

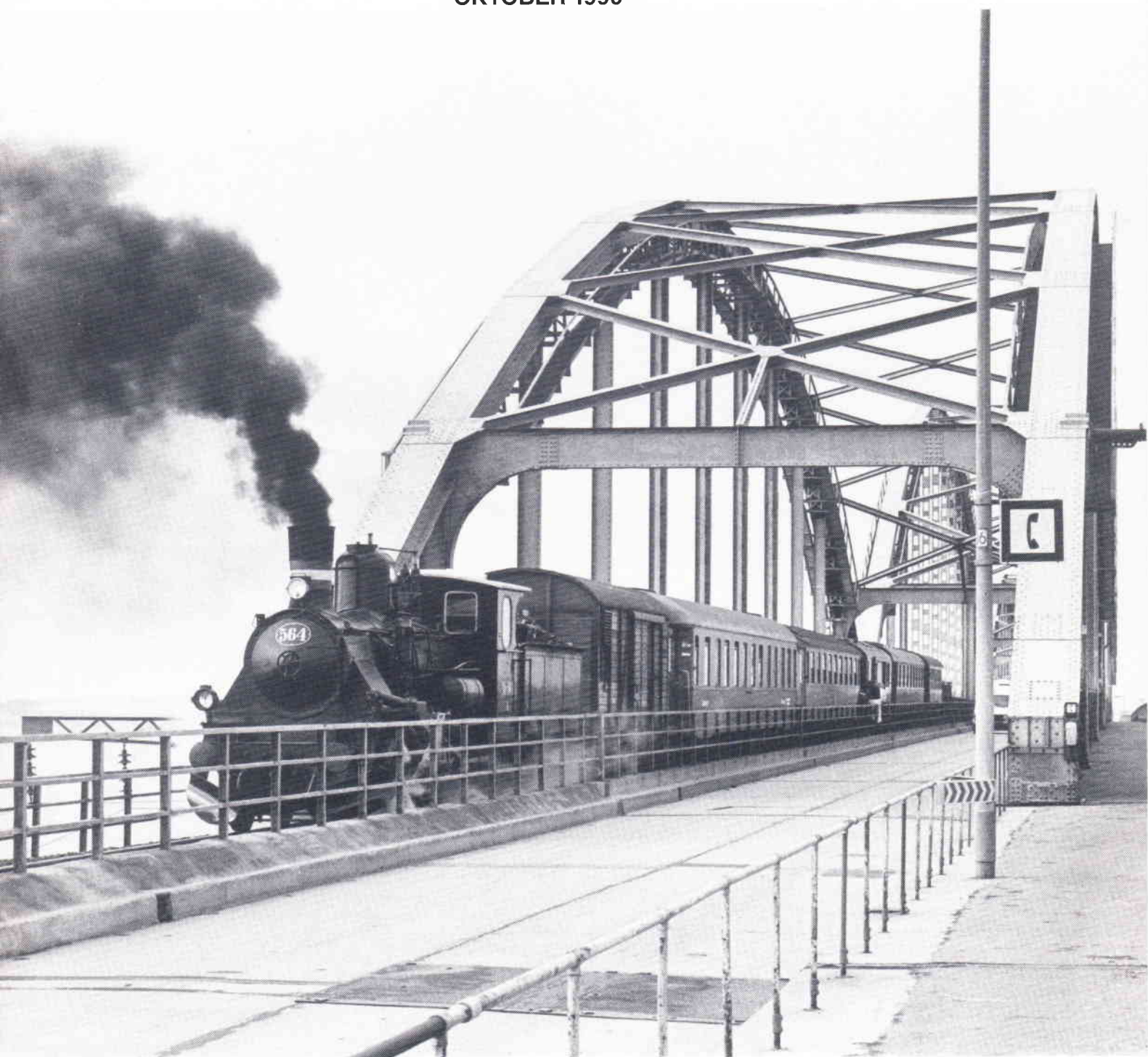


jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

5

OKTOBER 1990



30. ÅRGANG

LØSSALG KR. 35,00



1990 vil nok blive husket som året, da IC-3 endelig - med eksprestogs fart gjorde sin entré på det danske jernbanelanet. Efter først at have slået de gamle MA-lyntog af banen, fortsatte de med at erstatte intercity-togene, og en afledt funktion af det vil være, at et syn som det ovenfor - MY-trukket persontog - fra at have været en relativ sjældenhed bliver til en umulighed, IC-3 toget bliver mange af de resterende gamle GM-lokomotivers banemand inden ret længe, idet de frigør nyere ME- og MZ-trækkraft til opgaverne. Men muligvis levner dette et trækkraft-problem på sidebanerne, hvor høje akseltryk ikke er tilladt? Uanset disse spørgsmål vil MY-erne snart være helt væk fra den trafik, Alf Blume fangede med MY 1157, NO-HAB 1965, her i Næstved 16. juli 1990.

Forsiden:

Danmark for fuld damp er efterhånden blevet til et begreb - og også i år kørte et ferie-tog rundt i Danmark. Denne gang besøgte det »sydhavsørerne« og DJKs ældste veteran tog, Museumsbanen Maribo-Bandholm, trukket af D-maskinegruppens slider efterhånden en del år, DSB K 564. »I gamle dage«, hvilket her vil sige Storstrømsbroens første to decennier, var en K-maskines færd over Europas én gang længste bro et dagligdags syn; idag vækker det opmærksomhed, så bilisterne på den smalle vejbane på broen må vise ekstra stor agtpågivenhed for ikke at komme »på tværs«. Foto Alf Blume, juli 1990.

Indhold

Danmarks mindste jernbanefærge.....	112
Da lyntoget sejlede over Lillebælt.....	116
Mere om den fynske.....	117
Om at fotografere tog.....	118
Mongol Torør Zam.....	120
Hollandske lokomotiver.....	125
Ordhunden.....	126
Gåture på nedlagte jernbaner.....	127
Jernbanenyt - kort fortalt - Veteranbanerne.....	128
Bogammeldelser.....	131
Læserne skriver.....	132
DJKs nye vedtægter.....	132
Øvrigt foreningsnyt.....	134
Her anlægges ny jernbane.....	136

Nr. 6 ventes udsendt ca. 15. december 1990

Tidsfrister

Sidste frist for stof til nr. 6/1990: 1. november 1990.
Sidste frist for stof til nr. 1/1991: 20. december 1990.

Dette nummer af »jernbanen« er afleveret til Avispostkontoret den 26. oktober 1990.



jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

30. årgang nr. 5, oktober 1990

jernbanen
Vasevej 19 A
2840 Holte
42 42 04 52

Redaktion

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

Anders Riis, Havnegade 8 A², 9550 Mariager
Ansvarshavende redaktør
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

Bladekspedition

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

Annonceekspedition

DJK, Kalvebod Brygge 40, 1560 Kbh. V
v. Flemming Jakobsen, 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 fejlekspeditioner og fejleksemplarer 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 medlemmerne af Dansk Jernbane-Klub.

Indsendelse af stof

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

Oplag: 2.400 eksemplarer

Tryk: Central-trykkeriet, Hobro, 98 52 01 16

ISSN 0107-3702

Mere for pengene

Som det fremgår af kolofonen, er der sket et par ændringer med »jernbanen« fra og med dette nummer, oktober-nummeret 1990.

Den væsentligste ændring består i, at »jernbanen« har fået ny trykkeri-forbindelse. Efter fire års samarbejde med Mega-tryk i Greve Strand har redaktion og bestyrelse i samråd besluttet at flytte trykningen af »jernbanen« til Jylland, nærmere bestemt til »Central-trykkeriet« i Hobro. Det skyldes et favorabelt tryk-tilbud, som betyder, at medlemmerne kan få betydeligt mere for de samme penge - og det endda skønt tidligere undersøgelser af tryk-priser viser, at vi også hidtil har fået trykt bladet til en rimelig pris.

Med trykkeri-skiftet siger vi også goddag til en ny skrift i teksten; en skrift, der optisk set er større, men i virkeligheden »smallere« end den tidligere, hvilket vil sige, at en given tekstmængde fylder lidt mindre med denne nye skrift.

Den opmærksomme læser vil gennem de seneste år have opdaget, at »jernbanen«s typografiske billede hele tiden har været genstand for afprøvning og nye ideer, som skulle gøre bladet bedre og mere læsevenligt. Den ny skrift skulle være et skridt i denne retning.

Men dermed er denne udvikling ikke slut, og redaktionen arbejder for tiden med planer om at modernisere dele af bladets form, uden at den indholdsmæssige sammensætning dermed ændres væsentligt. Som redaktion for Danmarks største tidsskrift for jernbane-entusiaster har vi en forpligtelse til hele tiden at give bladet en bred interesseflade med aktuelt og historisk stof især om danske jernbaneforhold, men tillige med udblik til det meste af verden.

Såfremt du, kære læser, mener at kunne bidrage til den udvikling, enten med ideer eller med artikler, så skriv om det til »jernbanen«s redaktion. Vi vil læse det med interesse!

En tredje ændring - der i hvert fald ikke betyder den store ændring for »jernbanen«s læsere, er at redaktørerne nu også på formelt plan har »byttet roller«. Jeg har nu overtaget posten som ansvarshavende fra Jan Forslund, der så vil arbejde som assisterende redaktør - men af praktiske årsager bliver bladets hoved-adresse fortsat i Holte, selv om Mariager-redaktøren også gerne tager imod post.

Anders Riis



Tankvognen FFJ T 1010 (transportvogn for diesellole) venter på at blive færget over til Sundsøre. Vognen er bevaret ved MHV Hvalpsund 12. marts 1966. Foto: Hans Jørn Fredberg.

Danmarks mindste jernbanefærge

M/F Hvalpsund var Danmarks mindste jernbanefærge og den eneste, der havde været ejet af en privatbane

Af Hans Jørn Fredberg

Hvor stor trafikken mellem Salling og Himmerland har været i gammel tid, vides ikke. Særlig stor var den ikke, undtagen når sallingbønderne skulle til Hvalpsund marked. Det var en farefuld færd at begive sig ombord i den gamle færge, der sejlede mellem Hvalpsund og Sundsøre. Den blev roet af fire færgekarle og medførte en kastebro. Færgen holdt til i Hvalpsund, hvor der var en form for læmole. På Sundsøresiden kunne færgen ikke gå helt ind, selvom den var fladbundet. Karlene kastede så den medbragte bro ind på land, og folk og kreaturer måtte klare sig i land, så godt de kunne.

Der sejlede også to mindre robåde mellem Himmerland og Salling. De havde ingen kastebro, så folk og fæ måtte bæres i land. Mænd hængte sig om halsen på færgekarlene, der bar dem som sække på ryggen til og fra båden. Kvinder blev derimod galant taget på armen.

To hvidmalede tavler på odden ved Sundsøre kunne hejses til vejs, når færgen skulle komme til Salling efter folk og fæ. En tavle fortalte, at det kun var en lille båd, der var brug for. Færgekarlene var gode til at glemme at kigge over på Sallingsiden for at se efter signalerne, med det resultat, at manganen sallingbo har stået og ventet alt for længe på båd.

Der er sket tragiske ulykker på det farlige færgested. Måske er det efter Hvalpsund marked, at denne ulykke er sket: Den

23. september 1792 skulle færgen gå fra Hvalpsund til Salling. Da afsejlingen var nær, løb så mange sallingboer ombord, medbringende får og rug, at færgen ude på fjorden begyndte at tage vand ind. Færgekarlene ville smide rugen ud, men det ville bønderne ikke. Så sank færgen, og 20 af dem omkom, fortælles det.

Forholdene ved færgestedet har været meget dårlige gennem århundreder. Der er blevet klaget over sejladser og klaget over kroernes tilstand på begge sider af sundet talrige gange. I middelalderen ejede kronen færgen, sidst har godsejerne på godset Eskjær i Salling ejet den, og siden var det mere eller mindre hæderlige og mere eller mindre ædruelige folk, der var ejere.

I 1870 anskaffede en ejer en ny færge til afløsning af den ældgamle og udtjente fortidslevning, der gav anledning til så mange klager. Kaffepunchene forsvandt ikke og drikkepengenes størrelse var stadig afgørende for, hvor længe en rejsende måtte vente, inden færgekarlene satte over.

Jernbanen kommer til Hvalpsund

Mens Hvalpsundegnen i århundreder lå meget isoleret hen med kun ringe forbindelse til omverdenen, ændredes dette med et slag i 1910, da jernbanen kom.

Den 3. juli 1910 åbnedes Aars-Hvalpsund Jernbane for almindelig drift, efter en festlig indvielse dagen i forvejen. Ba-

Hvalpsund-

Hver-

Stationer- tilgængelighed	Afstand fra Hvalpsund km		Ank.	Afg.	× Tog	Ank.	Afg.	× Tog	Ank.	Afg.
	—	Roslev (Bil).	—	—	—	—	5 ⁵⁶	—	—	—
	—	Sundsøre . . .	—	—	—	6 ³²	—	—	—	—
	—	Sundsøre . . .	—	—	—	—	6 ³⁵	—	—	8 ⁴⁵
	—	Hvalpsund . .	—	—	—	6 ⁵⁰	—	—	9 ⁰⁰	—
	—		Tog 41			Tog 43				
	—	Hvalpsund . .	—	4 ⁰⁹	—	—	7 ¹⁵	—	—	—
	6,3	Ullits	4 ²⁰	4 ²¹	—	7 ²⁶	7 ³⁰	—	—	—

Aalborg.

dage.

Ank.	Afg.	Ank.	Afg.	× Tog	Ank.	Afg.	Ank.	Afg.	× Tog	Ank.	Afg.
—	—	—	10 ⁰⁰	—	—	—	—	15 ³⁹	—	—	—
—	—	11 ⁰⁰	—	—	—	—	16 ¹⁹	—	—	—	—
Færge III		Færge		Færge V		Færge		Færge VII			
—	10 ⁰⁰	—	11 ³⁵	—	—	15 ⁰⁰	—	16 ²³	—	—	19 ⁰⁰
10 ¹⁵	—	11 ⁵⁰	—	—	15 ¹⁵	—	16 ³⁸	—	—	19 ¹⁵	—
		Tog 45				Tog 47					
—	—	—	12 ¹²	—	—	—	16 ⁵⁰	—	—	—	—
—	—	12 ²³	12 ²⁴	—	—	—	17 ⁰¹	17 ⁰⁶	—	—	—

I Aalborg-Hvalpsund Jernbanes tjenestekøreplan fra 2. oktober 1927 - altså i færgens første drifts-år - ser sejlplanen således ud på hverdage fra Sundsøre-siden, hvor den overnattede. Søn- og helligdage var der tre ture mere.

nen blev straks integreret i Aars-Nibe-Svendstrup Jernbane, der ændrede navn til Aalborg-Hvalpsund Jernbane. I de første driftsår kørtes dagligt fire dobbeltture.

Med jernbanens fremførelse til Hvalpsund opstod naturligt ønsker om en tidssvarende færgeforbindelse over sundet. Selvom sundet kun er en kilometer bredt, kunne datidens rejsende ofte blive udsat for livsfare, fordi strømmen er stærk, og søerne kan være voldsomme.

I lov af 20. marts 1918 bemyndiges ministeren for offentlige arbejder til, for statskassens regning, at anlægge og drive en færgeforbindelse, bl.a. til overførsel af jernbanevogne, mellem Hvalpsund og Sundsøre. Det er dog en betingelse for anlæggets gennemførelse, at der fra anden side tilvejebragtes et beløb svarende til 25% af anlægssummen.

Denne lov ophævedes med lov af 23. april 1925, der bemyndigede ministeren til at meddele eneret med et tilskud fra statskassen på halvdelen af anlægskapitalen. Den 14. august 1925 blev eneretsbevilling udstedt til A/S Aalborg-Hvalpsund Jernbaneselskab.

Anlægsarbejdet omfattede, foruden jernbanefærgelejerne i Hvalpsund og Sundsøre, indretning af en godsstation i Sundsøre. Stationen bestod af et hovedspor og et omløbsspor med en samlet sporlængde på ca. 200 meter. Til stationen hørte et varehus i træ, i hvis ene ende der var indrettet venteværelse for de rejsende.

Til rangering af jernbanevognene af og på færger indrettedes et rangerianlæg, der bestod af stålwirer og et spil trukket af en elektromotor. Wirerne løb på ruller langs begge spor.

Endvidere opførtes et enkelt og et dobbelt hus til brug for færgepersonalet, der var stationeret i Sundsøre.

Ud over de nødvendige anlæg til færgefarten, blev der i Hvalpsund anlagt en fiskerihavn, der kom til at tilhøre jernbanen. Stationsforstanderen i Hvalpsund varetog jobbet som havnefoged. Et kærkomment bijob, der kunne kaste lidt naturalier af sig i form af gratis fisk. I 1960 blev fiskerihavnen overdraget til Louns-Alstrup kommune, der drev havnen videre.

Færgeren Hvalpsund

Færgeren, der fik navnet »Hvalpsund«, blev bygget af Aalborg Værft i 1926, færgeren var 40 meter lang og otte meter bred og málte 213 bruttoregister-ton. Maskineriet bestod af en firecylindret, firetakts Holeby dieselmotor på 230 hk., samt en hjælpemotor. Maksimum fart syv knob. Overfartstid 12 minutter.

Færgeren havde et gennemgående jernbanespor med en effektiv sporlængde på 39 meter og kunne overføre fire jernbanevogne eller 22 personbiler samt 150 rejsende. Oprindeligt var styrehuset åbent, men det blev efter nogle års forløb

erstattet af et lukket styrehus. Sidehusene på dækket rummede billetkontor, opholdsrum for de rejsende og WC. Desuden var der et enkelt rum til tjenestebrug. Samlet pris for hele herligheden: 794.500 kroner.

Den 15. maj 1927 påbegyndtes den regelmæssige færge-sejlad med syv daglige dobbeltture. I det første driftsår indtil 31. marts 1928 udførtes i alt 6.562 faste ture. Der blev befordret 27.174 personer, 2.200 biler, 35 vogne, 66 heste, 308 kreaturer, 3.505 cykler, 210 motorcykler og 362 jernbanevogne.

Som med alt andet ved Aalborg Privatbaner skulle der også være orden i færgedriften. I forbindelse med driftens påbegyndelse blev det i ordre nr. 346 forkyndt, at færgeren ikke måtte afgå fra Hvalpsund, forinden der var givet afgang fra den fungerende stationsbestyrer. Afgangstilladelsen skulle gives enten mundtligt eller ved et stærkt slag på den ved færgehavnen anbragte klokke. Fra Sundsøre måtte færgeren dog afgå efter førerens ordre. Der var således nok at se til for den arme stationsbestyrer, der måtte springe frem og tilbage mellem station og færgehavn.

På travle sommersøndage med færgepassagerer kunne den ene mand, der var til rådighed til billettering, ikke altid klare presset. I disse tilfælde kunne det togpersonale, der opholdt sig i Hvalpsund, beordres til at gøre tjeneste på færgeren.

Oprindeligt blev omstyring fra frem til bak foretaget fra maskinrummet, der stod i forbindelse med broen via en maskin-telegraf. I 1956 blev dette ændret således, at omstyring og regulering af maskinens hastighed kunne foretages direkte fra broen. Herved kunne spares en mand i maskinrummet.

M/F Hvalpsund blev holdt i mønsterværdig god stand. De årlige eftersyn blev foretaget på Aalborg Værft. Under færgerens værftsophold blev der lejet en færge fra Sallingsundoverfarten. I de senere år var det som regel M/F Pinen, der var afløser.



Stemmingsbillede fra den allerede da overgroede godsstation i Sundsøre, 10. juni 1968. Pakhuset ses til højre. Foto: Hans Jørn Fredberg



Sundsøre 21. februar 1968. Til venstre ses spillet, der trækker godsvognene rundt med wire, til højre personaleboligen samt bussen - der dengang afventede færgets ankomst. I dag er forbindelsen med bus nærmest ikke-eksisterende. Amtsgrænserne og dermed trafikskelskabernes jerntæpper er gået ned!
Foto: Hans Jørn Fredberg

Uheld kunne dog ikke helt undgås. I januar 1963 mistede fær- gen to blade på den ene skrue under sejlads i is. For at få den beskadigede skrue oven vande, så den kunne udskiftes, blev al ballast flyttet til færgets ene ende, samtidig med at en jern- banevogn, lastet med sand, blev kørt ombord. Det lykkedes herefter at få udskiftet skruen. Mens arbejdet stod på, var drif- ten indstillet, da det på grund af ishindringer ikke var muligt at få en reservefærge frem til Sallingssund.

Under isvintre holdt man som regel en rende åben ved at sejle uafbrudt hele døgnet. Så længe det var stille vejr, kunne isen ikke standse færgen, men når isen først kom i drift eller pakkede i færgelejerne, var der ikke noget at stille op i det strømfyldte farvand.

Jernbaneplaner i Salling

I den før omtalte lov af 20. marts 1918 var bl. a. optaget en jern- bane fra Branden anlægsbro ved Fursund over Sundsøre til Jebjerg station på Sallingbanen. Banen ville få en længde af 26 km og koste 2.250.000 kroner.

1923-kommissionen frarådede anlæg af banen, der ville få et ret bugtet forløb. Egnen var i forvejen godt forsynet med bil- ruter, der alle løb i retning mod Skive. Kommissionen var af den opfattelse, at egnens trang til jernbaner i væsentlig grad ville være afhjulpel med oprettelse af jernbanefærgeforbin- delsen Hvalpsund-Sundsøre og den kommende godsstation i Sundsøre. Kommissionen ville dog ikke helt udelukke anlæg af banen på strækningen Sundsøre-Jebjerg. Hverken dette baneanlæg eller en påtænkt bane fra Sundsøre til Roslev blev som bekendt til noget.

Derimod blev der straks ved oprettelsen af færgefarten eta- bleret en rutebilrute Roslev-Sundsøre. Koncessionen til bilru- ten blev udstedt til Roslev Borgerforening, der bortforpagte- de ruten til en privat vognmand. Aalborg-Hvalpsund Jernba- ne ydede et årligt tilskud til bilruten. I de første år udgjorde tilskuddet 500 kr., stigende til 2.400 kr. i de sidste år, banen kørte.

Færgerutens trafikale betydning

Færgefarten udviklede sig positivt og blev hurtigt Aalborg Privatbaners bedste aktiv i økonomisk henseende. I driftsåret 1938/39 overførtes 39.163 personer, 6.226 biler og 537 jern- banevogne. Under besættelsen faldt overførslerne af biler drastisk og udgjorde 1941/42 kun 588 stk. Efter befrielsen steg overførslerne i takt med den tiltagende motorisering. I 1958/59 overførtes 103.765 personer, 28.093 biler og kun 42 jernbanevogne.

Op gennem 1960'erne faldt overførslerne af jernbanevog- ne. I 1962/63 nåedes bundrekorden med kun to vogne. Ellers lå tallene i 1960'erne på 10-15 vogne pr. år. Faldet i overførsler- ne af jernbanevogne var ikke nødvendigvis udtryk for et tilsva- rende fald i de overførte godsmængder, der hovedsagelig bestod af kunstgødning og foderstoffer fra Aalborg og Nørre- sundby til Salling. Forholdet var nemlig det, at banen, for at slippe for besværet med at overføre godsvognene med fær- gen, tilbød vognmændene gratis overførsel af deres lastbiler, hvis de ville losse i Hvalpsund i stedet for i Sundsøre. Ikke alle vognmændene var dog tilfredse med denne løsning, der gjorde dem afhængige af færgetiderne.

I 1967 toges Virksunddæmningen, der forbinder Himmer- land og Salling ca. 15 km syd for Hvalpsund, i brug. Dette pro- jekt fik kun forbigående indflydelse på færgeoverfarten. An- tallet af overførte biler faldt fra 63.042 i 1966/67 til 53.212 i 1967/68, eller ca. 16%.

I banens sidste driftsår, 1968/69, overførtes 148.779 perso- ner, 55.879 biler og 18 jernbanevogne. Det daglige antal dob- beltture udgjorde 24 på hverdage og 26 på søn- og hellig- dage.

Færgeoverfarten havde ikke kun lokal betydning. I trafikken mellem Aalborg og Skive/Nykøbing Mors/Holstebro spillede den en betydelig rolle.

Allerede i 1930'erne skabtes gode forbindelser mellem Aal- borg og de nævnte byer. I 1934 kunne man komme fra Aal-

Sejlplan for Færgen.

	43		543		345		B		47		C		49		351		D	
	An.	Af.	An.	Af.	An.	Af.	An.	Af.	An.	Af.	An.	Af.	An.	Af.	An.	Af.	An.	Af.
Sundsøre	—	715	—	900	—	1125	—	1330	—	1415	—	1545	—	1720	—	1900	—	2145
Hvalpsund	727	—	915	—	1137	—	1342	—	1430	—	1557	—	1735	—	1912	—	2157	—

I 1951 havde færgen sin egen lille plan - tidligere var den indføjet i togenes tjenestekøreplan.

M/F Hvalpsund for udaågående fra Hvalpsund færgeleje, juni 1957. Bemærk skorstensbåndet! Arkiv HJF



borg til Skive på 3 timer og 30 minutter og til Nykøbing Mors på 4 timer.

I løbet af 1950'erne udvidedes samarbejdet med rutebilerne i Salling. Det blev nu muligt at rejse fra Aalborg til Skive på 3 timer, til Nykøbing Mors på 3 timer og 30 minutter og til Holstebro på 4 timer.

Tænk, kære læser, for ca. 20 år siden kunne en rejse fra Aalborg til Nykøbing Mors foregå på så eksotisk vis: tog fra Aalborg til Hvalpsund, færge til Sundsøre, rutebil til Roslev, tog til Glyngøre og til sidst færge til Nykøbing Mors.

Broplaner ved Hvalpsund

Der har gennem årene været adskillige planer fremme om en bro ved Hvalpsund. Et i 1956 nedsat udvalg kunne i 1959 fremlægge et forslag om en hængebro, Danmarks første, ved Hvalpsund. Broen skulle bygges fra den 650 meter lange øde, der skyder sig ud i sundet fra Sundsøresiden, og nå den modsatte bred lidt syd for færgehavnen i Hvalpsund. Spændvidden mellem de to brotårne ville blive 630 meter. Efter planerne skulle broarbejdet påbegyndes i 1961 og broen være færdig i januar 1965. Pris i alt 20 mill. kroner. En væsentlig hindring lod sig ikke overvinde, nemlig finansieringen. Staten ville hverken deltage i udgifterne eller yde garanti for et privat lån, som skulle afvikles over 12 år gennem opkrævning af broafgifter, svarende til de daværende færgetakster. Staten gik ind for den tidligere omtalte og langt billigere dæmning ved Virksund.

I midten af 1960 trak skyerne sammen om Aalborg-Hvalpsund Jernbane. En nedlæggelse af jernbanen ville automatisk betyde indstilling af færgedriften. Broplanerne blev påny taget frem i 1967, hvor prisen var fordoblet til 40 mill. kroner. Trafikministeren var nu positivt indstillet til planerne, efter hvilke staten skulle indskyde 75% af anlægsudgifterne og Viborg og Nordjyllands amter samt Aalborg kommune resten. Arbejdet skulle påbegyndes i 1970 og være afsluttet i 1973. Sidste gang, vi hører om broplanerne, er i 1979, hvor anlægsudgifterne på 140 mill. kroner foreslås finansieret som et anpartsprojekt.

Kommunerne overtager færgedriften

Efterhånden stod det klart, at jernbanen, trods ihærdige protester fra flere af kommunerne, ville blive nedlagt med udgangen af marts måned 1969. Færgen var stadig hønen, der lagde guldæg i form af årlige overskud på 100-150.000 kroner, og det var mange penge i de glade 60'ere.

De berørte kommuner, fem i Salling og fire i Himmerland, indledte forhandlinger med Aalborg-Hvalpsund Jernbanes likvidationsudvalg om overtagelse af færgeruten. Den 6. marts 1969 var aftalen i hus. Kommunerne skulle overtage færgen og de faste anlæg på begge sider af sundet for i alt 500.000 kroner.

Til at forestå driften dannede de kommende storkommuner, Farsø og Sundsøre, et nyt selskab, Hvalpsund-Sundsøre Færgerute I/S. Det nye interessentskab overtog driften den 1. april 1969 og udvidede straks sejlplanen fra 24 til 34 dobbeltture dagligt, d.v.s. afgang fra hver havn hver halve time. Færgen fik ny Callesen dieselmotor i 1970 og gjorde herefter fortsat god fyldest, indtil den i 1980 blev solgt til Vestindien. Begge færgelejer blev i 1976 istandsat for 3,5 mill. kroner, betalt af Viborg og Nordjyllands amter.

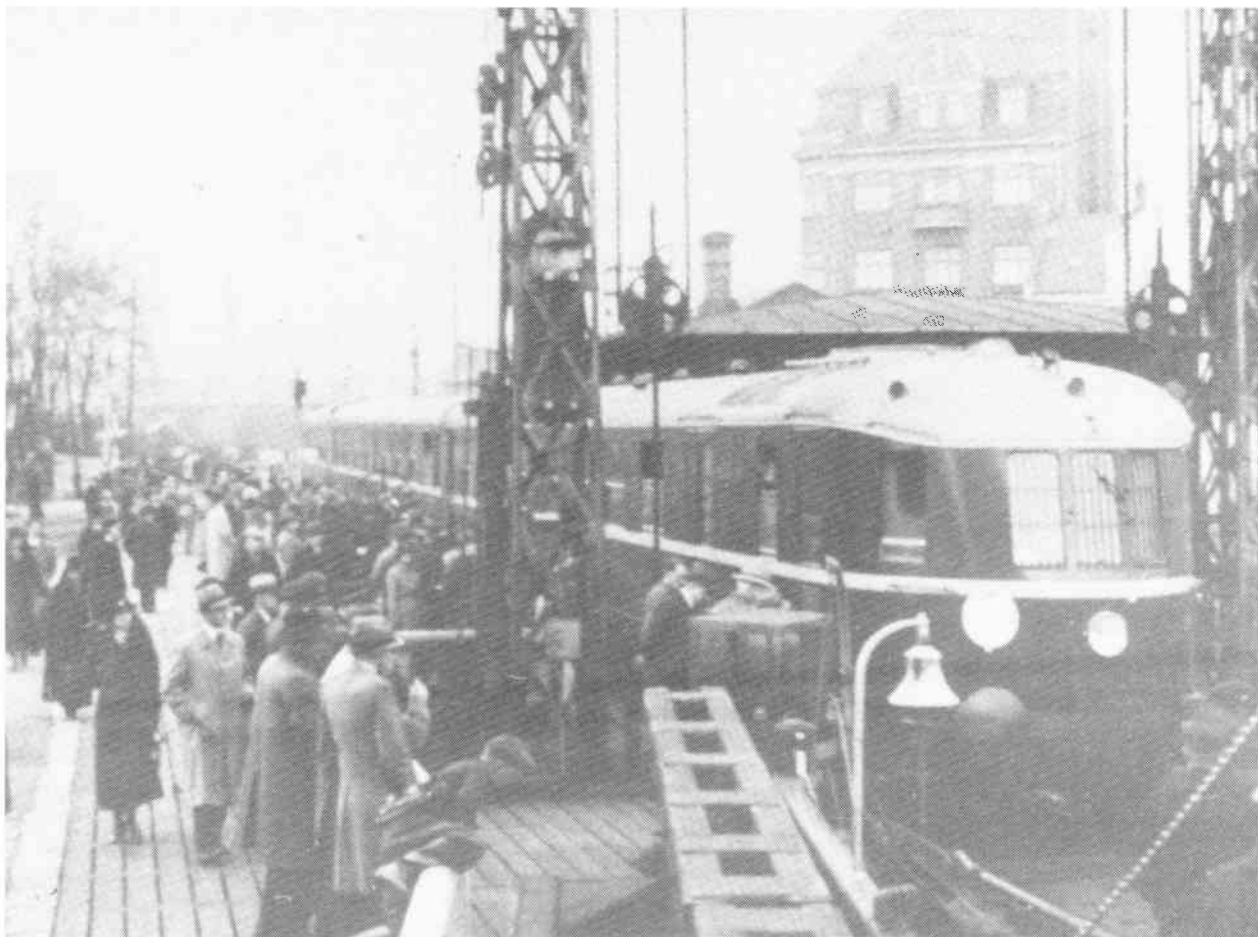
Efter salget af M/F Hvalpsund indsatte færgeriet M/F Sallingsund, der sammen med fire andre færger var blevet arbejdsløs i forbindelse med ibrugtagningen af Sallingsundbroen. Færgen, der blev omdøbt til M/F Hvalpsund, ejes af Viborg amtskommune og udlejes til interessentskabet. Den »nye« færge er bygget på Søren Larsen & Sønners Skibsværft, Nykøbing Mors, i 1961. Den måler 100 bruttoregister-ton, er 25 meter lang og kan overføre 12 personbiler. Færgen er udstyret med en 300 hk, Frichs dieselmotor.

Siden kommunernes overtagelse af færgedriften er overførselstallene steget støt og ligger nu på 75-80.000 biler og ca. 230.000 passagerer årligt, men overskuddet er væk.

Færgen er stadig et vigtigt led i forbindelsen mellem Himmerland og Salling, men har mistet den betydning, den havde i jernbanens tid som en del af den kollektive trafikforbindelse mellem Aalborg og Nykøbing Mors, Skive og Holstebro. □



Persontogene havde korrespondance med færgen ved »Hvalpsund Færge T« - her er AHB SM 8 kommet dertil 21. februar 1968. Foto: Hans Jørn Fredberg



Færgehavnen i Fredericia den 24. april 1935. Trevognstoget er på vej ind på jernbanefærge »Fyn« i færgeleje 1. Forrest ses skibsklokken på »Fyn«. Bemærk den gamle færgegalge. Læg mærke til menneskemængden. Det var en stor begivenhed i Fredericia dengang.

Da lyntoget sejlede over Lillebælt i 1935

De færreste ved, at lyntogene har sejlet med de små færger.....

Af Poul Thiesen

De fleste ved, at de første lyntogs debut over Lillebælt var via Lillebæltsbroen den 14. maj 1935. To sammenkoblede trevognstog med Kong Christian den Tiende og statsminister Th. Stauning sprængte silkesnoren og indviede broen og kort efter Fredericias ny banegård.

De færreste ved, at lyntogene har været ude at sejle - også på Lillebælt - med jernbanefærgerne mellem Fredericia og Strib. Det første trevognstog overførtes fra Fredericia Færgehavn med skruefærge »Fyn« den 24. april 1935 - altså få uger før indvielsen af Lillebæltsbroen.

De fire første trevognstog var bygget af Frichs i Århus og Scandia i Randers i fællesskab. De blev prøvekørt i Jylland - og først da togene var i orden og kunne afleveres, sendtes de til København.

Da broen ikke var færdig endnu, kørte lyntogene til Fredericias gamle banegård i Oldenborggade, videre ned over sporene til de tre færgelejer, og fra færgeleje 1 - det oprindelige fra 1872 - overførtes det første trevognstog.

De lokale aviser i Fredericia flød dagen derpå, den 25. april, over med lovprisninger af det første lyntog. Menneskemængden var enorm. Hele jernbanebyens befolkning, skulle man næsten tro, var på færgehavnen for at se lyntoget på bølgen de blå på vej til Strib. Jeg formoder, at de tre øvrige trevognstog i de følgende dage er blevet sejlet over Lillebælt.

S-maskiner i Fredericia

I øvrigt har også S-maskiner gæstet Fredericias gamle banegård og har også været ombord på færgerne. Sejlturen gik dog ad en mærkværdig rute.

De sidste 18 S-maskiner er jo leveret i begyndelsen af 20'erne af Frichs i Århus. De skulle sendes til København til indsættelse i den københavnske nærtrafik. Turen gik fra Århus til Fredericia. Derpå ombord på en af jernbanefærgerne i Fredericia - og sejlturen endte såmænd et meget mærkeligt sted: Ved Masnedsund Færgehavn.

Forklaringen var, at der ikke fandtes enkeltsporede Storebæltsfærger. Der var heller ingen tre-sporede Storebæltsfærger, hvor et midterspor som bekendt er lige. Der var indtil

1927, da den tre-sporede »Korsør« indsattes, kun to-sporede færger. S-maskinen var så stiv, at hverken det højrekrummende eller det venstrekrummende spor på de to-sporede færger kunne bruges.

Da de enkeltsporede Lillebæltsfærger ikke kunne gå ind i Korsørs færgelejer, - ja, så sejlede Lillebæltsfærgerne med S-maskinerne på den lange tur helt fra Fredericia og til Storstrømmen. □

24. april 1935. Trevognslyntog, afsendt fra Århus, holder ved perronen på Fredericias gamle banegård - parat til sejlturen med jernbanelærgen »Fyn« fra Fredericia til Strib. Bemærk til højre de gamle kupevogne med udvendige løbebrædder. Skorstenen helt til højre står ved den store rundremise ved Vester Voldgade på gammel banegård.



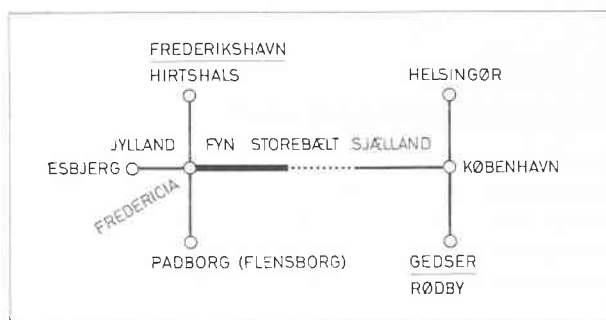
Mere om den fynske.....

Lars Viinholt-Nielsen har gjort opmærksom på, at følgende jernbanestandsningssteder mangler på kortet over det fynske jernbaneland side 87 i »jernbanen« nr. 4/1990. De førstnævnte seks er »heloфициelle« således forstået, at de har været annonceret i samtlige køreplaner.

(Nyborg-)Middelfart-Strib	Skovsvinget T	1944-47
	Viadukten T	1945-47
	Rubæk Banke T	1944-47
Odense-Svendborg	Odense Sygehus T	1981-
	Svendborg Vest T	1982-
Nordvestfynske Jernbane, Brenderup-Bogense	Eskelund T	1952-66
	(mellem Mejlskov og Kassemose)	
Svendborg-Faaborg	Kogtved	1930-40
Nyborg-Svendborg	Glorup	(1897) 1941-54

Tak til LVN, som i øvrigt påpeger, at den fra en del års køreplanskort stammende stavemåde Bønnen (i stedet for Bynken) og Erenbjerg (i stedet for Ernebjerg) »skurrer fælt i en fynbos øren!«.

PWS



Beklagelig fejl

Ved en beklagelig fejl var et diagram, omtalt i førnævnte artikel, side 89, »faldet ud«. Diagrammet, der forklarer Dronning Louises Jernbanes uundværlighed i »det store jernbane-H«, bringes her.

Red.

**Annoncer i
jernbanen**
- Danmarks største blad for
jernbane-entusiaster

HUSK GIROKORTET!

Kortet er lagt ind i dette nummer - og DJKs kasserer venter med længsel på din indbetaling! Ved at betale allerede nu slipper du for at skulle have girokortet liggende frem til nytår - og samtidig hjælper du foreningen. Jo tidligere, des bedre!

Forlaget

HOLSUND

På sporet af 1990

Nu med 56 sider!

Den 1. december udkommer årbogen "På sporet af 1990" fra forlaget HOLSUND. Bogen er i den vanlige stil en bredt orienteret kavalkade over de danske jernbaner i perioden oktober 1989 til september 1990.

Banerne er blevet et dagligt indslag i debatten som led i en nyvurdering af landets trafikudbud i de kommende år. Miljø og transport diskuteres som aldrig før. Såvel dette som andre større og mindre begivenheder landet over, tages til behandling gennem talrige billeder, underbygget af en informativ tekst, tegninger og statistikker.

Også i år indledes bogen med en "kronik" om banerne, og tre kendte mennesker fra den trafikpolitiske arena giver deres besyv med om udvalgte emner. Således skriver trafikminister Knud Østergaard om regeringens udviklingsplan for trafik og miljø. Andre indlæg er af Scandias eksportchef Keld Hvid og overborgmester Jens Kramer Mikkelsen, København.

"På sporet af 1990" fra forlaget HOLSUND er nu på 56 sider med mere end 125 illustrationer. Bogen er for alle med interesse for kollektiv trafik og trafikpolitik, og kan inden 1.12. bestilles til **favoritpris kr. 89,- gennem DJKs salgsafdeling.**

På sporet af 1990 - Årbog om danske jernbaner
Jan Forslund og Mogens Duus
56 sider, farveomslag, 17*25 cm, indbundet, ca. 125 ill.
Pris kr. 107,- inkl. forsendelse.
Fås i boghandelen eller direkte fra forlaget.

Succes'en "På sporet af 80'erne - tiårskavalkade om danske jernbaner", blev revet væk på 14 dage. Bogen er nu fremstillet i 2. oplag, og kan således atter fås i boghandelen eller direkte fra forlaget til kr. 135,- inkl. forsendelse.

Forlaget Holsund, Burholt 20, 9560 Hadsund.
Telefonbestilling: 42 42 04 52 eller 98 57 26 34



Et lavt standpunkt (i grøften) får her Mo 1870's frembrusen til at virke mere drastisk, ligesom det gjorde det muligt at få stangrækken til at danne forgrund i venstre side. Foto: Jan Valeur.

Om at fotografere tog og jernbaner

- eller: En MO'er kan ses fra flere sider. En fotografs betragtninger...

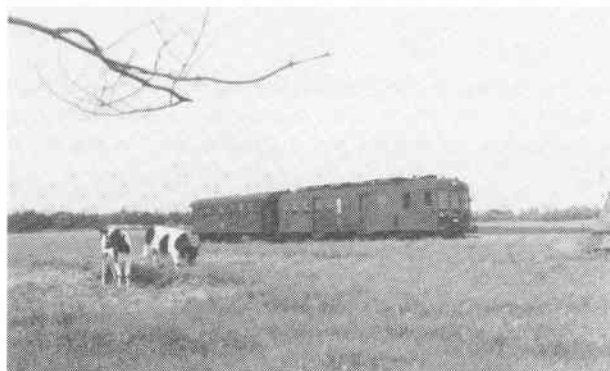
Af Jan Valeur

For de fleste af dette blads læsere er det at fotografere tog og jernbaner vel en naturlig og selvfølgelig ting. For i hvilken hobbyaktivitet - amatørfotografering undtaget - indgår fotografering ellers i et sådant omfang som netop blandt jernbaneentusiaster? For mit eget vedkommende er jeg »født med interessen« for tog og jernbaner: Et fotografi af mig selv på min fars skød på en svensk landstation i 1959 - 2 1/2 år gammel - er det første fotografiske bevis på denne interesse.

Selv greb jeg til kameraet i 1969, da jeg forevige en gammel specialvogn på Holte station. Siden har det så udviklet sig til en blivende interesse for jernbaner, et job ved DSB samt en ligeså stor interesse for fotografering. Som både jernbane- og fotoentusiast er det vel nærliggende at se på jernbanefotografering ud fra et fotografisk synspunkt. Tilsyneladende har ingen tidligere forfattet noget herom - derfor denne epistel, som forhåbentlig vil være til inspiration for nogen blandt læserne. Men lad mig allerførst slå fast, at uanset hvordan du dyrker din jernbane(foto)interesse, så skal du naturligvis gøre det lige nøjagtig, som du selv føler størst glæde ved - for enhver hobbys formål er jo at være en tilfredsstillende adspredelse for udøveren! Men måske kan følgende ord forøge netop din glæde ved at fotografere tog og jernbaner.

Hvornår er et jernbanebillede godt nok?

En vurdering af et tilfældigt valgt jernbanebillede vil give meget forskellige resultater, afhængig af om den vurderende ser billedet med jernbaneøjne eller fotografiske øjne. For kvalitetsbegrebet er meget afhængigt af indfaldsvinklen: For jernbaneentusiasten vil det være af betydning, om motivet er helt



Sådan skal det ikke gøres: Toget er lige midt i billedet og billedets øvrige elementer er drysset tilfældigt ud over billedfladen; køerne vokser næsten sammen med toget, landbrugsmaskinen til højre er blevet beskåret, og det hele er blevet noget tilfældigt rod. Foto: Jan Valeur.

almindeligt eller viser noget sjældent forekommende - om det »bare« er fra en udflugt eller fra dengang, der virkelig var noget ved at være jernbaneentusiast. Her spiller det også ind, om motivet er historisk d.v.s. ikke længere kan tages, fordi toget er ophugget/stationen nedrevet o.s.v. Og så har vi sneget os ind på konkurrencemomentet: »Har du så billede af...«/»Nåede du at fotografere...« - underforstået »Det har jeg nemlig!« Mon ikke mange vil indrømme, at det ikke kun er indenfor idrætten, at konkurrencemomentet kan være en del af glæden?

Set ud fra et fotografisk synspunkt er sagen imidlertid ganske anderledes: Det er bedrøvende ligegyldigt, om MV 1109 er ophugget eller ej, hvis billedets komposition er dårlig. Eller hvis billedet er uskarpt. Til gengæld vil mange jernbaneentusiaster rynke på næsen af 47 billeder med MO 1846 fra den samme udflugt, skønt at netop udflugter giver muligheder for fotografisk set gode optagelser. Men mange - rigtig mange - jernbanebilleder er, hvad man fra et fotografisk synspunkt vil betragte som registreringer, hvorved menes et billede, der blot registrerer et motiv uden nogetsomhelst kreativt eller kunstnerisk indhold.

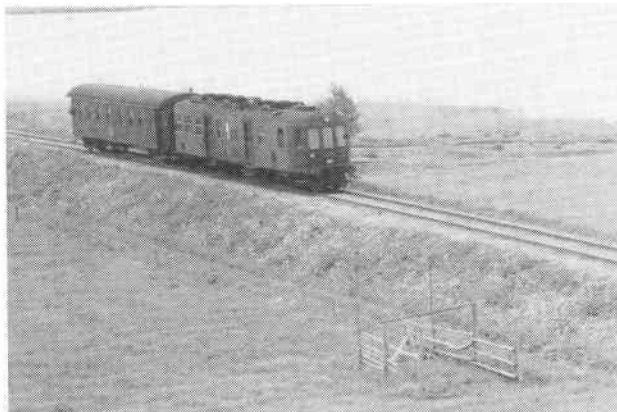
Registrering - eller god fotografi?

At et billede fotografisk set »bare« er en registrering er ikke ensbetydende med, at billedet er dårligt. En masse registreringer har stor værdi som dokumentation f.eks. ved bygning af modeltog eller som historisk dokumentation af en svunden tid. Det må dog i det mindste for nutidige billeder forlanges, at det drejer sig om teknisk set gode og skarpe fotos. Så er der imidlertid også en hel del billeder, der fra at være simple registreringer med små midler kunne blive til god fotografi. Det er disse billeder, der er sagens kerne. Nøglen til bedre billeder er oftest *komposition* (igen forudsættes, at det grundlæggende er i orden, d.v.s. fotoudstyr af en rimelig kvalitet anvendt korrekt).

Indenfor fotografi (og billedkunst i det hele taget) opereres meget med det »gyldne snit«. Lige fra klassisk tid har det været kendt, at et motiv placeret i det »gyldne snit« fanger i særlig grad. Man kan geometrisk konstruere sig nøjagtigt frem til det »gyldne snit« - men til vores formål er vedføjede tilnærmelse absolut tilstrækkelig: Hvis billedfladen deles i tre lige store dele såvel vandret som lodret, vil de fire skæringspunkter mellem disse delingslinier netop (næsten) være placeret i det »gyldne snit«.

Men prøv så at se på nogle af dine fotografier: Mange gange vil motivets vigtigste del - f.eks. et tog - være at finde lige midt i billedet. Ligesådan billedet af moster Lise i familiealbummet: Lises ansigt er lige midt i billedet, men hendes ben er skåret af, selvom der er blevet plads til en masse ligegyldig himmel over Lises hoved. Hvorfor? Fordi mange (spejlrefleks-) kameraer simpelthen stiller skarpt ved hjælp af en matskive placeret i midten af søgeren! Hvorfor så ikke lige flytte kameraet lidt *efter* skarphedsinstilling, sådan at billedfladen bliver bedst muligt udnyttet. Ved kørende tog, hvor det skal gå stærkt, kan man klare problemet ved på forhånd at stille skarpt på sporet der, hvor man vil tage toget, når man trykker af. Så kan man, når toget indfinder sig, helt koncentrere sig om kompositionen.

En anden ting, der kan gøre dit billede bedre end mange andres (konkurrencemomentet igen!), er at give billedet *dybde*. Når du fotograferer, forsøger du i virkeligheden at overføre noget tredimensionelt (virkeligheden) til noget todimensionelt (papiret/lysbilledet) - d.v.s. der mangler en dimension, dybden, som du så må prøve at skabe kunstigt. Prøv altid at sørge for, at dit billede både har en forgrund og en baggrund. Mens baggrunden ofte giver sig selv, er forgrunden tit det



Det var bedre. Her kører toget »ind« i billedet i det »gyldne snit« øverst til venstre, og staffagen består ellers udelukkende af pindeværket til højre - ligeledes placeret i det »gyldne snit«. Enkelt, men godt. Foto: Jan Valeur

manglende element i mange »flade« billeder. Men verden er fyldt med forgrunde: Bladhang, køer, høstakke, stangrækker, passagerer o.s.v.

Også udnyttelsen af forskellige lys- og vejrforhold kan give anderledes og mere interessante billeder. De fleste foretrækker nok at tage jernbanebilleder i solskin eller lyst vejr; så er der altid lys nok, og det er jo også det mest behagelige vejr at opholde sig i! Men gråvejr og let regn giver faktisk blide og meget smukke farver. Samtidig er man ude over problemet modlys (- selvom også modlys kan udnyttes kreativt!).

Andre forhold, der kan bedre billedkvaliteten, er miljøskabende elementer og personer til at give billedet liv. Man skal dog heller ikke overlæse billedet med indhold, således at det egentlige motiv bliver kvalt i staffage, og det hele ender i et uoverskueligt roderi.

Forhåbentlig har ovenstående råd og betragtninger ikke virket afskrækkende på alt for mange læsere; i virkeligheden er det sværeste for de fleste nok at træne sig op til at lægge mærke til de forskellige forholds indvirkning på det færdige billede og tage højde for dem, *inden* kameraets udløser aktiveres. Når først det bliver rutine, er vejen banet til at beskæftige sig med mere kunstnerisk fotografering af jernbaner; et område der ikke er dyrket af mange. En kapacitet på dette område var nu afdøde Sven Rodevang, der i mere end 25 år formåede at levere en masse fremragende billeder til DSB, hvor disse minder fra svunden tid stadig kan beundres på gange og i kontorer mange steder. Ingen har efter min mening nået ham til sokkeholderne endnu - måske dette kan være en udfordring til dig? God fornøjelse! □



Også en måde at forevige jernbanen på. Verdens korteste MR-tog - Mariager, november 1989. Foto: Anders Riis

Mongol Tomor Zam

- Jernbanen i Den mongolske Folkerepublik



Beijing-ekspressen på vej gennem det øde mongolske landskab syd for hovedstaden.

Tekst og fotos: Asger Christiansen og John Poulsen

I 1988 fejredes ganske ubemærket et nationalt jernbanejubilæum. At jubilæet druknede mellem de seneste års mange 150- og 125 års jubilæer skyldes dels, at det kun var 50 års jernbanedrift, der fejredes, og dels, at det var langt væk fra Europa - nemlig i Mongoliet.

Midt i Centralasien - indeklemmt i mere end en forstand mellem Sovjetunionen og Kina - ligger Den mongolske Folkerepublik. Et stort land: godt 35 gange større end Danmark. Med 1000 til 1500 m højde o.h. er de mongolske sletter højtliggende, og der er mange bjergkæder med bl.a. landets højeste bjerg Nairamdol (Venskab), som er knapt 4400 m højt. Kun nord for hovedstaden Ulaan Baatar findes større landbrugsarealer. Størstedelen af landet mod nord består af stepper og bjergkæder, medens en stor del af landets sydlige del optages af Gobi-ørkenen. Derfor er landet sparsomt befolket; der er kun godt to mill. indbyggere, der hver har knapt en km² til rådighed - ikke lige de bedste forudsætninger for jernbanedrift!

I 1200-tallet udgik fra Mongoliet Djengis Khans rytterhære, med hvilke han skabte det største rige i verdenshistorien - det strakte sig fra Donau til Stillehavet! Siden blev landet i århundreder underlagt manchurisk og kinesisk herredømme, indtil en socialistisk inspireret revolution i 1921 afskaffede feudalvældet og den udenlandske indflydelse og indførte en folke-republik efter sovjetisk forbillede. Lige siden har landet opretholdt tætte relationer til USSR.

Under disse geografiske og historiske forhold er det indlysende, at der først meget sent blev tale om jernbaneanlæg, nemlig sidst i 1930'erne. Og lige siden har de mongolske baner ført en ret upåagtet tilværelse, dels på grund af landets fjerne beliggenhed i forhold til Europa, hvor jernbaneinteres-

sen er størst - og dels på grund af styrets - og tidligere landets - lukkethed. Der findes således ikke meget materiale om de mongolske baner, hvis samlede længde er ca. 1.700 km. Tal for trafik, materiel og lignende findes ikke i internationale opslagsværker; »Janes World Railways« rummer således kun en halv snes lakoniske textlinjer om De mongolske Statsbaner - Mongol Tomor Zam.

I september 1989 var vi på jernbanerejse til Kina - dels for at lave research til en ny bog, som bane bøger forbereder - og dels for at forberede et gennemgående særtog København-Peking for rejsebureauet Gate Eleven.

Undervejs fik vi lejlighed til at kigge lidt på de mongolske baner, og i hovedstaden Ulaan Baatar fandt vi et lille udendørs jernbanemuseum, etableret i anledning af 50 års jubilæet i 1988.

Fra smalsporsbane til transitbane

Der findes ganske store forekomster af kul, metal (bl.a. kobber) samt mineraler i Mongoliet, og det var baggrunden for at der efterhånden anlagdes jernbaner. Det første baneanlæg udførtes - som samtlige senere - med sovjetisk hjælp og var en 37 km lang 762 mm-sporet godsbane fra hovedstaden Ulaan Baatar mod sydøst til Nalaïh, hvor der er store kulforekomster. Banen åbnedes i marts 1938, og materiellet var øjensynligt skovbanelokomotiver og vogne af sovjetisk standardtype. Banen ombyggedes i 1949 til 1524 mm-spor, da en ny jernbanelinje med sovjetisk sporvidde nåede hovedstaden nordfra.

I Mongoliets nordøstlige del - som er adskilt fra den centrale del af store bjergkæder - findes en jernbanelinje, som er fuldstændigt isoleret fra landets øvrige baner. Banen udgår nemlig fra USSR og løber fra den gamle transsibiriske bane ved Borsja og går via grænsestationen Ereencav godt 240 km mod syd i Mongoliet til Tjojbalsan. Banen anlagdes i 1939 som et decideret militært anlæg, og løber hele vejen i en af-

stand af 200 km fra den mongolsk/kinesiske grænse. Baggrunden var, at japanerne sidst i 1930'erne havde besat Manchuriet, og man frygtede, at den japanske imperialism ville fortsætte ind i Mongoliet. I Tjojbalsan anlagdes bl.a. en sovjetisk flyvebase, og en 250 km lang smalsporet feltbane førtes herfra langs grænsen mod sydøst til Tamsag Bulag med side-linje til Djargalant. Også mod nordvest anlagdes en smalsporsbane til Uldsaa. Det kom snart efter til krigshandlinger med japanerne, som i 1939 led endeligt nederlag overfor de sovjetisk støttede mongolske tropper.

Efter krigen var behovet for baner i dette menneske- og industritomme område ikke stort. Smalsporsbanen til Uldsaa nedlagdes derfor kort efter krigen, medens banen mod syd overlevede til 1958. Den bredsporede forbindelsesbane fra Sovjet fik derimod betydning, idet der ved Tjojbalsan efterhånden voksede en del industri op. Persontrafikken er dog begrænset til et togpar, der en gang om ugen fører gennemgående vogne til og fra Moskva. Hvor uvejsomt der er i bjergene mellem hovedstaden og østmongoliet fremgår af, at indtil indenrigsflyvningen voksede frem i 1960'erne, løb der tog Ulaan Baatar - Tjojbalsan vis Sovjet. Omvejen over Ulan Ude, Tarskaje og Borsja var ca. 1800 km mod ca. 500 km i luftlinie!

Det næste baneanlæg fandt sted efter Anden Verdenskrig og var af mere samfundsøkonomisk betydning. Det var en 1524 mm-sporet linje fra den sovjetiske grænse via den mongolske grænseby Suche Baatar (navngivet efter en revolutionshelt) til hovedstaden Ulaan Baatar. Sovjetunionen havde allerede kort før 2. Verdenskrig påbegyndt anlægget af en godt 250 km lang sidebane, som grenede fra Den transsibiriske Jernbane ved Ulan Ude øst for Bajkalsøen og løb gennem et bjergigt område mod syd til den sovjetiske grænsestation Nausjki. Banen forlængedes nu godt 400 km gennem Mongoliet til Ulaan Baatar, og anlagdes mod sovjetisk bredspor i årene 1945-49. Åbningen af banen i 1949 betød en afgørende styrkelse af de handelsmæssige relationer mellem de to lande.

Internationale relationer spillede også ind ved det næste baneanlæg i Mongoliet, for formålet var primært at skabe en ny transitforbindelse mellem USSR og Kina. Medens de kinesisk-sovjetiske relationer endnu var gode i starten af halvtredserne, besluttedes det at skabe en ny jernbaneforbindelse, som var kortere end den eksisterende via den gamle transsibiriske strækning gennem Manchuriet. Derfor byggedes med russisk hjælp en over 700 km lang bane fra Ulaan Bator mod sydøst, gennem Gobi-ørkenen til Dzamin-Ude ved den kinesiske grænse. Banen åbnedes 1. januar 1956, samtidig med at fortsættelsen på kinesisk side kunne tages i brug. Den godt 300 km lange forbindelse fra den kinesiske grænsestation Erlan til det eksisterende normalsporede kinesiske jernbanenet ved Jiningnan anlagdes også med russisk bredspor.

Det var planlagt at forlænge den transmongolske bane - ved fra Jiningnan at anlægge en ny linje med russisk sporvidde helt til Peking - men det blev ikke til noget. For efterhånden blev det politiske klima mellem Sovjet og Kina mere og mere anspændt, og i 1960'erne lod Mao tværtimod den bredsporede kinesiske delstrækning ombygge til normalspor, og i Erlan anlagdes et bogieskifteanlæg til omsporing mellem sovjetisk/mongolsk bredspor og kinesisk normalspor.

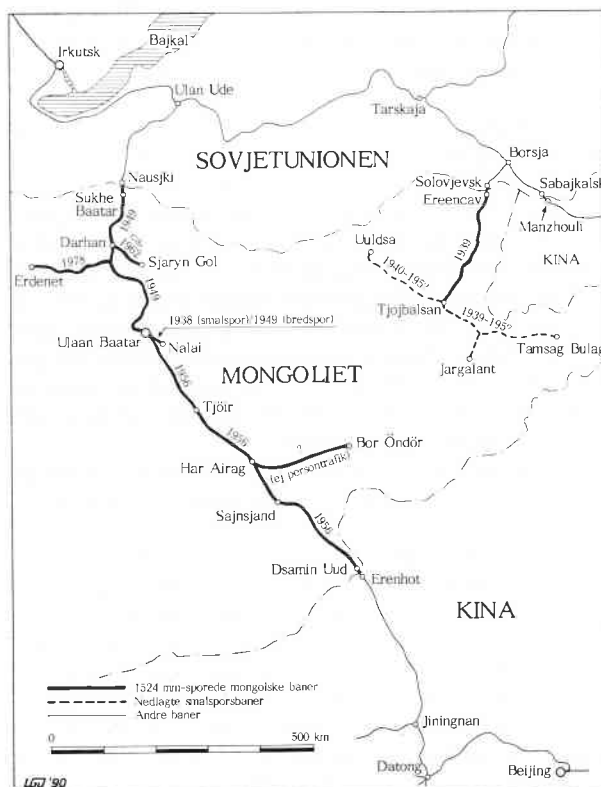
Transitbanen til Kina bærer i dag præg af, at den var anlagt til større trafik end den nuværende. Der blev således selv i Gobiørkenen anlagt krydsningsstationer for hver 25 km uden en eneste beboelse i nærheden. Anlægget var særdeles vanskeligt, da bygningsmaterialer måtte tilføres over store afstande - mongolske kilder angiver således at der til baneanlægget ankom ikke mindre end 87.936 vognladninger materialer



Beijing-ekspressen klar til afgang fra Ulaan Baatar

fra Sovjet! I Gobiørkenen måtte vandet hentes op til 25 km fra stationerne fra borede brønde, som kunne være op til 200 m dybe. Fra sommeren 1959 førtes en ny Moskva-Peking ekspress ad den transmongolske linje, hvorved rejsen mellem de hovedstæder afkortedes med et døgn. Dette tog kører stadig, men kun en gang ugentligt, og transit-godstrafikken er fra sit højdepunkt i 1960 skrumpet ind til 1/8. Mange af de talrige krydsningsstationer henligger i dag i forfald, med tilskoddede vinduer og optagne sidespor. Baggrunden for den begrænsede lokale trafik er, at der kun er ganske få og små byer i den sydlige del af Mongoliet, og transittrafikken er p.g.a. af de ret dårlige relationer mellem landene meget ringe. En vis betydning har banen dog netop fået som følge af de politiske forhold - der er en del trafik til sovjetiske militære installationer langs den mongolsk/kinesiske grænse, hvor dog troppekontingenterne netop nu reduceres kraftigt.

Foruden den over 1100 km lange nord-syd gående hovedlinje, der er enkeltsporet hele vejen, findes der i syd en ca. 100 km lang stikbane til Ondor, som vistnok er anlagt indenfor det seneste tiår. Ligeledes er der i landets nordlige del fra Darhan anlagt et par sidebaner - en 70 km lang strækning til kullejerne ved Sjaryn Gol åbnedes i starten af 1960'erne, og en 170



De mongolske jernbaner med åbningsår (tegnet af Lars Græsted Jensen).



Beijing-ekspressen under ophold i Sajnsjand, forspændt dobbeltlok 2M62M-018

km lang sidebane til de store kobberlejer ved Erdenet åbnedes i 1978.

Trafikken

De forskellige mineralforekomster og militære anlæg medfører en del godstrafik, men godstogene er ikke meget længere end i Danmark. Det virker specielt påfaldende når man kommer fra Sovjet eller Kina, med godstog på 6000 ton. Baggrunden er dels det relativt beskedne transportbehov, og dels at linjerne er anlagt med ganske betydelige stigninger.

Persontrafikken er også ret beskedet. Kun de 37 km mellem hovedstaden Ulaan Baatar og Nalaih trafikeres hele 4 gange dagligt. På den nordlige hovedlinje løber hver nat toget »Nairamdai« Ulaan Baatar - Suche Baatar og omvendt, og det medfører gennemgående vogne til/fra Irkutsk i USSR. Dertil kommer næsten dagligt Moskva - Ulaan Baatar-ekspressen, som en gang ugentligt fortsætter til Beijing (Peking). Desuden løber der på den sydlige hovedlinje en gang ugentligt Ulaan Baatar - Beijing et mongolsk tog af virkelig høj standard. Materiellet er nymalet, kun få år gammelt og yderst velholdt og rent; da vi var med, blev der støvsuget i sovevognene 5-6 gange på de 30 timers rejse!

Sovevognskonduktørerne er iklædt flot uniform: lys blå jakke og nederdel, blå skråhat med vingehjul og røde støvler. Spisevognen er indbydende og rummer bl.a. en lille bod med souvenirs, som sælges af en kvinde i nationaldragt.

På den sydlige hovedlinje findes derudover et dagligt tog over den relativt korte strækning Ulaan Baatar - Baganur. Desuden løber 4 gange ugentligt et tog Ulaan Baatar - Saynshand, som to gange ugentligt fortsætter til grænsestationen Dsamin Ude. Dette tog er ekstremt langsomt (700 km på 22 timer!), medfører gennemgående vogne fra Moskva og i højsæsonen 2 gange ugentligt gennemgående vogne til Beijing. Reelt betyder køreplanen, at der to dage om ugen ikke løber personførende tog syd for Baganur! På de nordlige

sidelinjer findes tilsyneladende kun et enkelt natligt togpar. De få persontog ad hovedlinjen er i reglen på 8-16 personvogne samt spisevogn og post og pakvogne, medens lokaltogene og togene på sidelinjerne er betydeligt mindre.

Materiellet

I de første år anvendtes damplok af sovjetisk konstruktion (se under »Jernbanemuseet i Ulaan Baatar«), men allerede midt i 50'erne begyndte man at indføre dieseldrift, bl.a. fordi det var vanskeligt at skaffe vand på den sydlige strækning gennem Gobi-ørkenen.

Fra begyndelsen af 60'erne var det slut med dampdriften, og alle tog fremføres i dag med dieselelektriske lokomotiver. De ældre strækningslok er russiskbyggede dobbeltlok type TE2, som tilsyneladende kun bruges i godstog, hvor de 2x1000 hk kun lige slår til. I persontogene - og nogle godstog - anvendes sovjetiskbyggede enkelt eller dobbeltlok af M62-typen med ca. 2000 hk pr. lok. De er udviklet til brug på europæiske baner, og kører bl.a. i Ungarn, Polen, Tjekkoslavakiet og DDR, men har også vist sig meget anvendelige i Sibirien - og altså Mongoliet. Ved MTZ betegnes de som i Sovjet M62M (enkeltlok) eller 2M62M (dobbeltlok). Dertil kommer en del diesellok med kun et førerhus af sovjetisk »road-switcher«-type TEM2. Typen er i Mongoliet kun litereret M. Der findes ingen officielle tal for antallet af diesellok, men der er næppe over 50 strækningslok-enheder. Motorvogne findes tilsyneladende kun som små arbejdsmotorvogne til brug for sporvedligeholdelse og lignende.

Personvognsmateriellet er helt identisk med sovjetiske typer, og på grund af de lange rejsetider findes kun sove- og liggevogne (samt spisevogne), ikke rene siddevogne. Liggevognene af »platzkart«-typen med skæv midtergang og liggehylder på tværs i den brede side og på langs i den smalle, er bygget i Sovjet. Sovevognene med 2- eller 4-køjers kupeer er i lighed med nyere sovjetiske alle bygget i DDR, hvilket også

gælder spisevognene. De har således tilbagelagt ca. 10.000 km bare for at komme i drift! Personvognene, som er malet i en lys, grønblå farve, er på siden udsmykket med det mongolske statsvåben, der viser en rytter på en springende hest. Også godsvogsmateriellet er af sovjetiske typer, og alle vogne er 4 akslede, oftest rødbrune bogievogne med høj lasteevne. I godstogene ses dog flere sovjetiske end mongolske godsvogne.

En spændende rejse

En togrejse gennem Mongoliet er en fascinerende oplevelse på grund af det fremmedartede jernbanemiljø, men frem for alt på grund af landskabet og de glimt af dagliglivet, som rejsen byder på. På stationerne ses mennesker i de klassiske nationaldragter, som en stor del af befolkningen stadig anvender dagligt: Lange kofter holdt sammen af et bredt skærf og knælange læderstøvler med opadbøjede snuder - der bedre passer ind i stigbøjlerne!

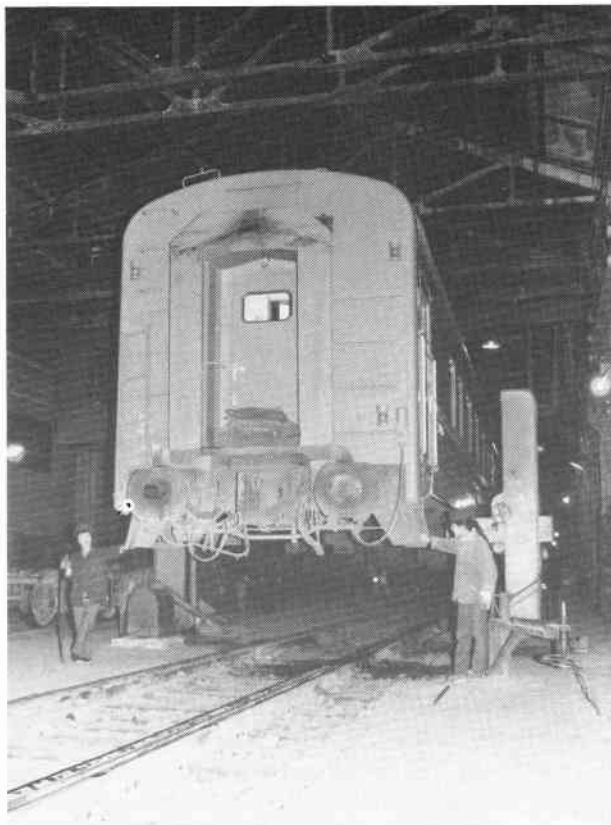
I tusmørket på vej mod syd til hovedstaden så vi også et par glimt af det andet hovedindtryk fra landet - jurterne. Jurten er et helt specielt, næsten hvidt filltelt, som er karakteristisk for Mongoliet. Det har ikke ændret sig meget, siden nomaderne fandt formen for årtusinder siden. Grundplanen er en cirkel med en diameter på mellem 3 og 6 m. De lodrette vægge er opbygget på et træskelet, medens taget er kuppelformet og bæres af en trækrans, som hviler på to ret spinkle træsøjler. Mellem sidevæggene og topkransen ligger de smukt udsmykkede spær. Ned fra kransen hænger et kraftigt reb, og heri ophænges i tilfælde af storm en stor, tung sten, som sørger for at det hele ikke blæser væk!

Døren, der er af træ, er oftest smukt malet i kraftige farver, og den vender altid mod syd, for at undgå de kolde vinde nordfra. Indenfor døren er teltet opdelt i en kvindeside til højre og en mandeside til venstre, med en ovn og et lavt bord i midten. I kvindesiden udgør et lille bord med vandfad, porcelæn og kogekar køkkenet, medens den tilsvarende plads i mandesiden indtages af en kæmpemæssig krukke, hvori man brygger den gærede hoppemælk - på mongolsk »airak«, men mere kendt som kumus.

I forhold til jurterne - som man bl.a. kan opleve på en udflygt i Gorkibjergene øst for Ulaan Baatar - virkede hovedstaden med biler, busruter, store varehuse osv. som en virkelig moderne by. Endnu i dag findes dog store områder med jurter, indhegnet med mere eller mindre farvestrålende plankeværker - klods op ad moderne, 4-5 etagers boligblokke. De engang så talrige templer er der ikke mange tilbage af. Religionen - den tibetanske afart af buddhismen kaldet lamaisme - spiller ikke særlig stor rolle længere. Et glimt af fortiden kan man få i Gandan-klosteret, der er et kompleks af flere, mindre templer og bygninger omgivet af en høj mur. Tagene med højtstuvne hjørner minder om kinesisk indflydelse på arkitekturen, og i taghjørnerne hænger de karakteristiske bedeflag med metalstrimler, som ringler i den lette vind. Fra store røgelseskar kommer den hellige røg, og langs siden af templet står de store bedemøller. De store træcylindre er fyldt med bønner nedskrevet på tibetansk, som er det rette sprog at henvende sig til guderne på, og ved at sætte møllen i rotation får man opsendt sine bønner.

Godt 30 km syd fra Ulaan Baatar begynder banen at stige kraftigt, og med kun godt 30 km/t arbejder toget sig op gennem mange S-kurver. Tiltider drejer toget mere end 180 grader, og der er ikke meget over 50 m mellem sporene, der løber ind hhv. ud af kurven.

På de enorme græsstepper, som derefter breder sig, ses af og til et par jurter omgivet af en flok kvæg eller heste. Men efterhånden er der langt imellem beboelserne, for længere



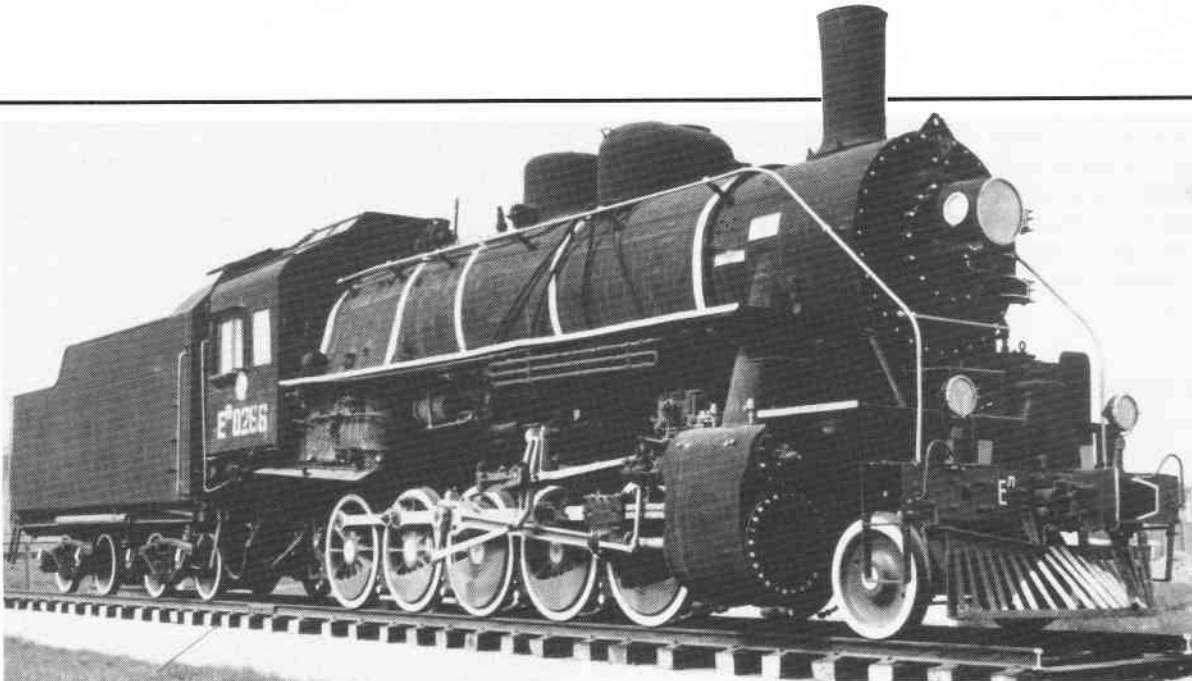
Bogieskift til kinesisk normalspor i Erlan.

mod syd kommer vi ind i Gobi-ørkenen. Den breder sig over det sydlige Mongoliet og langt ind i Kina og er 40 gange større end Danmark. Langs banen ses kun sjældent egentlig sandørken, og kun få klipper - oftest breder en sparsom steppevegetation sig. Her ses et rigt dyreliv, bl.a. talrige ørne og lysebrune ræve. Mest fascinerende er kamelerne, der ses som lastdyr ved de små stationer, men også - som det eneste sted i verden - kan ses som en vildtlevende flok i det fjerne.

I mange henseender er ruten gennem Mongoliet således den mest spændende af de to jernbaneforbindelser mellem Sovjet og Kina. Og man bør absolut give sig tid til et par dages ophold i dette spændende land. □



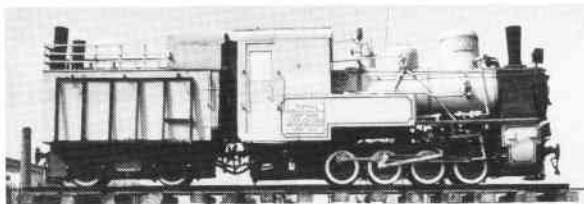
Den smukke indgangsportal til Gandan-klosteret i Ulaan Baatar.



JE L 0266, et stort 22 m langt, sortmalet, 1 E-koblet amerikansk krigslok (ALCO 1944) med tjenestevægt 170 t og max. hast. 80 km/t. Via Sovjet kom det til Mongoliet, hvor det kørte på den nordlige hovedlinje 1950-61.

Jernbanemuseet i Ulaan Bataar

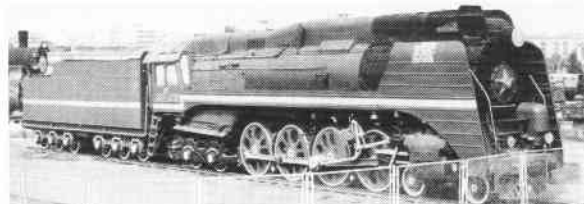
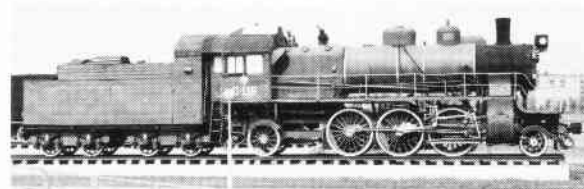
I forbindelse med 50 års jubilæet i 1988 etableredes et lille, udendørs jernbanemuseum i Ulaan Baatar. Det ligger ud til den sydlige hovedlinje, godt 2 km fra stationen på banens østside, medens maskinedepotet ligger lige på den modsatte side af banelinjen. Museet består af 6 udstillede lokomotiver, hvoraf de 5 står på sportumper på cementsokler, medens det sidste står på et stikspor uden fysisk forbindelse til hovedsporet. Ved hvert lokomotiv er en plade med en kort tekst på mongolsk, som vi fik oversat.



Mongoliets første lokomotiv, et 16 tons 4-koblet smalsporslok mærket 159-469 (samme nummereringsform som ved de sovjetiske skovbaner) med tender, sporvidde 762 mm, bygget af Zabor, USSR i 1937, anvendt i Mongoliet 1938-58. Malet køkkenblåt med røde hjul.



Mørkegrønt diesellok TE1 20-011 er af konstruktion et år ældre end TE2, men kom først til Mongoliet i 1956. Typen er det første seriebyggede sovjetiske diesellok og har kun 1000 hk. Typen anvendtes mest til rangering og i mindre godstog, og blev hos MTZ taget ud af drift i 1986.



«Outsideren» på udstillingen er den grønmaledede P36 0228; et eksemplar af den største seriebyggede lokomotivtype i Europa. Den 2-D 2-koblede ekspresstogsmaskine med max. hast. 125 km/t, 30 meters længde og tjenestevægt 250 t byggedes til De sovjetiske Statsbaner i begyndelsen af 50'erne og benyttedes til svære eksprestog på hovedlinjerne. Den udstillede maskine bar stadig det sovjetiske våbenskjold og der var ikke angivet nogen oplysninger om dens anvendelse i Mongoliet, hvor den næppe heller har kørt!



Gråmalet diesellok TE2 508 leveret til åbningen af den sydlige hovedlinje i 1955. TE2 er det første, sovjetiske strækingsdiesellok baseret på dobbeltlok-konstruktionen. Typen har elektrisk kraftoverføring og seriebyggedes fra 1948. Med 2x1000 hk er typen ikke egnet til større tog, men ses stadig i drift såvel i Sovjet som hos MTZ.

S 116, der som museets eneste damplok bærer det mongolske våbenskjold. S-typen var en klassisk russisk 1 C1 maskine, der byggedes i store serier fra 1910, og som i tyverne videreudvikledes til type Su. Den mongolske maskine er af Su-typen, bygget i 1935, tjenestevægt 130 t., max. hast 115 km/t (hvad den næppe har kørt i Mongoliet!), længde 23,6 m. Fra Sovjet kom den til Mongoliet i 1951 og kørte på den nordlige hovedlinje til 1954. Grønt med røde hjul.

Udenlandske lokomotiver i Århus

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

Af Asger Christiansen

I den sidste del af krigen 1940-45 havde virksomheden Frichs i Århus svært ved at skaffe de nødvendige materialer til produktionen, og det gav problemer med at holde beskæftigelsen. I flere tilfælde måtte værkstederne delvis indstilles, fordi man manglende materialer, der skulle leveres af underleverede virksomheder. Den umiddelbart efter befrielsen i maj 1945 kom en snarlig bedring af situationen. Alle blev glæde på Frichs, da man fik ordre på reparationsarbejde på hollandske lokomotiver, for mange af de nødvendige dele skulle leveres af de pågældende jernbaner.

Lokomotiver fra Norge

Efter den tyske besættelse var lokomotiverne hos de norske statsbaner slidt mere eller mindre ned, ligesom mange var gjort ubrugelige ved sabotage. Behovet for reparationsarbejde var så stort, at de på Frichs i Århus måtte oprette værksteder i Norge. NSB i Oslo fik i 1946 ordre på at reparere 10 norske lokomotiver.

Hollandske lokomotiver

I begyndelsen af 1946 modtog Frichs i Århus ordre på at reparere 10 hollandske lokomotiver. I begyndelsen af 1946 modtog Frichs i Århus ordre på at reparere 10 hollandske lokomotiver.

Der kommer stadig nye og supplerende oplysninger til Asger Christiansens artikel om lokomotiv-renovering hos Frichs A/S i Århus.

Hollandske lokomotiver i Århus

(Et par bemærkninger til Asger Christiansens artikel i nr. 2 - 1990.)

Efter de oplysninger, jeg har fundet i H. Warldorp: *Onze nederlandse stoomlokomotieven*, Alkmaar 1981, og i H. van Poll: *Stoomtractie 1944-1958*, Dieren 1983, kan der tilføjes, hhv. korrigeres med følgende:

De otte lokomotiver, der istandsattes hos Frichs, var:

Nr. 3703/5/11/16/34: Beyer Peacock 1910-13

Nr. 3753/60 og 3802 (identisk med 3700-serien): Werkspoor 1913, dog ikke 3802, som blev bygget af Henschel i 1920.

Da dampdriften blev opgivet i 1957, var 3703/05 og 34 blandt de 3700-lok, der gjorde tjeneste til det sidste.

Den officielle afskedstur blev kørt med 3737, der rigtignok kom på jernbanemuseet i Utrecht, men kun til 1972, da det hos NS i Tilburg blev hovedrevideret (ny kedel og fyrkasse) for at køre særtog indtil 1975, da det igen blev anbragt på museet. (Det kunne angiveligt ikke rigtigt tåle at køre korte strækninger og langsomt!) I 1981 blev det igen revideret i Hoorn (veteranbanens værksted) og en gang til i 1988/89 sammesteds, sidste gang for at køre særtog til de hollandske jernbaners 150-års jubilæum, denne gang dog som det lok, det oprindeligt er, nemlig hurtigtogs-, ekspreslokomotiv og ikke persontogsmaskine! Det kan man formodentlig se af specifikationer:

Cyl.diam.	400 mm	Tj.vægt loko	72 t
Slagl.	660 mm	Tj.vægt tender	62 t
Længde	19450 mm	Kedeltryk	12 kg/cm ²
Drivhjul	1850 mm	Hedeflade	130 m ²
Løbehjulsdiam.	930 mm	Overheder	41 m ²
Max. hast.	110 km/t	Ristareal	2.84 m ²
Kul	6 t	Vand	28 m ³

Udover de af A. C. nævnte argumenter for, at det kun blev til otte lokomotiver, kan følgende anføres:

- Allerede i 1945/46 havde NS besluttet hurtigst muligt at afskaffe dampdrift og forudså dengang dette i 1962.
- Af de 866 damplok, NS havde tillyst driften, da jernbanestrejken i september 1944 gjorde, at tyskerne »eksporterede« det meste af trækraften, var der kun 400 tilbage i Holland og kun 187 i stand til at køre i maj 1945. Det så derfor håbløst ud med den officielle optimisme. Men dels kom de stålne lok tilbage i løbet af halvandet år, dels kunne man - krigen var jo slut - overtage (leje/købe) ialt 237 1D-Austerlitz-lok fra det engelske War Department.

Og som det blev skrevet ovenfor: dampdriften ophørte allerede i 1957.

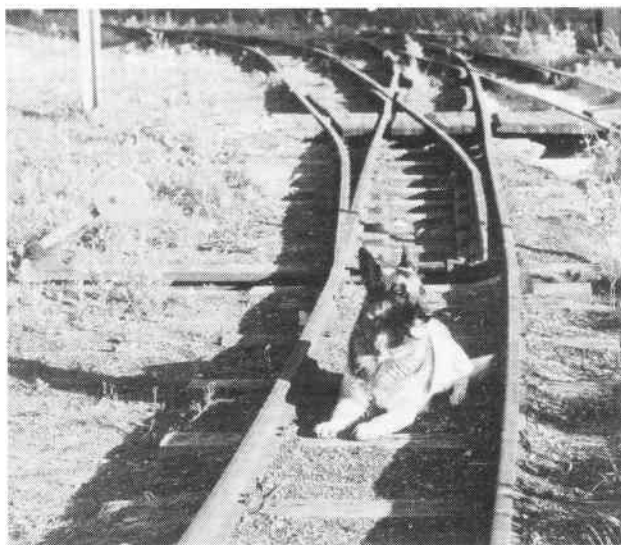
En af de for jernbanegale folk negative konsekvenser af den tidlige forsvinden af dampdrift er, at 3737 er det eneste køreklare statsbanelok, og at der blandt de få andre på museet i Utrecht nok ikke er nogen, der kan istandsættes til drift. Den lille smule »damp« i Holland er derfor enten importeret, eller de få »tram«-lok, som der har været utrolig mange af, men som på lignende måde som ved storebror NS forsvandt tidligt. Og så skal jeg da til slut lige spørge: Da man fejrede jubilæet i 1989 med blandt andet daglige lok-parader i Utrecht i seks uger(!), med f.eks. et schweizisk, et engelsk og en del andre klub-lok som deltagere, savnede jeg dansk deltagelse. Var det slet ikke blevet overvejet? Det ville ellers have været smukt med vor P 917 eller bare en F-maskine fra '49 for at vise »moderne« dampdrift? Måske endda ledsaget af et eksemplar af de persontogvogne, vi lånte hollænderne lige efter krigen? (Jeg ved ikke mere end det. Er der andre, der gør?) Men der bliver vel en ny chance om 25 eller 50 år.

Jan van der Werf

LANDS-DELSFORBINDELSE	T R A E T	TOG-NAV N	LYN-TOG TO ENS	SÆD-VAN-LIG	ÅRHUS H ESKILD-STRUP	ARGENTINSK DANS	AGT	WAG-GON	ES-BJERG
LEDER						MORTIL SPORHUND			
PRIVAT-LYN				SKÆR-BÆK *		LYNTOG			
						REEL	SEN TRAFIK		
GODS-TOGS-LOKO	PERSON-TOGS-LOKO →		FRI-HAVNEN SLEM		FÆRGE FOR HJÆLP			VÆGT GAS-LYS	BAL-LAST
MOR-GEN-TOG					→				
TEN-DER-LOKO		TOGART NØR-AGER							ANBE-FALET LOV
SKURE					RYGE 2C-LOKO			MATE-RIALE SORØ	
NOR-DISK GUD-INDE	ELLUM KLASSE		ROSKILDE FÆRGE MEN			NØRRE-SUNDBY 1C2		HORN-SLET RANDERS	
					UHYRE KLOG FUGL	TAGER STØD			INTER-VAL
FYN		VED HTJ PAR-TIKEL				1B1 2C		FORKOR-TELSE LØGTEN	
RAVN-STRUP			KRAFT		SKYL			ENGLE-RUP REST	
RAMME					LUND-TOFT BLADE PÅ STA-TION	UDDAN-NELSE	TRÆ ULF-BORG		
TOLNE			2A-LOKO URAN		ENGES-VANG			DAMP-SKIB EJBY	
KONGE					VIRK-NING				
* LIGE KOMMET IND MED TOGET		SIG-NAL						SØN-DER BJERGE	
									COPYRIGHT PWS OG »JERNBANEN« 1990

Sporhunden afløses fra dette nummer hver anden gang af »ordhunden«. Poul Wind Skadhaug har konstrueret nogle meget fine krydsordsopgaver med jernbaneislet, og denne gave kunne vi selvfølgelig ikke sige nej til. En og anden finder måske, at »jernbanen« ikke er et blad man skriver i, men så kan man jo tage en kopi. Skriv de to kodeord (i raster) på en lap papir, og send dit svar til redaktionen i Holte senest d. 10. november, og du deltager i lodtrækningen om jernbanebøger. Adresse: Jernbanen, Vasevej 19A, 2840 Holte. Løsningen på hele »ordhunden« bringes i næste nummer.

Ordhunden vs. Sporhunden....



Sporhunden var i nr. 4 havnet på Pindstrup station på Randers-Ryomgaard banen. Det havde ganske mange gættet, og redaktionen ventede selvfølgelig med at trække lod grundet den sene udsendelse af nr. 4. Den heldige blev *Søren Agerskov, København Ø* - en præmiebog er afsendt. Søren Balle (MHVJ) skriver i sit svar, at alene det, at tændskabet for overkørsel er placeret midt på perronen, indikerer en godsbane - og at selve stationsbygningen peger mod Østjylland. Fin udelukkelsesmetode.



Sporhunden har lagt sig til ro for en stund.
Foto: Jan Forslund.

Nye artikler

- små som store -

Skriv et par ord om dine ideer til redaktionen

Drej 33 33 86 97

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

En tur ad den nedlagte Tønder-Højer Bane i juli

Den 13 km lange Tønder-Højer bane forsvandt i 1962, men endnu kan der findes efterladenskaber i marsklandet.

Af Per Andersson

Tønder-Højer Sluse strækning, der var ca. 13 km lang, blev bygget, da Sønderjylland og Slesvig hørte under det prøjsiske rige. Danmark tabte disse i krigen mod prøjserne i 1864.

Banen, der indviedes den 5. juni 1892, var normalsporet og udgik fra Tønder station. Lidt nord for stationen drejer banen til Tinglev fra mod øst, og lidt nordligere drejede banen til Højer fra mod vest, hvor banen til Ribe, Bramming og Esbjerg går nordpå.

I nordvestlige udkant af Tønder, ved Nordre Landevej og en mindre plantage, gik banen i en bue ud over det flade land og fulgte nord for landevejen denne til Møgeltønder. Stationen her, som er solgt til privat, samt pakhuset, ligger nord for byen og er let at få øje på. På selve baneterrænet er der i dag en betonvarefabrik. Herfra gik banen lidt nordvest på og krydsede landevejen midtvejs mellem Møgeltønder og Daler station, og fulgte denne sydfør til Daler station, som også er solgt til privat. Stationen ligger et lille stykke nede ad Stationsvej og er omgivet af høje træer og buske. Med lidt god vilje kan man snige sig lidt ind og tage et billede af stationsbygningen. Den ligger i forhold til byen Daler et pænt stykke sydøst herfor og skulle også være nem at finde, da Stationsvej har vejtræer i begge sider fra landevejen og et stykke forbi stationsbygningen, samt at vejskiltet står synligt helt oppe ved landevejens venstre side.

Videre vestpå til Højer kan man se lidt af dæmningen syd for landevejen. Højer station, der forlængst er nedrevet, lå syd for byen for enden af Banegaardsgade, hvor også tjenesteboligen endnu ligger, umiddelbart før hvor stationen lå. Tjenesteboligen er solgt og indrettet til lejligheder.

En lille pudsigheid vedrørende tjenesteboligen, som jeg fik fortalt af en mand, jeg kom i snak med om banen: For at beskytte den 2-etagers høje bygnings ydermure mod de hårde sydvestenvinde, har man beklædt syd- og vestmuren med små træplader i stil med dem, man beklædte de gamle vindmøller med. Det kan ses endnu på bygningen, der er nem at finde.

Banegaardsgade var der dengang i 1986, jeg var dernede første gang. Men i 1987, da jeg var der igen, var gaden gravet væk. Et byggefirma havde købt gaden og det gamle baneterræn og var igang med at bygge rækkehuse. Men jeg fik da forevigt gaden i 1986 og kan nyde billedet med gadenavnet på.

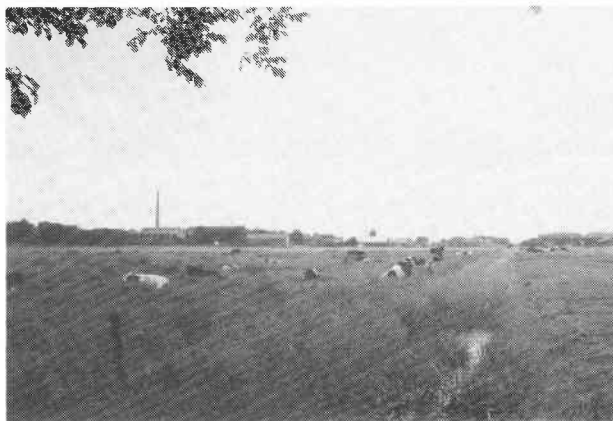
Fra Højer gik banen et kort stykke mod vest for byen, for derefter at dreje mod syd langs diget og ende ved vejen, der går op over diget forbi den gamle Højer Sluse ud til Vidå Sluse, der blev indviet den 10. maj 1982.



Møgeltønder station findes stadig. Foto: Per Andersson.

Her ved vejen lå Højer Sluse station, en lang 2-etagers træbygning, der forlængst er nedrevet. Herude var også en drejseklive, har jeg fået fortalt. Man kan svagt ane på det flade landskab mellem Højer og Højer Sluse, hvor banen har gået. Der har også kørt tog fra Hamburg til Højer Sluse station om sommeren. Her var også en havn med skibsfart til øen Sylt, hvor folk tog over. Det stoppede i 1927, da Hindenburgdæmningen blev bygget - kun til jernbane - så folk rejste derefter den vej over til øen.

Ved genforeningen den 17. juni 1920 overgik Tønder-Højer banen til DSB, der nedlagde persontrafikken i 1935. Godstransporten fortsatte til den 31. marts 1962. □



Her løb banen fra Højer ud mod Højer sluse. Foto: 13. juli 1987. Per Andersson

Jernbanenyt - kort fortalt

Nyheder fra ind- og udland. I dette nummer: Veteranbaner.

Veteranbanerne

Mariager-Handest



MHVJ har af Skagensbanen lånt SB M 4, Skagensbanens »Frichs-firkanter« fra 1935. Lokomotivet, der ikke er køreklart, blev trukket til Mariager sammen med bl.a. SB M 2 efter 100 års jubilæet i Skagen. SB M 4 vil formentlig i skrivende stund allerede være sendt videre til den remiseplads, MHVJ har skaffet, indtil lokomotivet senere skal renoveres. SB M 2 - Scandia-Triangel-vognen fra 1924-28, er taget i brug.

Anders Riis



En anden af de gamle diesel-kæmper har siden foråret været løftet for reparation efter et havari. Foto af AHJ ML 5203 i Mariager, 1. maj 1990: Anders Riis.

Limfjordsbanen



Vi har i mange år måttet erkende, at hvis det skal lykkes at bevare bevaringsværdigt jernbanemateriel, sker det ikke bare ved at det bliver overladt til diverse jernbaneklubber m.v. for så at blive opbevaret under Vorherres blå himmel. Det er vel de fleste bekendt, at vi i Aalborg råder over rimelige forhold,

men stadigvæk må der opbevares materiel udendørs. Især var det vel skinnebusbivognens tilstand, efter kun få år under presenninger, der ligesom slog hovedet på sømmet, hvorfor vi begyndte at undersøge forskellige muligheder.

Efteråret 88 fik vi så af firmaet Kai Andersen A/S i Aalborg foræret stålbuerne fra en 900 m² stor lagerhal. Hallen havde hidtil været opstillet ved olielageret i Kastrup Lufthavn. Efter den del undersøgelser besluttede vi, at det vi trængte mest til, var plads til opbevaring af vore skinnebusser (tre Sm og en Sp). En hal på 900 m² ville jo være lige i øjet, men et hurtigt udarbejdet budget viste, at det vist var mere, end vi kunne klare. Ved at gøre afstanden mindre mellem søjlerækkerne samt ikke at opstille hele hallen, var det økonomisk overkommeligt at forsøge med en hal på ca. 300 m². Halprojektet blev så forelagt de stedlige DSB-autoriteter. Efter at have fået grønt lys derfra, gik halsagen så gennem relevante kontorer hos DSB's bygningstjeneste m.v. Overalt er vi blevet behandlet med stor velvilje, og efter at have stillet den fornødne bankgaranti, var den side af sagen i orden incl. leje af arealet, hvor hallen står.

Byggetilladelsen fra Aalborg Kommune modtog vi ca. fire uger efter at kommunen havde fået en kopi af godkendelsen fra DSB. Så var vi også nået til den 3. maj 1990. Siden er det så gået slag i slag. Vi lånte en rendegraver i bededagsferien og i løbet af ingen tid blev der gravet til de ni punktfundamenter. Første spadestik blev således taget 14. maj 1990. Armeringsjernet fik vi af en formand på en byggeplads, idet han var ved at afslutte byggeriet og skulle af med et overskud af bestilt armeringsjern i diverse dimensioner. Så i stedet for at havne hos skrothandleren, så havnede det hos os for et par håndbajere.

I tiden op mod sommerferien blev der så arbejdet med forskallingen og støbningen af betonklodserne, som udgør punktfundamenterne. Til de 9 fundamenter er der blevet brugt ca. 30 m³ beton. Hallen har p.g.a. sit oprindelige formål ikke fuld højde som frirumsprofilen angiver. Dette er dog afhjulpet en del, idet selve hallen er hævet en meter over terræn v.h.a. betonsøjler rejst oven på fundamentsklodserne.

I industriferien lånte vi igen rendegraveren for at få gravet af til spor samt render til stribefundamentet langs facaderne. Ligeledes blev rendegraveren sammen med vor egen traktor-kran brugt til at samle stålbuerne. Lørdag morgen 14/7 mødte så et par gode venner op med hver sin lastbil med kran, og kl. 11.00 kunne kransen hejses og der blev rigget op til rejsegilde.

Inden der blev arbejdet videre med selve huset, er der blevet lagt spor i hallen. Hallens to spor er sat i forbindelse med vores drejeskive, og da hvert spor er 30 m langt, kan den således rumme de 4 skinnebusenheder. Efter at sporene er lagt og pakket i sand, arbejdes der nu på at få oplagt diverse vindafstivninger, og oplægningen af Z-profiler for tag begynder i starten af september. Det er vores mål at få taget lagt inden vinter.

★

I tiden op til Skagensbanens 100 års jubilæum arbejdedes der intenst på at få gjort SB M 6 køreklar. Således er hele det elektriske system blevet gennemgået af fagfolk, magnetiserings-



Blandt andet D-maskinegruppen har nok at tage fat på - veteranbanekørsel kræver meget af vedligeholdelse og restaurering. Her er nogle af fremtidens opgaver på vej som sidste tog fra »station Hol« - Alf Blume fotograferede 15. marts 1990. Læs mere om vogn-renovering hos D-maskinegruppen næste side.

dynamo, ladedynamo samt startmotoren har været på værksted for rensning og check og fungerer således nu perfekt. Hoveddynamo er blevet rensset på stedet og kører på det nærmeste gnistfrit. Prøvekørsel på banetjenestens spor forløb fint, men ved ankomst tilbage til remisen var motoren smørelolie blevet hvid som mælk!

En trykprøve af motoren viste, at der kom vand ud indvendigt i en cylinder. En efterfølgende adskillelse viste ingen umiddelbare tegn på vand i nærheden af topstykket. Udstødningsbøjningerne blev trykprøvet uden at finde fejl, hvorfor vi

fremstillede udstyr for at trykprøve motoren, uden at topstykket var på plads. Trykprøven afslørede et tæret hul i cylindervæggen og vi er nu i gang med at »trække« cylinderforingen. Heldigvis har vi iblandt vore aktive folk, som fra deres daglige virke kender noget til Paxmanmotorer, og det er også lykkedes at finde en importør af reservedele, så mon ikke det snart lykkedes at få motoren til at fungere igen?

Selv om mekanikken ikke fungerede efter hensigten, skulle M 6 deltage ved Skagenbanens udstilling ved jubilæet i Skagen. Efter megen søgen lykkedes det at finde ud af, hvilken farve M 6 blev leveret i. Sjældent har en farve været så kritiseret, som den røde farve, som M 6 er blevet sprøjtet med. En fjer i hatten var det så, da ældre og pensionerede medarbejdere kunne huske, at M 6 (og M 1) var mere røde end sædvanlig ved SB.

Transporten til og fra Skagen foregik som »død« maskine, dels efter en MY og dels efter SB M 5, idet MHVJ havde mere end nok at slæbe på til og fra Skagen.

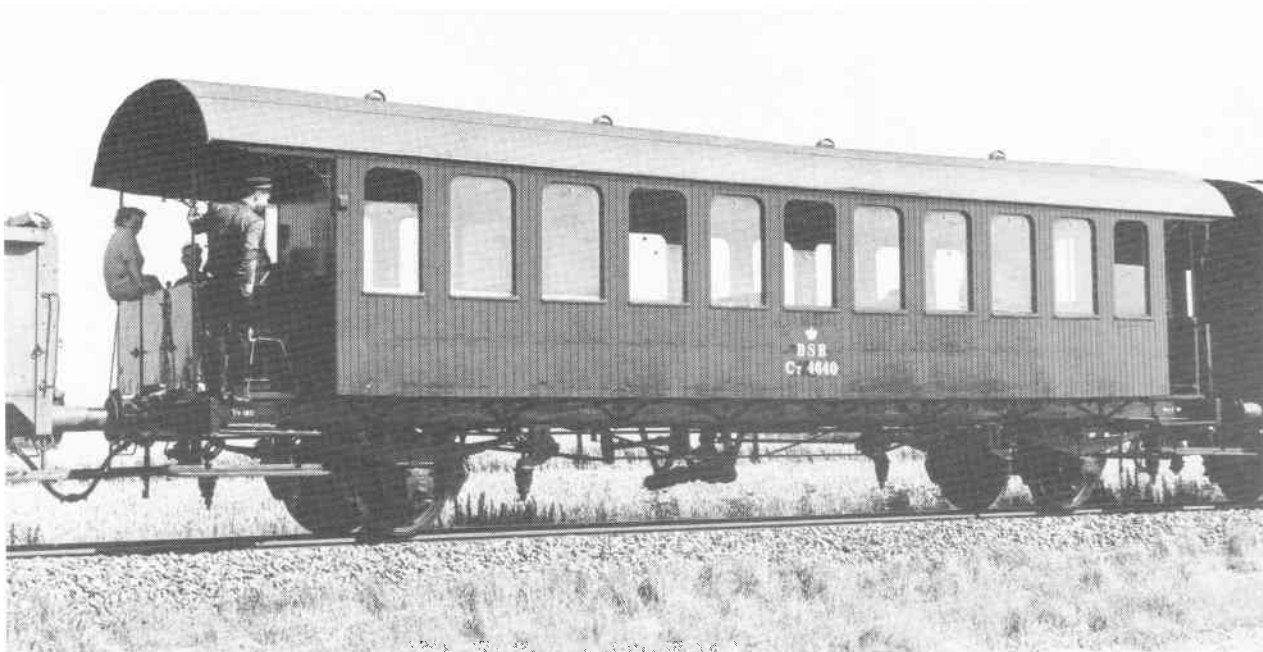
★

Bivognen indgik jo som før omtalt i bladet i et beskæftigelsesprojekt i Frederikshavn. Vi har nu fået bivognen tilbage i væsentligt bedre stand, end vi i vores vildeste fantasi havde forestillet os. Vognkassen er nu ca. 99% færdig (enkelte efterreparationer) og klar til maling. Herefter resterer der kun at få samlet midler nok til indkøb af nye ruder til hele vognen samt renovering af bremsesystem og boggiere. Til driften kan det oplyses, at det tegner til at blive en god sæson, og at vi må konstatere, at savnet af en færdigrestaureret TFJ C 8 bliver større og større.

Ove Thomsen



Aalborg, søndag 26. august 1990. Til venstre holder dagens damptog klar til kørsel på Limfjordsbanen - til højre ses den nye remise. Foto: Martin Jakobsen.



...og der BLEV VED med at komme vinduer forbi. Det er en af CY-vognens charmerende sider - som nu alligevel kan nydes af passagererne i CY 4640. Foto: Alf Blume

D-maskinegruppen



Med premiere i »Danmark for fuld damp« fik D-maskinegruppen sin anden vogn fra Flintholm-arbejdsholdet. Vognen, der er bygget på Scandia i 1923, er en storrumsvogn, som blev lavet om til tjenestevogn en gang i slutningen af halvtredserne, og malet grå. Skillevæggene og toilettet blev fjernet, og der blev installeret varmeovn og spisebord m.m. Tre vinduer blev blændet.

Vores arbejde på Flintholm bestod i at retablere vinduerne, rydde vognen for tjenestevognindretningen, afrense vognen indvendig og udvendig, incl. undervogn, montere manglende dele: Overgangsplaner, gitterlåger, nødbremse m.m., male vognen indvendigt og udvendigt, montere sæder og sidst, men ikke mindst, som prikken over i'et påmaling af litrering og tekniske påskrifter.

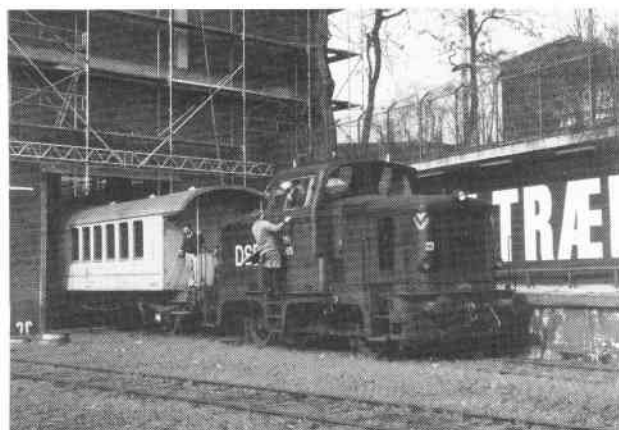
Vognen er, efter tilkørsel, utrolig godt kørende og den var meget populær på »Danmarksturen«. Sammen med de to Cu 4011 og 4160 og Eh 6762 udgør Cy 4640 forspændt D 826 eller K 564 et meget smukt, lille stilrent tog. På Flintholm fortsætter vi ad denne linie, og vi er så småt igang med Cy 4626, som dog vil være lidt længere undervejs, for denne vogn vil vi føre endnu mere tilbage til det oprindelige, med montering af de

to midtervægge og toilet. Det var af tidsmæssige grunde ikke muligt med 4640. Det må komme, når vognen om mange år skal revideres, og trævognsmangelen er afhjulpet.

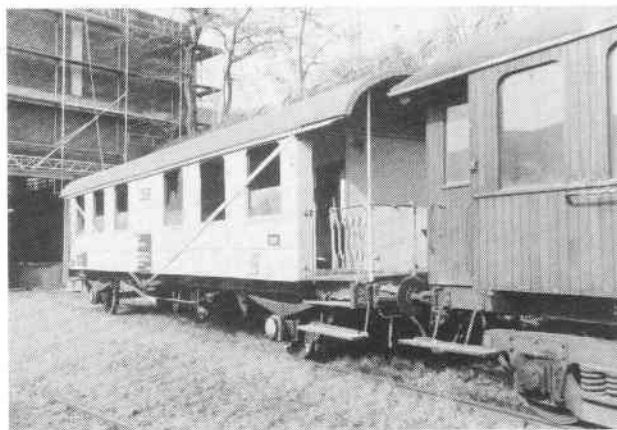
Et andet projekt som vi har i støbeskeen, er opbygningen af Cu 4130 som barvogn. Denne Cu'er er ikke, som 4011 og 4160, til at genopbygge med kupeer, da den er totalt ombygget indvendigt, men vognkassen er i god stand, og undervognen er fin med bremse. På denne vogn skal der reetableres dør i den ene ende og to vinduer. Altså et projekt i Cy 4640-størrelse. Dette projekt vil muligvis blive lavet sideløbende med Cy 4626. Vi har udover personvognene nogle godsvogne som lager. De skal også løbende vedligeholdes, noget der for det meste kan klares med en gang maling med et par års mellemrum. For tiden er det Igk 20262 som får en omgang, det er jo også den næst-ældste vogn vi har i D-gruppen - fra 1902. Den har engang omkring 1950 mistet sit bremsehus - det kan genskabes engang, når nogen får tid til at give denne vogn den store omgang.

Jeg skal endnu engang opfordre folk i Københavnsområdet til at prøve at deltage på arbejdshold Flintholm. Her er nok at lave for alle, men vi har da heldigvis nok af tid til at sludre, drikke kaffe og andet, spise kager og se hinandens togbilleder.

Alf Blume

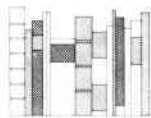


Fra rydningen af »Station Hof«. Foto 15. marts 1990. Alf Blume



Næste opgaver: Barvognen CU 4130. Foto 15. marts 1990. Alf Blume

Bog anmeldelser



Jan Forslund og Mogens Duus: På sporet af 80'erne - Tiårskavalkade om danske jernbaner Forlaget Holsund

»Makkerparret« Duus og Forslund har gjort det igen. Leveret en bog spækket med informativ tekst og gode fotografier om og fra danske jernbaner. Ved en vurdering af bogen falder det straks i øjnene, hvor krævende det er, at skulle vælge tekst og billeder for en tiårperiode frem for en periode på ét år. Mogens Duus udgav allerede i 1980 i samarbejde med Claus Boje en tilsvarende publikation om 70'erne, som vel var en mere begivenhedsrig periode end 80'erne, med det endelige farvel til dampen, de store sidebanenedlæggelser m.m. Resultatet var en overvældende mængde billeder - og måske for lidt tekst.

Tekster er der til gengæld rådet bod på i »På sporet af 80'erne«. De to forfattere præsterer syv siders koncentreret indledende tekst i den nye bog, og jeg kan med min bedste vilje ikke finde et hjørne, de ikke har været i.

Motivvalget, dvs. stemninger, miljø, idyl- og den almindelige hverdag på danske spor, har fået nok en drejning sammenlignet med de to herrers seneste årbøger. Udover de fotomæssige kvaliteter er bogen krydret med tegninger, plakater, billetter, statistik - og ikke mindst - informative billedtekster.

Køb den - læs den - og bliv forbløffet over så meget der skete, og hvor meget du allerede har glemt - om livet på banerne i 80'erne.

»På sporet af 80'erne« - 64 s. - farveomslag - over 140 ill. Pris kr. 135,-. Forhandles via DJKs salgsafdeling.

Erik B. Jensen

Skagensbanen gennem 100 år Af Ole-Chr. M. Plum og Birger Wilcke

Efter (for) mange års stilstand har Dansk Jernbane Klubs forlag atter udgivet en bog. Denne gang som en hyldest til den jubilerende Skagensbane, hvor DJK allerede for 25 år siden også udgav et - forlængst udsolgt - 75 års jubilæumsskrift.

»Skagensbanen gennem 100 år« giver læseren en beskrivelse af en oprindeligt smalsporet jernbane, der først og fremmest blev anlagt for at tilgodese een enkelt by - nemlig Skagen. Efterhånden udvikledes egnen, og alle kan vel i dag være glade for, at den normalsporede Skagensbane - som nævnt i et forslag fra 1916 - ikke blev statsejet, for så havde der næppe været en jernbane i dag!

Bogen er skrevet af forfatterne i fællesskab, dog således at teksten fra »gamle dage« er anvendt som udgangspunkt for den nye bog. Det hele er blevet omarbejdet, og søgt præsenteret på en læsevenlig og fængslende måde. Det er der kommet et godt resultat ud af. Bogen er velskrevet, og man fornemmer ikke, at to personer har skrevet med hver sin pen. Bogen opstilling med tekst i spalter og billeder med hvid ramme i forhold til bogens kant giver et flot, grafisk indtryk, og billederne er trykt fint. Bogen følger den traditionelle opbygning med forhistorie, periodeopdelt driftsbeskrivelse m.v. og indeholder endvidere afsnit om banens bilruter. Der slutes af med trafik-tabeller og materieloversigt. Og heldigvis får »Würtzen-rapporten« et kritisk ord med på vejen.

Anmelderen kunne dog ønske sig en grafisk præsentation af tabellerne bagest i bogen. Det er ikke nemt at overskue transportudviklingen gennem 100 år, når det sker med flere hundrede tal. Ligeledes savnes billeder af smalsporslokomotiverne 6-8 og fra krigsårene - hvorom der er et særskilt afsnit - men det er jo ikke noget, man lige kan gå ud og tage!

Det er næppe muligt at skrive en bog og undgå de små, irriterende tryk- og formuleringsfejl, der givetvis er til større gene for forfatterne selv end for læseren. Således er beskrivelsen af remiseforholdene i Skagen lidt forvirrende, ligesom der fremføres, at de normalsporede, tokoblede lokomotiver nr. 1-3 hhv. »var for svage til banen«, hhv. »Med 4,5 kubikmeter vand ... samt 2 t kul i kulkasserne var de velegnede til at trække de ofte lange godstog«, afhængigt af, hvilket afsnit i bogen man læser. Løvrigt dokumenterer bogens fotos, at personvognen F3 ikke har været hensat medio 70'erne, som det påstås i teksten. Endelig kan man diskutere billeddatoer generelt - jo nyere, des mere præcise angivelser kan i sagens natur anføres. Anmelderen mener dog, at en generel anvendelse af blot årstal ville være lige så god, med mindre der er tale om situationer (f.eks. jubilæer), der kræver eksakt angivelse af datoer.

Lad nu ikke disse petitesser afskrække! Det er en anmelders opgave at forholde sig kritisk på enhver måde - positivt som negativt - og det negative vejer i denne sammenhæng ikke tungt. Og med et så godt resultat, som er opnået, er kun to ting tilbage at nævne. Selvsagt en anbefaling på det varmeste til alle jernbaneinteresserede, såvel som lokalhistorisk interesserede på egnen, til at købe bogen. Samt en opfordring til DJK om ikke at glemme en vigtig side af foreningens aktiviteter, nemlig forlagsvirksomheden. DJK og forfatterne har med udgivelsen vist, at Dansk Jernbane Klub stadig kan »lave bøger«, som bøger bør laves.

»Skagensbanen gennem 100 år«, 124 s., 155 ill., fås gennem DJKs salgsafdeling. Medlemspris 165 kr., ellers 175 kr.

Mogens Duus

Skagensbanen 1890-1990

»Der var et andet Skagen« digtede Holger Drachmann, og der er en anden bog - eller snarere hæfte - om Skagensbanen gennem 100 år, end den Ole-Chr. M. Plum og Birger Wilcke har haft ansvaret for.

Skagensbanens direktør Aage Jensen står som redaktør af et lille skrift på 20 sider. Trykket og den grafiske tilrettelæggelse er perfekt, billederne (af dagens SB) er leveret af banens egen medarbejder, Erik Madsen - og teksten er nødvendigvis knap. Man kunne godt have ønsket sig, at banens direktør var blevet bedre vejledt med hensyn til afsnittet om det rullende materiel. Der står nemlig at læse: »M 5 blev overtaget fra den nedlagte Ringkjøbing-Ørnhøj-Holstebro Jernbane (M 1). M 5 er på trods af sin alder fortsat banens stærkeste - og snart eneste rigtige lokomotiv«. Men det er jo unægtelig et helt andet M 5, der lejlighedsvis kører på SB i dag. Moral for privatbanedirektører: Tillad aldrig »genbrug« af numre på rullende materiel.

Vil man eje alt, hvad der er skrevet om danske jernbaner, køber man også dette hæfte, selv om prisen må siges at være noget »pebret«.

»Skagensbanen 1890-1990« kan bestilles ved at indsætte kr. 54,75 på postgirokonto 4 06 36 00, A/S Skagensbanen, Sct. Laurentii Vej 22, 9990 Skagen. Talon til modtager udfyldes endvidere med »jubilæumshæftet«.

Erik B. Jensen

**JULEN NÆRMER SIG -
FIND GAVERNE I DJKs SALGSADFDELING.**



Svar til Niels Thorup

Når man læser Niels Thorups indlæg vedrørende lovændringerne i DJK, kan man undre sig lidt over, at han kommer med disse, efter at de er gennemført i stedet for at fremføre en konstruktiv kritik på den ordinære generalforsamling eller komme til stede på den efterfølgende ekstraordinære generalforsamling og dér gøre sine synspunkter gældende. Med hensyn til fremgangsmåden havde bestyrelsen bedt Bent Jacobsen om at udarbejde et forslag, hvilket denne også gjorde. Da bestyrelsen fandt forslaget anvendeligt, blev det offentliggjort i »Jernbanen«, og der indkaldtes til en ekstraordinær generalforsamling, således at de nye love, hvis de blev vedtaget her og på den ordinære generalforsamling, kunne anvendes ved nyvalgene i år. Da der imidlertid viste sig udbredt misfornøjelse med forslaget blandt vore jydskemedlemmer, besluttede vi at tilbagekalde forslaget og nedsætte et hurtigt arbejdende udvalg, der i løbet af ganske kort tid blev enige om et nyt forslag, som der viste sig almindelig tilfredshed med, hvorefter det uden større diskussion blev vedtaget på såvel den ordinære generalforsamling, som på den efterfølgende ekstraordinære generalforsamling. Når »Jernbanen« kun udkommer 6 gange årligt, ville en diskussion i bladet formentlig have trukket sagen sådan i langdrag, at vi endnu ikke havde fået vedtaget ændringerne, hvilket jo dårligt ville overensstemme med bl.a. Thorups ønsker.

Hvorfor foreningens hæderkronede dirigent gennem mange år og jeg selv absolut skal have et drag over nakken, forekommer mig lidt uklart, men på den anden side er tankens klarhed jo heller ikke Niels Thorups mest fremtrædende egenskab, så det er måske heller ikke så mærkeligt.

Birger Wilcke

*

På sporet af enighed?

Som leverandør til den ene af sidste års »På Sporet af 1989« er jeg i år kommet i den situation, at jeg skal tage stilling til, hvilken af de to »1990« jeg skal sende billeder til, eller hvilke billeder jeg skal sende til hvem. En fuldstændig urimelig situation. Jeg har det bedste forhold til redaktionen på begge publikationer og stor respekt for deres arbejde både med »På sporet af...« og andre opgaver af jernbane-litteraturmæssig karakter. Den eneste måde, jeg kan protestere mod, at der kommer to så parallelle bøger, er at *ikke* bidrage til nogen af dem.

Jeg håber, at man på et senere tidspunkt kan finde sammen igen, så der kun kommer en »På sporet af...«, så situationen fra 89 og 90 ikke gentager sig. Danmark er for lille til den slags dublering.

Jeg glæder mig over, at både Bane-Bøger og Holsund udgiver andre bøger i år. Det skulle måske give mulighed for, at man kan mødes igen for at enes om en måde, der forhindrer parallelle udgivelser. Måske kunne man deles således at forlagene skiftes til at udsende bøgerne?

Skulle det en gang imellem lykkes mig at fotografere et værdigt motiv egnet til offentliggørelse, vil det være at se i Jernbanen eller Bumletoget.

Alf Blume

Love for Dansk Jernbane-Klub

§ 1.

Foreningens navn er »Dansk Jernbane-Klub«.

Foreningen, der har hovedsæde i København, er stiftet den 15. januar 1961 og henvender sig til alle jernbaneinteresserede. Dens formål er at fremme kendskabet til og interesse for enhver art af jernbanedrift.

Formålet søges fremmet bl.a. ved afholdelse af møder og udflugter samt ved oprettelse af et arkiv og udsendelse af foreningens medlemsblad og andre publikationer.

Foreningen arbejder for bevarelse og restaurering af jernbanemateriel af særlig interesse. Materiellet anvendes især på foreningens veteranbaner, for tiden: Museumsbanen Maribo-Bandholm, Mariager-Handest Veteranjernbane, Limfjordsbanen og D-maskinegruppen.

Der søges opnået samarbejde med inden- og udenlandske foreninger og institutioner, hvor et sådant samarbejde kan fremme foreningens formål.

§ 2.

Indmeldelse i foreningen sker ved henvendelse til foreningens sekretariat. Hovedbestyrelsen kan afvise en ansøgning om medlemsskab eller udelukke et medlem, hvis handlemåde efter hovedbestyrelsens opfattelse berettiger dette, men vedkommende kan indbringe afgørelsen for den ordinære generalforsamling.

Medlemmer under 18 år har ikke stemmeret på generalforsamlingen.

Foreningen kan udnævne æresmedlemmer.

Et medlem, er ikke inden den 1. marts har betalt kontingent, betragtes som udmeldt af foreningen.

§ 3.

Generalforsamlingen, der er foreningens højeste myndighed, afholdes hvert år i en weekend i marts eller april måned efter indkaldelse, der skal tilsendes medlemmerne senest 2 måneder før generalforsamlingen.

Indkaldelsen skal indeholde oplysninger om, hvilke generalforsamlingsvalgte medlemmer af hovedbestyrelsen m.v., der er på valg.

Den ordinære generalforsamlings dagsorden skal indeholde følgende punkter:

1. Valg af dirigent.
2. Beretning om foreningens virksomhed i det forløbne år og oplysning om planerne for det kommende år.
3. Godkendelse af det reviderede regnskab, der skal være medlemmerne i hænde senest syv dage før generalforsamlingen.
4. Fastsættelse af kontingent og evt. optagelsesgebyr for det følgende kalenderår, jævnfør §5.
Hovedbestyrelsens forslag herom skal være medlemmerne i hænde sammen med regnskabet.
5. Indkomne forslag.
6. Valg af medlemmer til hovedbestyrelsen m.v. i henhold til §4.
7. Eventuelt.

Forslag til optagelse under punkterne 4, 5 og 6 i dagsordenen skal være formanden i hænde senest 6 uger før generalforsamlingen. Sådanne forslag skal bekendtgøres for medlemmerne senest syv dage før generalforsamlingen.

En stor del af foreningens aktivitet ligger i veteranbanernes regi. Nu får de fast plads i bestyrelsen. Her et idyllisk sceneri fra Museumsbanen Maribo-Bandholm. Foto: Alf Blume, 16. juli 1990.



Hovedbestyrelsen skal indkalde til ekstraordinær generalforsamling inden 3 måneder, når mindst 50 stemmeberettigede medlemmer begærer dette, og kan gøre det, når den finder det nødvendigt. Indkaldelsen skal i begge tilfælde tilsendes medlemmerne senest en måned før.

Vedtagelser på ordinære eller ekstraordinære generalforsamlinger kræver simpelt flertal blandt de fremmødte. Der kan ikke stemmes pr. fuldmagt.

§ 4.

Hovedbestyrelsen består af syv medlemmer valgt af generalforsamlingen samt 1 medlem for hver af foreningens fire veteranbaner valgt af disses driftudvalg. Derudover vælger generalforsamlingen tre suppleanter, to revisorer og to revisorsuppleanter. Endvidere vælger veteranbanernes driftudvalg hver een personlig suppleant for hvert medlem valgt af disse.

De generalforsamlingsvalgte medlemmer af hovedbestyrelsen vælges for to år, således at fire medlemmer afgår i lige årstal, og tre medlemmer afgår i ulige årstal. Øvrige valg er etårige.

De personer inden for hver kategori, der opnår størst stemmetal på generalforsamlingen, anses for valgt, idet de stemmeberettigede i hver valgomgang tildeles et antal stemmer svarende til det antal, der skal vælges til den enkelte kategori. I hovedbestyrelsen stemmes ved konstitueringen efter tilsvarende regler.

Hvert år på det første møde efter generalforsamlingen konstituerer hovedbestyrelsen sig med formand og kasserer og vælger den daglige ledelse af foreningen. Hovedbestyrelsen fastsætter sin egen forretningsorden.

Hovedbestyrelsen er berettiget til at foretage alle dispositioner, der falder inden for foreningens formål. Foreningens formand og to hovedbestyrelsesmedlemmer kan tilsammen tegne foreningen.

Ingen forpligtelser kan påtages og ingen udgift afholdes uden bemyndigelse fra hovedbestyrelsen.

Forpligtelser, der er påtaget på foreningens vegne, hæfter dennes formue, og der kan intet krav gøres gældende mod de enkelte medlemmer.

Hovedbestyrelsen afholder møde mindst fire gange årligt. På begæring af mindst fire hovedbestyrelsesmedlemmer indkalder formanden med mindst syv dages varsel hovedbestyrelsen til møde inden en måned, efter at begæring herom er fremsat.

Mindst een gang årligt afholder hovedbestyrelsen et udvidet møde, hvor ud over hovedbestyrelsen deltager en repræsentant uden stemmeret - for hver af de i §7 nævnte lokalafdelinger og arbejdsgrupper.

§ 5.

Regnskabsåret fastsættes af hovedbestyrelsen. Medlemskontingentet gælder for et kalenderår, således at indbetalte kontingenter forholdsmæssigt i regnskabsåret henføres til det relevante årsregnskab.

§ 6.

De aktive medlemmer ved foreningens 4 veteranbaner vælges efter regler, som fastsættes af hovedbestyrelsen efter lokal indstilling, et lokalt driftudvalg samt en ansvarlig leder. Den ansvarlige leder og driftudvalgene er ansvarlige for den daglige drift af banerne, og lederne er ansvarlige over for hovedbestyrelsen og ansvarlige for overholdelse af de af myndighederne fastsatte reglementer og påbud.

§ 7.

Lokale medlemsaktiviteter - møder, udflugter og agitation - varetages af foreningens lokalafdelinger. Retningslinierne for lokalafdelingernes oprettelse og virksomhed godkendes af hovedbestyrelsen.

Hovedbestyrelsen kan endvidere oprette arbejdsgrupper, der har til formål at varetage bestemte opgaver inden for foreningen.

§ 8.

Forslag til lovændringer skal vedtages på en generalforsamling og yderligere bekræftes på en ny generalforsamling, der skal afholdes inden tre måneder.

§ 9.

Beslutning om foreningens opløsning kan kun træffes på en generalforsamling med 2/3 flertal blandt de fremmødte, og skal bekræftes med samme flertal på en ny generalforsamling, som skal afholdes inden tre måneder.

Samtidig træffes bestemmelse om anvendelse af foreningens aktiver inden for foreningens formål.

Vedtaget på den ekstraordinære generalforsamling, den 30. maj 1990.

Referat fra Ekstraordinær generalforsamling d. 30. maj 1990

Birger Wilcke bød velkommen og foreslog Bent Jakobsen som dirigent.

Bent Jakobsen konstaterede at den ekstraordinære generalforsamling var lovligt indvarslet ifølge lovens paragraf 7, dette skete i »Jernbanen« nr. 2, som blev udsendt den 040490, samt på generalforsamlingen den 110390.

Søren Balle forklarede herefter kort om de nye love og nævnte blandt andet, at de nye love ville samle foreningen mere.

Da der ikke var nogle spørgsmål, blev der foretaget afstemning pr. håndsoprækning, om lovforslaget, som blev vedtaget på den ordinære generalforsamling, med ændringerne offentliggjort i »Jernbanen« nr. 2. Stemmerne fordelte sig som følger: 27 ja stemmer, 2 nej stemmer, 1 stemte ikke.

Dirigenten kunne herefter konstatere, at de nye love var vedtaget, og takkede herefter for god ro og orden under generalforsamlingen.

*Bent Nathansen, Referent
Bent Jakobsen, Dirigent*

Kommende møder i København

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

Onsdag den 14. november 1990 kl. 19.30:

»Trafikplan 1990-1994« - en rapport om privatbanerne i hovedstadsområdet.

Direktør Niels Møller, HFHJ-GDS, vil med udgangspunkt i denne rapport fortælle om Hillerød-privatbanernes udvikling.

Onsdag den 12. december 1990 kl. 19.30:

»Jernbanebanko«. Vi mødes omkring spillepladerne, hvor der som sædvanlig er mange chancer for at vinde gode sager med hjem til at forsøge juletiden med. Tag familie og venner med til en hyggelig aften.

B. J.

Nordjydsk afdeling

Onsdag d. 28/11-90 kl. 19.00:

Ordinær generalforsamling i lokalerne på Forchhammersvej 7. Dagsorden ifølge lovene. Som sædvanligt vil der efter den livlige generalforsamling blive lejlighed til at puste ud og genvinde den normale ansigtskulør før hjemrejsen ved synet af gamle tog på billeder, set gennem dampen fra varm kaffe og ildsprudlende cigarer.

Søren Gissel

Salgsafdelingen

Julen nærmer sig atter med hastige skridt, og erfaringer har belært os om, at det betyder indkøb af gaver til venner og bekendte, heldigvis også gennem DJK's Salgsafdeling.

Atter i 1990 udgives der to årbøger - ligesom i 1989 fra forlaget banebøger og forlaget Holsund. I Jernbanen nr. 3/90 var der omtale af forlaget Holsunds 1990-udgave, og i nr. 4/90 omtale af banebøgers kommende årbog samt øvrige udgivelser i efteråret 1990. Bøgerne kan bestilles til favørpriser gennem Salgsafdelingen ved at benytte bestillingskortene.

Med dette nummer af tidsskriftet følger en omtale af »Danske Jernbaner gennem tiderne«, der udkommer på Lambert's forlag i november 1990. Benyt det enestående tilbud til gennem DJK's Salgsafdeling at købe bogen med 100 kr. i rabat.

I øvrigt henvises der til de senest udsendte numre af Jernbanen m.h.t. udgivelser og tilbud fra 1989 og 1990.

Holsund-bogen koster 89 kr. i forudbestillingspris, forlaget Banebøgers koster 108 kr. i forudbestillingspris.

Banemærker

Vi har igen haft flere forespørgsler på banemærker fra forskellige baner gennem det sidste års tid, og derfor tilbyder vi nedenstående sæt med banemærker fra forskellige danske privatbaner:

Banemærker 1: 15 forskellige banemærker fra privatbanerne på Lolland.

Banemærker 2: 15 forskellige banemærker fra Aalborg privatbaner.

Banemærker 3: 15 forskellige banemærker fra ETJ, MFVJ, RHJ og SKRJ.

Banemærker 4: 16 forskellige banemærker fra SB.

Banemærker 5: 12 forskellige banemærker fra OHJ.

Banemærker 6: 12 forskellige banemærker fra HTJ.

Banemærker 7: 12 forskellige banemærker fra HHGB.

Banemærker 1-3 er tilbudt tidligere.

Pris pr. pose med banemærker er kr. 30,- (incl. forsendelse).

Banemærker fra Museumsbanen Maribo-Bandholm, der er afbilledet i Jernbanen nr. 3/87, p. 82, kan fortsat købes »postfrisk« til pålydende (kr. 5,00 pr. sæt). Mærkerne findes i ark à 25 stk., og de sælges naturligvis i antal efter ønske. Brug mærkerne til at pryde dine breve med.

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

Medlemskontingentet for 1991

Med dette nummer af jernbanen udsendes girokort til kontingent 1991. Girokortet bedes udfyldt tydeligt med navn og adresse samt medlemsnummer. Deres medlemsnummer fremgår af trykket øverst på bagsiden af dette blad; tallet »2237« er avispostkontorets kode for »jernbanen«, derefter følger i midten Deres medlemsnummer - op til fem cifre - og yderst til højre står en to-cifret servicekode, der viser Deres evt. tilknytning til lokalafdeling m.v. Kontingentet udgør for 1991 225 kroner for ordinære

medlemmer. For juniormedlemmer m.v. dog kun 140 kroner - samme takst, som familiemedlemmer betaler.

Husk at udfylde bagsiden af girokortet.

Skulle girokortet være faldet ud af tidsskriftet, kan beløbet sendes på et almindeligt indbetalingskort. Girokonto og adresse - se næstsidside under »medlemskontingent«.

Medlemsregistret
Finn Beyer Paulsen



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 1991

Ordinære medlemmer	kr. 225,00
Juniormedlemmer (under 18 år 1.1.1991)	kr. 140,00
Husstandsmedlemmer	kr. 140,00
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 Tøftlund. 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
Blisshønevej 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 arbejds hold.

Museumsbanen Maribo-Bandholm

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

Mariager-Handest Veteranjernbane

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

Foruden i Mariager har MHVJ tillige arbejds hold i Frederiks-
havn, 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



Pas på toget - her anlægges ny jernbane!

Den 21. maj 1990 tog trafikminister Knud Østergaard det første »spadestik« til den nye bane fra Snoghøj til Taulov. Højtideligheden foregik ved Snaremosvej i Erritsø, og helt i tidens ånd var spaden skiftet ud med en gravemaskine. Ministerens arbejde beundres af DSBs generaldirektør Peter Langager,

overingeniør Erik Halbeck (med skuldertaske) og Fredericias viceborgmester Johannes Thorsen (i mørkt jakkesæt). Sidstnævnte var iverdigt lidt bekymret ved udsigten til, at en del tog fremover vil køre uden om Fredericia. Foto: Vigand Rasmussen.

Ud og læs med DSB....!

Togture er altid spændende. Som f.eks. en lørdag, tog 3980, afgang Silkeborg 22.48 med kurs mod Århus...

Det første smil opstår ved at studere togbillettens bagside. Det er interessant at lade familiens medlemmer læse bagsiden højt, og så se om de læser »forkert« eller »rigtigt«.... ➔

*

Men det helt store smil opstod ved at lytte til annonceringerne i togets højttalere: »Næste by bli'r RY«.

Var det et tilfældigt rim, eller hvad?? Vi får se....

»Så er det ALKEN næste gang med toget er rejsen ikke lang«

»Derefter bli'r det SKANDERBORG med toget hurtigt frem det går«

Det er dejligt, at der endnu findes individualister i fædrelandet....

Helge Pahuus

Nogle vigtige oplysninger:

Det er angivet med »X«, hvilken billet der er udstedt.

I rubrikkerne »Voksen« og »Halv« er anført det antal voksne, hhv. det antal børn, billetten er udstedt til.

På billetter til dobbeltrejse skal tilbagereisen påbegyndes inden 2 måneder efter den dag, der står på billetten.

Er billetten afkrydset i rubrik »Billigdag«, kan den kun benyttes på disse dage. Det fremgår af en særlig brochure, hvilke dage der er billigdage. Brochuren fås på DSB stationerne.

Delvis benyttede billetter kan kun tilbagebetales på den station, hvor rejsen afbrydes, og kun inden for billetens gyldighedstid.

Står der »H-område« i rubrikken »Fra« eller »Til«, gælder billetten til én rejse fra eller til en hvilken som helst station i hovedstadsområdet.

For befordringen gælder bestemmelserne i DSBs Personbefordringsreglement.

Med venlig hilsen
DSB