden har firmaet Hoffmann & Sønner påbegyndt opførelsen af Østbanens nye værksteds- og remiseanlæg, der er omtalt i »jernbanen« nr. 6/88, p. 177-178. Byggeriet omfatter i alt ca. 3200 m², og det forventes færdigt i december 1990. Derefter resterer diverse sporanlæg i forbindelse med den nye værkstedshal samt indretning af selve værkstedet, der påregnes ibrugtaget i foråret 1991. Anlægsbevillingen til togværkstedet i Hårlev er på ca. 30,8 mio. kr.

Østbanen har ansøgt staten, amtskommunerne og primærkommunerne om fortsat modernisering af banens sikringsanlæg i årene 1991-94.

»Privatbanerne« redigeres af Ole-Chr. M. Plum. Visse informationer skyldes Jørgen Halvorsen, København.

Veteranbanerne

Museumsbanen



Stemningsrapport fra MBJ

Det er søndag eftermiddag på Bandholm station. Solen skinner. Udenfor på bænken venter et par cyklister. De sparer nogle kilometer ved at tage toget ind til Maribo, og cyklerne kommer jo gratis med i pakvognen. Tog 57 ventes - lokomotivet skal have vand ved vandkranen, før toget kører videre mod havnen.

På havnesporet holder udflugtsvognen med et selskab. Vognen er kommet med tog 51 til Bandholm, hvor den blev koblet af. Selskabet har spist frokost i vognen og venter nu på hjemturen i tog 58. Carlsbergvognen holder på læssesporet som et smukt blikfang.

Det er også et nydeligt tog, der kører på strækningen i dag. Vognene ser ud som nymalede. Her kan man se værdien af den vognhal, der blev rejst i 1988. Men en af vognene - KSB C 20 - er faktisk også nymalet, idet den efter flere års arbejde med fornyelse af næsten alle stolper, indvendig beklædning og endeperronplader, blev sat ind i pinsetrafikken. Det var næsten samme procedure som i 1966, da den kom til Maribo fra arbejdsholdet i Klampenborg.

Det har været en travl dag - så mange rejsende plejer der ikke at være med på en junisøndag. De taler tysk, så der er nok en del østtyskere iblandt.

Dagens turliste omfatter otte mand til at køre toget og betjene publikum, og så går der et par mand hjemme i remisen. De arbejder med traktor 3 fra HFHJ, som skal sættes i driftsklar stand, og det kræver en del renovering. Museumsbanen er ved at udbygge samlingen af dieseltrækraft ved siden af de tre damplokomotiver, som vi har i drift (Kiøge, ØG nr. 3, LJ nr. 20). LJ M 9 har her i foråret gennemgået en overhaling af motoren, mens ophugningen af LJ M 10 til gengæld er afsluttet. En god del reservedele er dog bevaret til brug for M 9.

Nu høres Kiøges fløjte ude i skoven, så er toget ved Nyrods kilder, og pennen må forlade denne beretning til fordel for de summariske indføringer i journalen vedrørende togenes ankomster og afgang.

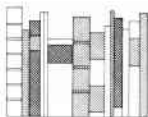
Carsten Buhl

Veteranbanerne redigeres af Jan Forslund og Anders Riis



KSB C 20 under istandsættelse. Foto: Claus Walther.

Boganmeldelser



Ulf Diehl og Lennart Nilsson Svenska Personvagnar 89 SJK Förlag (Nr. 49)

Så foreligger den opdaterede lommeudgave af dette opslagsværk om de svenske personvogne (inkl. post- og rejsegodsvogne, specialvogne, manøvre vogne m.m.). Bogen i formatet 15 x 10,5 er på 228 sider, og spækket med data om de utallige svenske personvogne, der eksisterer pr. 1. januar 1989. Tilmed får vi oplysninger om vogne på TGOJ og Roslagsbanen. Informationerne er krydret med skitser over samtlige vogne, og billedækningen er yderst omfattende. De fleste vogne har udover fotos set udefra, også interessante interiørbilleder.

Med denne bog i hånden er man klar til opdagelse i Sverige, og man kan såmænd på forhånd vælge vogntype og siddeplads, idet bogen også indeholder oprangeringer af de fleste togløb. Bogen er med farveomslag og i den sædvanlige fine reprogengivelse. Man kan godt være lidt misundelig over, at vi ikke i Danmark har en lignende udgivelsestradition.

Bogen, der koster 150 Skr. og kan bestilles gennem SJK Förlag, Box 124, 101 21 Stockholm, kan varmt anbefales for alle med interesse i det svenske.

Jan Forslund

Jernbanehistorisk Årbog 90 Forlaget banebøger

Den nye udgave af Jernbanehistorisk Årbog, altså for 1990, er udkommet. Udgiverne har valgt - måske lidt søgt - at skildre jernbanehistoriske begivenheder, som kan dateres til multipla af tallet 25, hhvs. for 125, 100, 75, 50 og 25 år siden. Derved er der fremkommet afhandlinger om Den Fynske Hovedbane (Dr. Louises Jernbane) af Asger Christiansen og Skives, mærkværdige, banegårdsproblemer af Niels Mortensen, Skagensbanens tilværelse som smalsporsbane fra åbningen i 1890 til ombygningen til normalspor i 1924, om de lidet levedygtige baner fra Nakskov til Kragenæs, fra Nørre Nebel til Tarm og fra Maribo til Torrig, alle af Birger Wilcke, om gasgeneratordrift på jernbanerne af S.A. Guldvang og om privatbanernes lynettetog af John Poulsen.

Afhandlingerne om Den Fynske Hovedbane rummer adskillige, meget interessante oplysninger, særlig om mændene bag projektering og udførelse samt driften i de første år, materiale, som - anmelderen bekendt - ikke tidligere har været trykt. Det er værd at mærke sig, at så mange englændere, som havde været virksomme i forbindelse med »Fr. VII's Slesvigske Bane« og som mere

eller, nok navnlig, mindre frivilligt forlod Sydslesvig for at virke i Kongeriget, men stadig under deres firma Peto, Brassey & Betts, fik tilknytning til banen over Fyn. Også i øvrigt er der med afhandlingen fremkommet et kildeskrift af rang.

Artiklen om Skives banegårde indeholder en grundig redegørelse for de uhyrlige problemer, det har givet i tidens løb, at man ved banens anlæg ville spare ved stationsbyggeriet. Forfatteren nævner byggeomkostningerne ved opførelsen af den nuværende banegård med ændrede sporarealer, men foretager ikke nogen beregning over de tabte arbejdstimer, samt brug af kul og olie fra 1865 til 1962, som togenes rembroussering adskillige gange i døgnet må have medført. En sådan beregning ville da også have været en umulig opgave, men man kan jo gætte, og jeg vil gætte på, at man kunne have bygget flere banegårde for beløbet.

Wilcke fortæller med vanlig grundighed om den i og for sig fornuftigt som smalsporsbane anlagte, men ikke i det lange løb tidssvarende Skagensbane, og de absolut ikke fornuftige baner Nakskov-Kragenæs, Nørre Nebel-Tarm og Maribo-Torrig. Wilcke konkluderer, at disse aldrig skulle have været anlagt.

Når man læser Guldvangs fremstilling om gasgeneratorer, forstår man bedre, at togdrift under krigen som regel var forbundet med forsinkelser og aflysninger. Man må nærmest undre sig over, at det overhovedet kunne lade sig gøre at køre tog med brænde og tørv, men det kunne det jo faktisk!

John Poulsens artikel om lynetterne peger fremad til hurtig og bekvem togdrift som en modsætning til krigstidens besværligheder. I afhandlingen redegøres for de overvejelser og erfaringer, som førte til næsten ens materiel på de privatbaner, som har fået lov til at overleve.

Bogen er trykt på meget fint papir; opsætningen, som skyldes Eigil Christensen og John Poulsen, er elegant, og det er en ganske fin ide at lade de i øvrigt meget fremragende billeder gå helt ud til papirets kant, altså uden margin. Derved opnås, at fotografierne kan opnå et større format.

Bogen skæmmes af lidt for mange trykfejl, men det er også anmelderens eneste indvending. Pris 139,- kr., 64 sider.

Jul. Paulsen

Foreningsnyt



Udflugtsafdelingen Kommende udflugter

Ved redaktionens slutning arbejdes der på en todages udflugt omkring Randers i weekenden 22.-23. september. Foreløbige planer indeholder kørsel Randers-Ryomgård med Triangelvogne sammen med Midtjysk afd., og kørsel med Mo Randers-Ryomgård. Den karakteristiske bro over Gudenåen i Randers nedlægges som jernbanebro i løbet af 1991, så det kan være sidste chance. Andre programpunkter i løbet af denne weekend er måske havnebane-

DJKs udflugter

- lidt ud over
det sædvanlige...

rangering i Randers, og hvis der er tilstrækkelig interesse en gentagelse af midtjyske afdelings tur til smalsporsnettet i Lille Vildmose.

Nærmere oplysninger om programmet på telefonsvaren fra ca. 15. august, eller ved indsendelse af frankeret svarkuvert til udflugtsafdelingen.

IC/3-tur aflyst

Med beklagelse har udflugtsafdelingen måttet aflyse den siden 1988 planlagte præsentationstur med IC/3-toget.

Efter at toget har været i daglig drift siden januar har turen efterhånden tabt nyhedens interesse. Hovedårsagen til aflysningen er dog denne:

Da der endelig kort før jul 1989 var køreklare tog til rådighed, havde DSB til egne formål disponeret over alle disponible togsæt til langt hen i februar. Trods flere ugentlige henvendelser til særtogskontoret og IC/3-koordinationen gennem en lang periode, var det på intet tidspunkt muligt for DSB at finde et ledigt tog på en lørdag eller en søndag - selvom vi selv havde skaffet indøvet personale til turen.

Da leverancerne fra Scandia begyndte igen i februar, og der dermed var disponible tog, dikterede DSB, at IC/3-togene kun kunne udlånes til eksternt brug mod en betaling på mindst 25.000,- kr. Stillet overfor dette havde vi intet andet valg end at aflyse.

Udflugtsafdelingen beklager, at over 100 medlemmer har haft penge bundet i forudbetaling til turen i næsten to år. Når dette læses, skulle alle have modtaget deres penge retur. Hvis ikke, kontakt venligst udflugtsafdelingen pr. brev.

Det er skuffende, at DSB, trods bestilling i foråret 1988 og flere tilsagn undervejs, ikke, da det kom til stykke, ville medvirke til, at 90'ernes tog kunne præsenteres for landets største sammenslutning af jernbaneinteresserede. Forhåbentlig er det ikke en ny officiel politik, men blot udtryk for den pressede situation, DSB var i, da togene skulle indsættes i den daglige drift.

Jakob Stilling

Midtjysk afdelings møder

Fredag den 28. september 1990 kl. 19.30 i Randers.

Fredag den 26. oktober 1990 kl. 19.30 i Århus.

Fredag den 23. november 1990 kl. 19.30 i Randers.

Sidstnævnte rummer også afdelingens ordinære generalforsamling.

Møderne i Randers foregår i banegårdens mødelokale, indgang fra perronen.

Mødet i Århus foregår på Maskindepotet, mødelokalet.

Kommende møder i København

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

Onsdag den 12. september 1990 kl. 19.30:

»Det oplevede jeg i sommer«. Medlemmerne viser egne billeder og film fra sommerens oplevelser og begivenheder på jernbaner i ind- og udland. Film og større serier af lysbilleder bedes anmeldt i forvejen til Bent Jacobsen, tlf. 42 84 21 07 (efter kl. 18).

Onsdag den 10. oktober 1990 kl. 19.30:

»Nye lokomotiver og togsæt til DSB«. Overingeniør Kaj Lund, Teknisk afd., fortæller om de kommende års planlagte anskaffelser af ny trækraft til fjern-regional og S-tog.

B.J.

Vogn-Ex

Der er åbent hus i Vogn-Ex, Kalvebod Brygge 40, den sidste tirsdag i hver måned. Åbent hus-aftenerne er flyttet fra onsdag til tirsdag efter aftale med Dansk Modeljernbane Klub. Benyt lejligheden til at 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 (kl. 19-22):

Tirsdag den 28. august.

Tirsdag den 25. september.

Tirsdag den 30. oktober.

Tirsdag den 27. november.

B.J.

Salgsafdelingen

Nyheder

Skagensbanen gennem 100 år, af Ole-Chr. M. Plum og Birger Wilcke. DJK-bog nr. 45 udkom den 24. juli 1990, og på 124 sider med 155 illustrationer fortælles Skagensbanens historie fra de første baneanlæg, frem gennem smalsporstiden til overgangen til normalspor i 1924 og endelig om den moderne Skagensbane. Bogen har desuden fyldige afsnit om banens rullende materiel, rutebilledriften samt postforholdene ved banen.

For medlemmer af DJK koster bogen 165,- kr. - ellers er prisen 175,- kr. inkl. forsendelse.

På sporet af 80'erne af Mogens Duus og Jan Forslund. Denne tiårskavalkade om danske jernbaner er udkommet på forlaget Holsund, og er et glimrende supplement til årbøgerne »På sporet af...«, der er udkommet siden 1987. Gennem mere end 140 illustrationer skildres de danske jernbaners historie gennem firserne på godt og ondt, og bogen bør absolut ejes af enhver jernbaneentusiast.

Benyt bestillingskortet, der var indlagt i »jernbanen« nr. 3/90, og bestil denne nye bog for kun 135,- kr. inkl. forsendelse. Bestillingskortet kan også benyttes til forudbestilling af »På sporet af 1990« til 89,- kr. inkl. forsendelse, inden 1. dec., eller bestilling af andre jernbanebøger, som DJK forhandler.

Tillæg til DSB, driftsmaterielfortegnelse 1 og 2, 1990. De medlemmer, der har købt DSBs driftsmaterielfortegnelse gennem DJKs Salgsafdeling, kan mod indsendelse af 16,- kr. i **frimærker** få tilsendt tillæg 1990 til såvel DRM 1 som DRM 2.

Ønskes der tilsendt tillæg fra tidligere år (fra 1981-82 og fremefter; husk at angive år!) må der medsendes i alt 26,- kr. i **frimærker**!

Ovennævnte varer kan bestilles ved indsættelse af beløbet for de ønskede varer på **postgirokonto 3 17 91 76, Dansk Jernbane-Klub, Salgsafdelingen, Kalvebod Brygge 40, 1560 København V.** Husk at anføre bestillingen på talon til modtageren.

HCH og OCMF



DANSK JERNBANE-KLUB

Foreningens generelle adresse

Dansk Jernbane-Klub, sekretariatet, 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 Toftholm. Tlf. 74 83 04 36

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

Flemming Jakielski
Islebrovej 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 arbejdsbold

Museumsbanen Maribo-Bandholm

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

Mariager-Handest Veteranjernbane

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

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

Limfjordsbanen

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

D-maskine gruppen

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

Foreningens øvrige arbejdssteder

Bramming remise

Bjarke Boldt (se adressen ved sydjysk afdeling)

Høng remise, Høng

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

Odense, Konservessporet

Kim Christensen (se adressen ved fynsk afdeling)

Flintholm station (Frederiksberg)

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



Med flag og fest fejrede Skagensbanen 100 års jubilæum som omtalt under nyt fra privatbanerne. Både IC/3-toget og MHVJs veterantog kørte for Skagensbanen i denne anledning - sidstnævnte befordrede ikke færre end 2.014 passagerer på fire køredage...! Foto fra taget af SB M 4 i Skagen 24. juli: Christian Mikkelsen.

Også for »gummitog«...



I Danmark kan man nu købe nummerplader med selvvalgte bogstavkombinationer. En amerikansk jernbaneentusiast med hang til danske jernbaner fremviser her, hvad dette kan medføre i U.S.A., hvor ordningen er gammel. »Lyntog« og »MP 545« giver ganske givet ejeren sikker grund under fødderne. Foto i Fresno, U.S.A., af Erik Frodsham.