



jernbanen

1

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

FEBRUAR 1991





Optimismen i IC/3-gruppen har været udpræget, lige siden projektet blev lanceret i første halvdel af firserne. Denne optimisme blev senest bestyrket, da vinteren i weekenden 9./10. februar kom til Danmark - for første gang, mens IC/3-togene har kørt. Kun en weekends gode sne-erfaringer var nødvendige, før man overfor pressen kunne erklære, at en planlagt afprøvnings-tur til vore nordlige nabolande ikke er nødvendig. Fotografiet her beviser denne påstand, idet lyntog Limfjorden, der her afgår fra Århus mod Frederikshavn og Struer i snestorm lørdag 9. februar klokken 11.30, blot havde fem minutters forsinkelse. Foto: Anders Riis.

Forsiden:

En uddøende race - ja, nogle bliver savnet mere end andre, når de forsvinder. Stadig er MH'erne at se stort set overalt, hvor der rangeres og køres lokalgodstog. Men snart tager de nye MJ-lokomotiver over, og formentlig vil der kun blive grædt tørre tårer over »sidesporsvrideren«s sortie. Mange sidebaner og -spor har efter besøg af MH'erne måttet opgive ånden. Hobro havnebane holder imidlertid stadig ud, selv om den nu i en årrække har måttet trækkes med de stive apparater, efter at Hobros Ardelt-traktor blev inddraget. Følg med på en tur ad den knap tre km lange sidebane, der krydser E 45 i niveau og som en anden spurvogn deles med bilerne om en af Hobros mest trafikerede gader. Indsnus stemningen i den ældste i drift værende Frichs-MH'er, 302, i artiklen »En gris med gods i« - i dette nr. af »jernbanen«. Fotograf: Jens Munk.

Indhold

Broernes længdebane	4
Vestbanen - motortrolje	6
Bro i Bloustrød	8
Lokomotiver på frimærker	9
En gris med gods i	10
Knudepunkt ved Øresund	14
Ordhunden	17
Jernbanenyt - kort fortalt	
Privatbanerne	17
Veteranbanerne	18
Udland	22
Bog anmeldelser	22
Læserne skriver	23
Foreningsnyt	24
Farvelkik på havnetoget	28

Nr. 2 ventes udsendt ca. 15. april 1991.

Tidsfrister

Sidste frist for stof til nr. 2/1991: 1. marts 1991.
Sidste frist for stof til nr. 3/1991: 1. maj 1991.

Dette nummer af »jernbanen« er afleveret til Avispostkontoret den 21. februar 1991.



jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

31. årgang nr. 1, februar 1991

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 Jakiejski, 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 Bladekspeditionen. 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 maskinskrrevne. Illustrationer returneres kun såfremt indsenderen anmoder herom. Ellers indgår billederne i DJKs arkiv.

Oplag: 2.400 eksemplarer

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

ISSN 0107-3702

Medlemmernes blad

DJKs medlemsblad »jernbanen« går nu ind i sit fjerde årti - og i den anledning har redaktionen iværksat »andet trin« af den lay-out mæssige ændring, der skal give læserne mere for pengene. Hidtil har bladets tekst været brudt om i to spalter, men for at give mulighed for et mere levende og fleksibelt lay-out har redaktionen valgt bladets 30-års dag som anledning til at gå over til tre-spaltet format.

Vi har den glæde, at mange af bladets læsere bidrager med interessante artikler om alskens emner både i Danmark og udlandet - og det betyder, at redaktionen gerne vil have muligheden for at give læserne et endnu større udbud af artikler og nyheder.

Derfor har vi nu valgt at gøre den trykte flade på hver side større, idet man dels kan præsentere gode fotos større og bedre, dels kan rumme mere stof på en side. Den nye ombrydning svarer i målene til dagens standard for adskillige blade, blandt andet vore naboklubbers publikationer: SJK's »Tåg« og NJK's »På Sporet«. Desuden er det redaktionens hensigt at udvide sidetallet en smule, idet det kan gøres indenfor de eksisterende økonomiske rammer.

Fra tid til anden får vi fra medlemmerne respons på redaktionens arbejde i form af ideer og kritik, og det er vi meget glade for: Uden disse tilbagemeldinger er det meget svært at vide, om man nu gør det rigtige. I dette nummer har et af foreningens medlemmer, Steen Larsen, således et læserbrev om »jernbanen«s indhold og anvendelighed for medlemmer. Generelt må vi sige, at »jernbanen«s struktur gør det vanskeligt at få de helt friske nyheder frem. Men vi prøver. Problemet er, at mange detailbeslutninger om udrangering af materiel, omlægning af trafik m.v. - ud over de helt store linjer - først bliver kendt så »tæt på« begivenheden, at det reelt er teknisk umuligt for »jernbanen« at fortælle det, før det er sket. For eksempel kom lukningen af Århus Havnestation (bagsiden) først til redaktionens kundskab et par uger før det skete. M.h.t. maskinløb o.l. kan vi kaste spørgsmålet ud til læserne: Er det noget man ønsker - idet vi dog tillader os at antage, at vi ikke taler om »selvfølgeligheder«. Dette ville simpelt hen være for omfangsrigt at bringe. Men hvis nogen har lyst og oplysningerne til at skrive en artikel om de efterlyste emner, tager redaktionen gerne imod. I det hele taget bestræber vi os på at gøre bladet så alsidigt som muligt - med både historie og aktuelt stof, dansk og udenlandsk, stort og småt.

Grundlaget for det hele er imidlertid, at der er folk, der har lyst og eksakt viden til at skrive læseværdige artikler. Og det er der, kan vi se. Men flere er altid velkomne. Det samme med fotos: Vi kan altid bruge en række aktuelle fotos fra begivenheder på det danske jernbanenet - flere af Danmarks dygtigste amatør-jernbanefotografier sender jævnligt fotos til os, men vi kan godt bruge flere.

Vi håber på en frugtbar debat - og imødeser at modtage mange interessante artikler i det kommende år. Så skal vi nok til gengæld gøre vores yderste for at strikke et læseværdigt blad sammen.

For »jernbanen«s redaktion
Anders Riis.



Med de nye motorvejsbroer vest for Århus bliver længdebanen krydset hele fem gange på 50 km

Af Erland Egefors

Ved anlægget af motorvejen mellem Århus og Skanderborg blev den østjyske længdebane ikke krydset. Motorvejen er anlagt nord for banelinjen. En ny viadukt, der fører Randers-Stilling vejen over banen vest for Stilling, var faktisk eneste ændring i banens miljø dengang.

Så billigt slipper man ikke om ved det ved motorvejen vest om Århus. Der er valgt en linjeføring, der bevirker krydsninger af

Planer og kort:
Vejdirektoratet.

Broernes

længdebanen tre gange, foruden den eksisterende motorvej vest om Randers, der krydser længdebanen to gange. Vil man opleve eller fotografere længdebanen uden alle disse broer - og de ændringer som anlægget iøvrigt af motorvejen medfører, er det absolut sidste ud kald.

Strækningen Århus - Randers er af særlig historisk interesse, fordi det er den første jernbane i Nørrejylland, åbnet den 4. september 1862. Strækningen Århus - Fredericia blev først åbnet 6 år senere, fordi den blev sinket af krigen i 1864. Linjeføringen er i det store og hele uændret siden 1862. Man kører den dag i dag ad den historiske strækning. Væsentligste ændringer er forlægnin-gen Stevnstrup - Randers fra 1936, der muliggjorde gennemkørsel i Randers, således at rebroussement blev overflødigt. Strækningen Langå - Laurbjerg blev dobbeltsporet i 1908 som den første, fordi åbningen af »Den skæve Bane«, Laurbjerg - Silkeborg - Bramminge, forøgede trafikken. Den sidste strækning, der fik dobbeltspor, var Hinne-rup - Hadsten i 1938.

Lige gennem Bilka

Den oprindelige lov for den østjyske motorvej udstak en linjeføring øst om Brabrand Sø og parallelt med Hasle Ringvej. Mod-standen mod denne linjeføring var stor, blandt andet fordi motorvejen ville gå igen-nem tæt bebyggede områder, og førte i 1974 til dannelsen af »Århus-komiteen stop Motorvejen«, der gik på tværs af partiskel. Komiteen fik den østlige linjeføring skrin-lagt, men hvor den ellers skulle placeres, var der vild uenighed om. Et af forslagene var rabiat: umiddelbart vest om Brabrand Sø, igennem Årslev Skov (der er fredsskov!)



Tog mod Århus i kurven ved Yderup en sommeraften i 1982. På dette sted føres motorvejen over banen, føres videre nordpå godt 4 km, og krydser derefter igen banen mellem Yderup og Mundelstrup.



længdebane

og tværs igennem lavprissupermarkedet Bilka ved Tilst.

Hver gang motorvejen var til debat i Århus amtsråd og byråd, blev den flyttet vestpå, men et stort flertal ville have den så østligt som muligt. Derved kunne motorvejen fungere som aflastningsvej for Ringgaden og Ringvejen og derved spare kommunen for anlæg af en ringvej mere. Denne debat kunne have fortsat i det uendelige, hvis ikke politikerne i folketinget havde truffet en stor beslutning: loven om den faste forbindelse over Storebælt. Et appendix til denne lov er motorvejen til Nordjylland, der skal være færdig samtidig med motorvejsbroen over Storebælt, hvorfor det pludselig hastede med en fastlæggelse af linjeføringen for motorvejen vest om Århus. Der blev derfor truffet en linjeføring igennem, som går igennem naturskønne områder og tæt forbi idylliske landsbyer som for eksempel Åbo, Skibby, Kasted og Geding.

Foruden de viadukter, som skal føre motorvejen over længdebanelen ved Rætebøl, Yderup og Geding, skal der opføres en viadukt til A26, hovedvejen Århus-Viborg-Hanstholm. Mellem 8-kilometerstenen og 12-kilometerstenen forlægges hovedvejen syd om Mundelstrup Stationsby og Mundelstrup by, hvorved vejen gennem disse byområder aflastes for gennemgående trafik. Til gengæld får beboerne i Mundelstrup en motorvej i baghaven. Hovedvej 26 skal føres over banen på en lang viadukt og der bliver ved krydsning af motorvejen et stort udfløtningsanlæg.

Også den gamle Hammelbane, der blev nedlagt i 1956, berøres af motorvejen. Umiddelbart vest for Ormslev Station, ved gården Harlevholm, krydser motorvejen over banens tracé. □

Ikke blot mellem Århus og Randers berører det nye motorvejs-anlæg den jyske længdebane. Også længere nordpå bygges der broer over banen: Midt mellem Hobro og Sdr. Onsild (nedlagt 1972) krydser den nordlige del af motorvejen, hvortil bro- og jordarbejder allerede stort set er afsluttede, banen, og nord for Hobro berører anlægget af en ny forbindelsesvej til motorvejen banen. Endelig krydser den nuværende Aalborgmotorvej jernbanen syd for Svendstrup J. Såvidt vi kan opgive det, vil en bilist i 1993 undervejs fra Aalborg til Storebælt krydse længdebanelen 12 gange: En gang mellem Aalborg og Hobro, to gange mellem Hobro og Randers, fire gange mellem Randers og Århus, to gange på Vejle-fjordbroen, to gange mellem Vejle og Odense og én gang mellem Odense og Knudshoved (- altså forudsat at Storebælts-forbindelsen som ventet bliver forsinket...) Red.

Kortet viser med tyk streg motorvejens forløb nord for Brabrand. Broerne over banen ses tydeligt.

Tredages rundrejse i Sydsverige

1400 km med vort norske udflugtstog på jernbane-turistrejse. Vi besøger smal-sporsbanen Fågelsta-Vadstena, Vasaslottet i Vadstena, Pershyttan gruvor (museum), fotokørsler på Bergslagsbanen og Dal-Västra Värmland Järnväg, sejlture på Vättern og på Dalslands Kanal i skøn natur gennem mange skibssluser, besøg ved akvadukten i Håverud og ved Varberg fæstning. En rigtig togrejsseudflugt med turistmæssigt indhold i smuk natur.

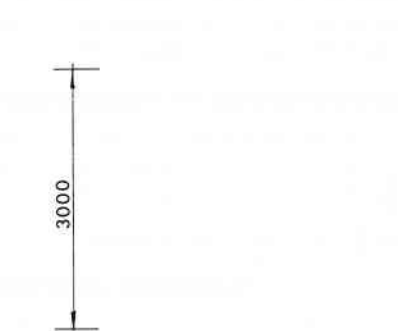
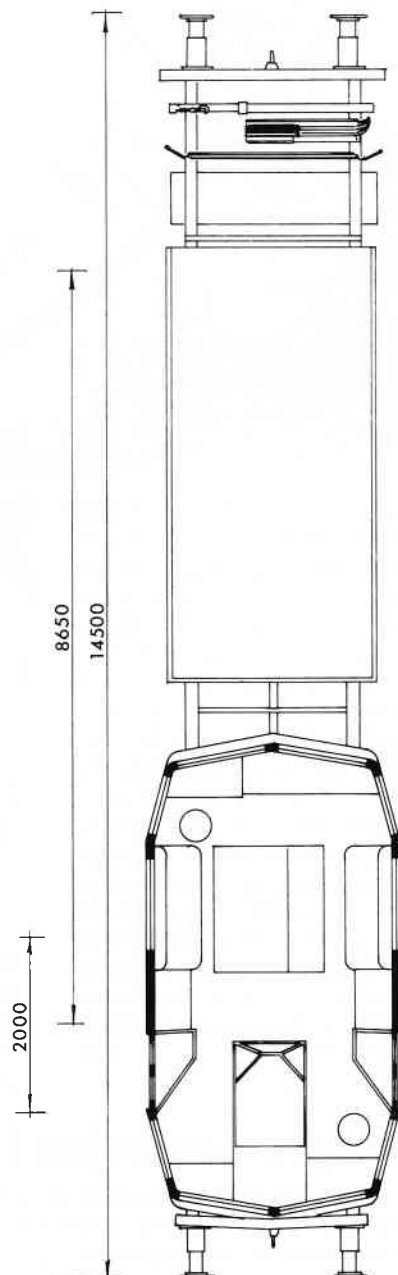
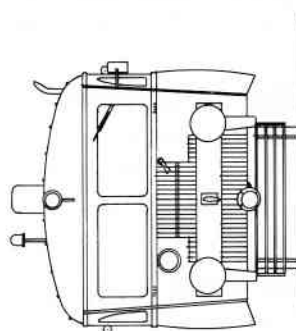
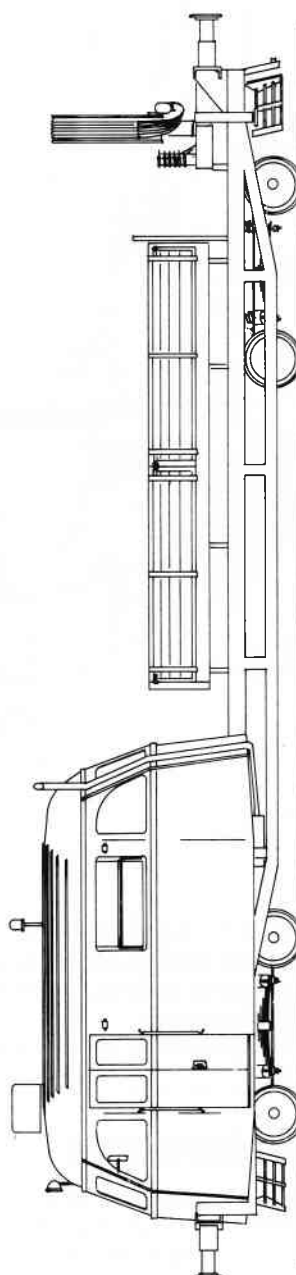
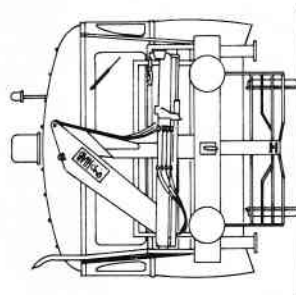
Motorveterantog fra København/Malmø til Kiruna

Med vort norske veterantog (bygget 1952-1954) i sammenhæng med en svensk udflugt med gamle skinnebusser - kan vi byde på en syv-dages tur helt til Kiruna via indlandsbanen, som nu er i farezonen.

Rekvirer program for disse udflugter hos:

Nordisk Jernbane-Klub

Telefon: 42 17 88 04 (bedst 18-22) eller 42 12 06 16



Med denne tegning af Vestbanens motortrolje indleder vi i »jernbanen« en ny artikelserie. I hvert nummer fremover vil vi gå »tæt på« et stykke materiel, en bygning eller lignende med relation til jernbanens verden. Hver gang fulgt af plan-tegninger, som John Rasmussen, Århus, har været så venlig at udarbejde specielt til brug for »jernbanen«. I de følgende numre vil »jernbanen«s læsere kunne se tegninger bl.a. af DSB litra ZC (»kadavervognene« fra Blaakilde Møllers Fabrikker), Århus Østbanegård og FFJ T 1010. Hver gang vil tegningen være ledsaget af en kort tekst og foto(s) af det omhandlede stykke materiel/bygning.

Ombygninger af standardmateriel har igen tiden ført til mange besynderlige skabninger - ikke mindst på privatbanerne, hvor lokalt initiativ har skabt lokale løsninger på lokale problemer. Og selv om det her drejer sig om et unikt stykke materiel, er det dog ikke mere unikt, end at ideen er brugt stort set overalt, hvor der har kørt skinebusser af Hilding Carlsson-typen (altså den type, vi i Danmark kalder Scandia-skinnebussen).

Ligesom ved ophavet til skinebus-troljen var svenskerne også først med en ombygning af bedagede skinebusser til arbejds køretøjer af alskens slags. De lette køretøjer var meget velegnede til formålet, idet de uanset spor-standard m.v. kunne operere overalt, selv på de mest usle sidespor.

De første køretøjer, der i Sverige blev genstand for ombygningen fra skinebus til »skinnelastbil«, var de to-akslede skinebusser af den ældste type, fra midten og sidste halvdel af 1930'erne. De var hurtigt blevet slået af banen af deres nyere artsfæller med bogier. Bogieskinnebusserne var både mere komfortable og rummelige end de toakslede skinebusser, og hvor behovet kunne dækkes med to-akslede skinebusser, blev persontrafikken oftest lagt om til rutebiler i løbet af ganske få år. Samtidig fik SJ stadig flere af de mere moderne skinebusser, og det betød, at man i midten af 1950'erne stod med et antal overtallige skinebusser af den to-akslede type - busser, der kun var mellem 10 og 20 år gamle og på ingen måde udslidte.

Et antal af disse blev ombygget til troljer til brug for SJs baneafdeling, og ombygningen faldt så heldigt ud, at man senere fortsatte med at ombygge de større bogie-skinnebusser, da de i begyndelsen af 1960'erne efterhånden blev overflødiggjort som følge af en omfattende oprydning i svenske sidebaner.

De ombyggede svenske skinebusser viste sig både anvendelige og solide - ja, faktisk har selv nogle af de ældste, to-akslede skinebusser på denne vis overlevet langt ind i 1980'erne (se foto).

På de danske privatbaner har baneafdelingerne i vidt omfang kunnet klare sig med bedaget godsvogns-materiel og udrange-

rings-modne damplokomotiver. I nyere tid er Triangel-motorvognene med forkærlighed blevet anvendt til baneanarbejder - de robuste og pålidelige vogne indbød ligefrem til det. I begyndelsen af 1960'erne lod Gribskovbanen sin Triangelvogn M 5 ombygge til motor-trolje, da man efterhånden savnede et moderne instrument til baneafdelingen. Og sammen med de svenske ombyggede skinnebusser blev den »stamfader« til den række skinnebus-troljer, der i årene 1970-80 blev ombygget på de danske privatbaner.

OHJ var først med at føre tanken ud i livet. Gennem 60'erne havde man knyttet mange kontakter til det svenske især på grund af den livlige handel med brugte »dadelæsker« fra SJ og TGOJ, og da man efter en handel med de likviderede Aalborg Privatbaner stod med en overtallig skinnebus-motorvogn, sendte man bud til Sverige efter tegninger. Det meste af passager-afdelingen blev fjernet, og i stedet blev den fritlagte



Vestbanen motortrolje MT 1 i Mariager 1990. Foto: Anders Riis.

Jernbanen set i streger (1):

Vestbanen - motortrolje MT 1

undervogn forstærket, så den kunne bære last og lad. OHJ 43, som troljen blev litereret, kunne tages i brug i 1971, og den fungerede både som en »lastbil på skinner« med kran m.v. - og som et rullende mandskabsrum, idet der var bevaret et fag vinduer og siddepladser til et arbejds hold på op til seks personer mellem de to fronter.

Ombygningen vakte interesse rundt om i Danmark - de fleste privatbaner stod med overtallige skinnebusser og en slunken kasse, og ideen med på denne måde at skaffe sig en billig trolje slog an.

Vestbanen havde fra Varde-Grindsted

Jernbane blandt andet overtaget skinnebusser VGJ Sm 7, som var i rimelig stand (i øvrigt havde den som FFJ Sm 15 på Aalborg Privatbaner kørt side om side med

Tekst: Anders Riis
Tegning: John Rasmussen

den anden ombyggede skinnebus, OHJ 43 (ex AHB Sm 13)). Dette køretøj blev udvalgt som genstand for ombygningen, som skete efter tegninger fra OHJ. Imidlertid indbyggede Vestbanen flere »forbedringer« i for-

hold til OHJ-skinnebussen, der blandt andet savnede normale puffere og træktøj. Sådant blev Vestbanens trolje udstyret med, ligesom man satte et mere avanceret lad - nemlig et brugt lastbil-lad - på køretøjet. Endelig indrettedes troljen med frokoststue og spisebord til arbejds holdet. 1975 var den klar, og den gjorde i mange år nytte på Vestbanen.

Flere baner påtænkte ombygning af deres sidste skinnebusser til troljer, men kun på Østbanen blev det til alvor. Her kan Østbanen MT 102 fortsat findes i aktivitet - som den eneste af de tre skinnebus-troljer i Danmark.

Både på OHJ og på Vestbanen har mere moderne materiel fortrængt troljerne - OHJ 43 blev udrangeret i 1987, og samme år afhændede Vestbanen sin trolje til MHVJ, der siden har renoveret motor m.v. og nyder stor glæde af troljen. Samtidig skal man ikke glemme, at den også er et stykke jernbanehistorie - et kapitel i skinnebussernes levnedsløb....

Data:

OHJ 43: Scandia 1947, byggenr. 19330. Opr. NPMB Sm 2, 1961 til AHB Sm 13, 1969 til OHJ, 1971 ombygget til trolje OHJ 43. Op-hugget 1987.

Vestbanen MT 1 (tegningen): Scandia 1951, byggenr. 20744. Opr. OHJ Sm 16, 1965 til FFJ Sm 15, 1969 til VGJ Sm 7, 1972 til VNJ, 1975 ombygget til trolje Vestbanen MT 1, 1987 til MHVJ/DJK.

Østbanen MT 102: Scandia 1952, byggenr. 20839. Opr. HOJ Sm 4, senere HOJ Sm 411, 1967 til ØSJS Sm 14, 1980 ombygget til Østbanen MT 102. □



De kan endnu - de gode gamle toakslede »rålsbussar«. SJ 3112, bygget i 30'erne, i Kristinehamn 1985. Foto Anders Riis.



Murerlærlingene fra Hillerød går til den.
Foto: Oscar Meyer.

Bro i Bloustrød

*BRO EFTERLYSES, det var overskriften på en artikel om Bloustrødbanen og et af vore største ønsker for at komme videre.
Men når nøden er størst, kan hjælpen ligge lige for døren*

Af Oscar Meyer

Genne vore mange forbindelser og personer, der har interesse for jernbaner og veterbaner i særdeleshed, dukkede en mæcen op. Vort ønske var ganske ubilligt - to stk. brodragere, længde 16 meter og bæreevne mindst 20 tons mellem brofæster og piller.

Sådanne svende hænger almindeligvis ikke på træerne - men i dette tilfælde var de kasseret af den tidligere bruger som for klodsede og tunge. Nu lå de på lager og ventede på at blive kasseret.

Da vedkommende havde læst artiklen om den manglende bro, blev jeg ringet op og tilbudt dragere af ønskede længde men vægt pr. stk. kun syv-otte tons. Det lød forjættende, men hvordan på dem transportere op til Bloustrød teglværk? Med bane - umuligt - vi mangler et sidespor til Nordbanen. Men tænk: den ædle giver ville ved lejlighed besøge flytningen.



Underlagsplader på.

Banens julegave

Torsdag den 27. december skulle en meget stor kransættevogn komme med dragerne.



Der var engang...

...et vingehjul, der var vartegn for Bloustrødbanen. En stor sag, der ikke sådan lige er til at flytte rundt med. Men det er altså lykkedes for ukendte gerningsmænd at bortføre det 300 kg tunge monument. Hvis nogen har set dette hjul »gå på vingerne«, tager Oscar Meyer meget gerne mod tips...
Fotos: Oscar Meyer.



Der var anslået en køretid på to timer - læsning kl. 8.30. Vi regnede med kl. 11.00 i Bloustrød. Men modsætningsvis bane-transport, hvad skete? Da jeg kørte ind på teglværksområdet hvem lå foran mig på vejen - den store sættevogn. Vi fik kontakt - støtteben blev rigget ud, kæder monteret - og dragerne svinget ud på et par jernbane sveller. Så langt, så godt og tungt.

I de forløbne måneder havde banens eget personale slidt i det med at støbe (forhøje) de tidligere landfæster - ligesom det med velvilje fra Hillerød Tekniske Centralskoles murerafdeling lykkedes at forhøje de to bropiller af mursten. Forhøjelsen var nødvendig for mulig passage med de tre roebelokomotiver, der er ca. 1/2 meter højere end de lokomotiver, teglværket brugte.

Så var det »bare« at løfte og svinge de to gange otte tons ud på plads. - Det gør man altså ikke bare ved at knipse med fingrene.

Igen ud med hatten - vi skulle bruge en meget stor mobilkran, en sådan beløber sig til ca. 1.000 kr. pr. time - nærmeste Hillerød Autokran.

Også til dette sidste dukkede der en sponsor op. Nye aftaler. Nu gjaldt det om at få broen på plads. Autokranen kunne kun fredag den 4. januar 1991, så vi aftalte kl. 08.30 - lige når det var blevet lyst. Kranen kom lidt før tid, riggede sine støtteben til - og var klar til at begynde opgaven 08.30.

Stropper på, finde ligevægten, og så hejse stille og roligt samtidig med en svingning. Sænke langsomt, og drageren lå på plads. Det samme gentog sig med den anden. Det var bare det. Broen på plads, tid: 25 minutter. Bravo til den dygtige chauffør og kranfører.

Der var beregnet to timer, så der blev tid til at flytte en værktøjsmaskine - Schapper, vægt fem tons, fra lager til vores værksted. Brodragerne er beregnet til montering af 45 kg. skinner direkte uden sveller. Den færdige bro kan desværre kun bære vægten af et MY lok. Det har vi dog ikke tænkt at ønske os.

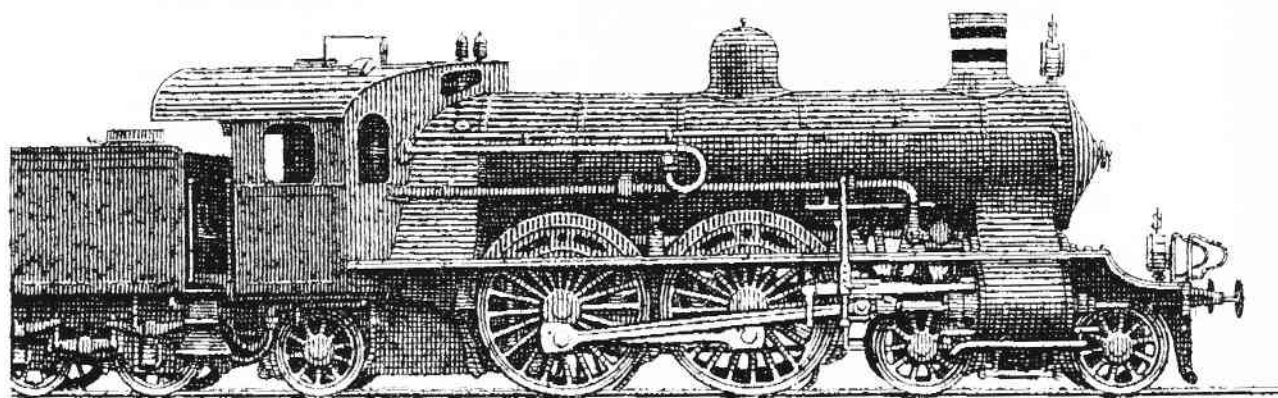
Må jeg på dette sted rette en meget stor tak til vore to sponsorer for stor hjælpsomhed og offervillighed. De ønsker begge at være anonyme. Også stor tak til Hillerød Tekniske Centralskoles murerafdeling. □



Færdig. Nederste fotos: Henrik B. Hansen.

DANMARK LITRA P 1907

4.75



BO BONFILS del

1991

KÜHLMANN

Lokomotiver på frimærker

I forrige nr. skrev Jørgen Holm om udenlandske frimærker, men nu kommer både A- og P-maskiner, MY'ere og IC/3-tog til at pryde danske breve

Det har i flere år været et ønske i postvæsenet at udgive en serie med danske lokomotiver. En sådan serie er det lykkedes at indpasse i særfrimærkeprogrammet for 1991. Den 14. marts udgives derfor en serie på fire lokomotiver, der hver på sin måde og for sin tid, har været epokegørende for jernbanehistorien mere end 100 år tilbage i tiden. Følgende fire lokomotiver er valgt som motiv:

Damplokomotiv litra A

(værdi: kr. 3,50):

A-lokomotiverne blev bygget i perioden 1882-88 hos Hartmann i Tyskland, og kørte fortrinsvis på de jysk-fynske strækninger. De sidste af typen var i drift helt frem til 1956.

Damplokomotiv litra P

(værdi: kr. 4,75):

P-lokomotivet, konstrueret af maskinchef

ved DSB O.F.A. Busse i 1907, en ny type hurtigtogslokomotiv, der blev benyttet langt op i 50'erne.

Diesellokomotiv litra MY

(værdi: kr. 3,75):

Damplokomotivets afløser, der bl.a. med sin større trækraft hurtigt overflødiggjorde damplokomotiverne.

IC3-toget, litra MF

(værdi: kr. 3,25):

Det nyeste danske bud på fremtidens persontog, der med sin opbygning i moduler (selvkørende togsæt) skulle kombinere hurtighed, komfort og sikkerhed.



Kunstneren bag frimærkerne hedder Bo Bonfils, og frimærkerne, der alle er i stålstik i to-tre farver, er graveret af Arne Kühlmann. Framærkerne er i et nyt format (20,20 x 47,20 mm) som, populært udtrykt, svarer til to Dronning Margrethe II frimærker, der er lagt ned.

Frimærkehæfte

I forbindelse med udgivelsen af de fire lokomotivfrimærker udgives også et frimærkehæfte med damplokomotiv Litra A til kr. 35,00 for 10 stk.

Førstedagskonvolutter (FDC)

Ved udgivelse af nye frimærker foretager Postens Framærkecenter særlig førstedagsstempling af de nye frimærker. Førstedagsstempling sker kun på udgivelsesdagen og kun ved Postens Framærkecenter. Førstedagsstempler er særlige stempler med motiv, der knytter sig til frimærkeudgivelsen. Bo Bonfils, der har tegnet frimærkerne, har også tegnet motivet til stemplet. Han har ligeledes illustreret førstedagskonvolutten.

Souvenirmappe

De fire lokomotivfrimærker udgives desuden i en særlig souvenirmappe, der udover omtale af de enkelte lokomotiver, også indeholder lidt jernbanehistorie. Indlagt i souvenirmappen er rabatbilletter til DSBs jernbanemuseum i Odense. Souvenirmappen købes til frimærkernes pålydende værdi, kr. 15,25.

Samtlige produkter i forbindelse med udgivelsen af frimærkerne kan købes ved at anvende kuponen i vedlagte nummer af PFC-Journalen nr. 1/91 eller hos Postens Framærkecenter, Vesterbrogade 67, 1620 København V., tlf. 31 24 50 22.

Postens Framærkecenter (PFC)



En gris

Af Anders Riis

Det er en rigtig våd fredag morgen. I blanke kaskader står vandet ned og fylder tagrender, nedløbs- og afløbsrør.

Håndværkerne, der er i færd med den arkitekttegnede modernisering af Hobro til IC/3-station og et passager-venligt ansigt for en lille million kroner, står i tørvejr under det antikke perrontag ved spor 1.

Til gengæld fosser vandet gennem perrontaget lidt længere henne. Som det har gjort i efterhånden mange år. I små bække løber det ned ad trappen til perron-tunnelen - hvor det om vinteren kan danne en dekorativ glidebane på trappen....

Tørvejr er det heller ikke for det lille tog, der holder klar i spor 1 med kurs mod havnen. Forspændt lokomotivet MH 302 - DSBs ældste af typen, med 30 år på bagen - venter toget med de to godsvogne kun på, at intercity-togene skal komme ud af byen, så der kan blive stillet over til havnebanen.

Jens Hougaard og Villy Mortensen er kommet hertil med lokalgodstoget fra Randers til morgen, som de kommer det hver morgen. Hobro er en vigtig station på DSBs gods-net - mængdemæssigt kan den måle sig med både Århus og Randers.

Med Ove Nørgaard, der kommer fra Hobro, er trekloveret fuldtalligt. En klarmelding kommer over radioen fra stationens fungerende, Søren Peter Laursen, og vi er på vej med nye forsyninger til depotet for enden af banen.

I syd-enden af stationen svinger skinnerne i en skarp kurve til venstre, og udsigten til fremtiden i form af en signal-bro, forberedt til at bære el-køreledninger, forsvinder ud til højre af synsfeltet hurtigere, end man kan nå at sige »IC/3-tog«.

Med ét er vi på landet - og uret er sat 25-30 år tilbage.

GIV AGT!

Et rustent skilt ved banelegemets side forkynder her, at toget stadig fløjter ved overskæringen, og Jens Hougaards hånd søger for, at det sker.

Et stykke længere henne passeres byens festplads med scene m.v., hvor Hobro hvert år holder sin byfest - »Ambu-festen«, opkaldt efter en velgørenhedsfest til fordel for byens første ambulance en gang i 1920'erne.

★

Ud for Hobros rådhus standser rangertrækket første gang. Herfra er det skridtgang, til endestationen nåes. Villy Mortensen og Ove Nørgaard går ud og spærrer for biltrafikken og klatrer derefter op på hvert sit

Omløbet ligger et godt stykke fra Tuborg-depotet - idyllisk mellem bygninger og træer.



med gods i

Fotos: Jens Munk

trinbræt forrest på lokomotivet for at sikre, at ingen kommer i vejen.

Mere end én bilist har gennem tiden gjort forfamskede manøvrer ved synet af et tog midt i det hele her i Rørholmsgade. Men alt løser sig som regel efter en festlig zig-zag mellem lokomotiv, fortov og fodgængere - krydret med de ekstra indtryk, lyskrydset med et pludseligt skift til rødt og et lokomotiv bagved kan gi'.

Fra førerhuset på MH 302 ser man situationen sådan lidt fra oven - og ta'r den med ro. Værre er det, hvis parkerede biler er for tæt på sporet. Her gælder ingen kære mor - er bilisten ikke lige i nærheden, bliver bilen flyttet af Falck - på bilistens regning. Det har dog været et meget større problem ved Randers havn i sommer, fortæller personalet: - Folk skulle jo bare se spækhuggeren....

Overskæringen for hovedvej E 45 er på luksuriøs vis udstyret med tre blinklys til hver side - men alligevel har Jens Hougaard fra lokomotivets førerhus et øje på hver finger. Somme tider har bilisterne lidt for travlt.... Sporet løber i en grøn og fredelig korridor mellem korn-siloer, haver og garager. Her



Klar til afgang fra Hobro station. Et tip til foto-folket: 4. maj 1991 døbes Hobros IC/3 tog, og i den forbindelse kører både IC/3 toget og MHVJs veteran tog på havnebanen.

Der er gods i Hobro. Og ikke mindst i havnebanen, med kælenavnet »Havnegrise«, der mandag til fredag stamper sig vej ad den knap tre kilometer lange jernbane fra Hobro banegård til havnen.

Følg med på rangertrækket på en af Danmarks havnebaner en dag i sensommeren 1990 - fra spor 1 på Hobro Banegård, gennem skov, gader og fodgængerfelter til Endestation Tuborg

Ud for Hobro Rådhus kører rangertrækket ind i Rørholmsgade, som det følger ca. 300 m.





En arbejdsplads, der snart forsvinder - førerrummet på et MH-loko. Bemærk i billedets venstre hjørne trykluftflaskerne til start-luften.

stiller man vognene på omløbet og kører videre til Tuborg-depotet med MH'eren. Først skal vognene med tomme kasser og flasker hentes - så kan de andre stilles ind. Ved Tuborg ender sporet nemlig blindt ved hegnet. Før fortsatte det længere ud - til den gamle Blåkilde Mølle og ud mod Vindø teglværk - men nu er der endestation her.

★

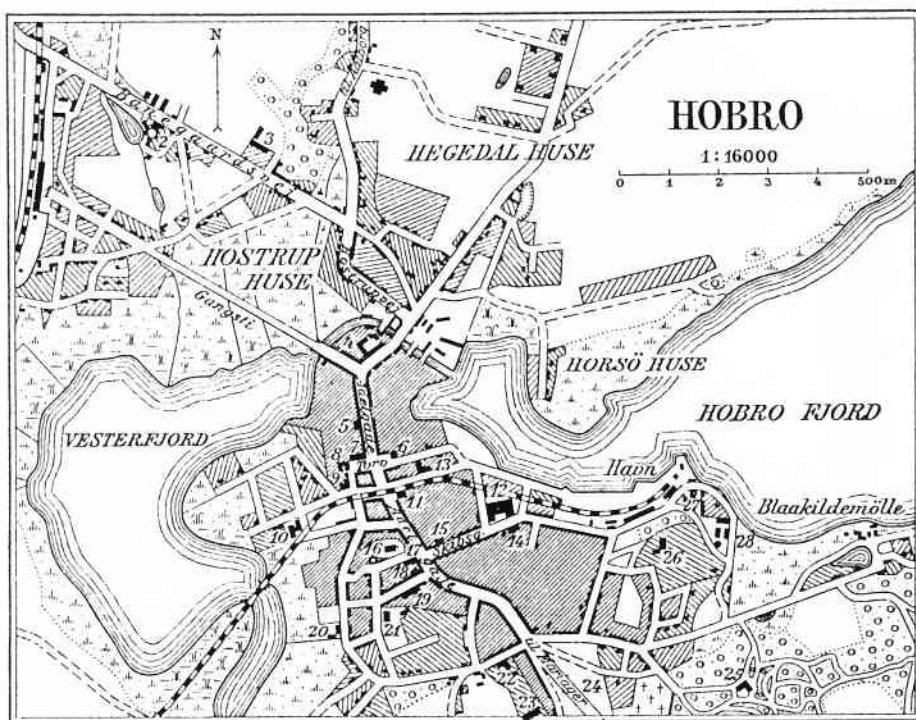
Efter rangeringen går det atter op gennem byen.

Der er ikke så meget at køre med længere, fortæller DSB-folkene. På Hobro havn er Tuborg-depotet langt største kunde - men spor-nettet ligger der, klar til gødnings-transporter og hvad man ellers kunne tænke sig. Selv om det for en årrække siden var på tale at nedlægge havnebanen, skete det, at man lokalt fandt ud af en langt billigere måde at sætte banen i stand, end tallene viste hos planlæggerne. Følgen var, at havnebanen overlevede - dengang.

Hvem ved - måske er det den samme tankegang med lokale initiativer, der gør, at DSB i Hobro stadig har mange godskunder. På banegården og fra de tilhørende sidespor i Hobro og Ø. Doense læsses hver

arbejdsdag i gennemsnit mellem fem og ti vognladninger med hver op til 35-40 tons gods - og det er blandt andet eksport-virk-somheder, der benytter banen. I første halv-

år af 1990 er der således sendt vogne til både Sverige, Norge, DDR, Polen, Bulgarien og Italien....
MH 302 og de to vogne til Fredericia ruller



Tegnet og reproducert ved Genmælethens topografiske Afdeling 1920

- 1 Banegaard
- 2 Hødal Vandmølle
- 3 Kommuneskole
- 4 Spritfabr. "Fortuna"
- 5 Apotek
- 6 Sparekasse for Hobro og Omegn
- 7 Museum

- 8 Ting- og Arresthus
- 9 Teater og Borgerforening
- 10 Elektricitetsværk og Kommunekontor
- 11 Bank f. Hobro og Omegn
- 12 Svineslagteri
- 13 Posthus og Telegrafstation

- 14 Teknisk Skole
- 15 By- og Herredskontor
- 16 Kirke
- 17 Grand Hotel
- 18 Andelsbank
- 19 Alderdomshjem
- 20 Realskole

- 21 Kommuneskole
- 22 Sygehus
- 23 Tuberkulosehospital
- 24 Markedsplads
- 25 Brølløse
- 26 Albionhouse
- 27 Toldkammer
- 28 Gasværk

Hobro og havnebanen, som det så ud 1920. Dengang var banen endnu ikke forlænget til Blåkilde Møllens Fabrikker. Kortet genfindes i Daniel Bruuns topografiske værk »Danmark« (udg. 1920-22).



En regnvåd E 45 byder ikke denne gang på bilister, der »lige skal nå over«...

ind mod de andre gods-sidespor på bane-
gården. Havne-turen er slut, og som
sædvanligt er der en række andre gods-
vogne at tage med på tilbagevejen mod
Randers. Med MH'eren's maksimale 60
km/t går det stille og roligt sydpå ad stræk-
ningen til Randers.

Det varede længe, inden Hobro by
fandt ud af glæden ved at have en hav-
nebane. Selv om havnebanen allerede
er hjemlet i anlægsloven for Randers-
Aalborg strækningen i 1860'erne, blev
forbindelsen mellem bane og havn først
etableret 1901, som sidste led i den mo-
dernisering og udvidelse af Hobro-Åle-
strup-Løgstør strækningen i 1893. I
denne forbindelse blev også Hobros
nuværende stationsbygning opført, og
den pompøse murstensbygning er net-
op blevet indstillet til fredning.

Anlægget af havnebanen var ikke
helt enkelt, idet banen overvinder en
større højdeforskel - der i sin tid forhind-
rede anlæg af stationen nærmere ved
Hobros centrum - og det krævede store
jorðarbejder. Samtidig løber en del af
banen over tidligere sumpet terræn ved
Hobros inderfjord. Anlægget varede fra
1899 til 1901 og blev ledet af ingeniør
Vieth - der derefter ansås for kvalificeret
til en stilling som driftsbestyrer ved den
nyåbnede Ebeltoft-Trustrup Jernbane.

Efter de senere års rationalisering foregår
godstrafikken til og fra Hobro med lokal-
godstog det første stykke vej: De standsen-
de godstog er sparet væk.

Imens ligger de blanke skinner på hoved-
linjen og koster det samme - uanset om de
ser mange eller få tog.

Og under perron-taget på perron 1 er der
stadig gratis styrtebad, da rangertrækket

atter ankommer.

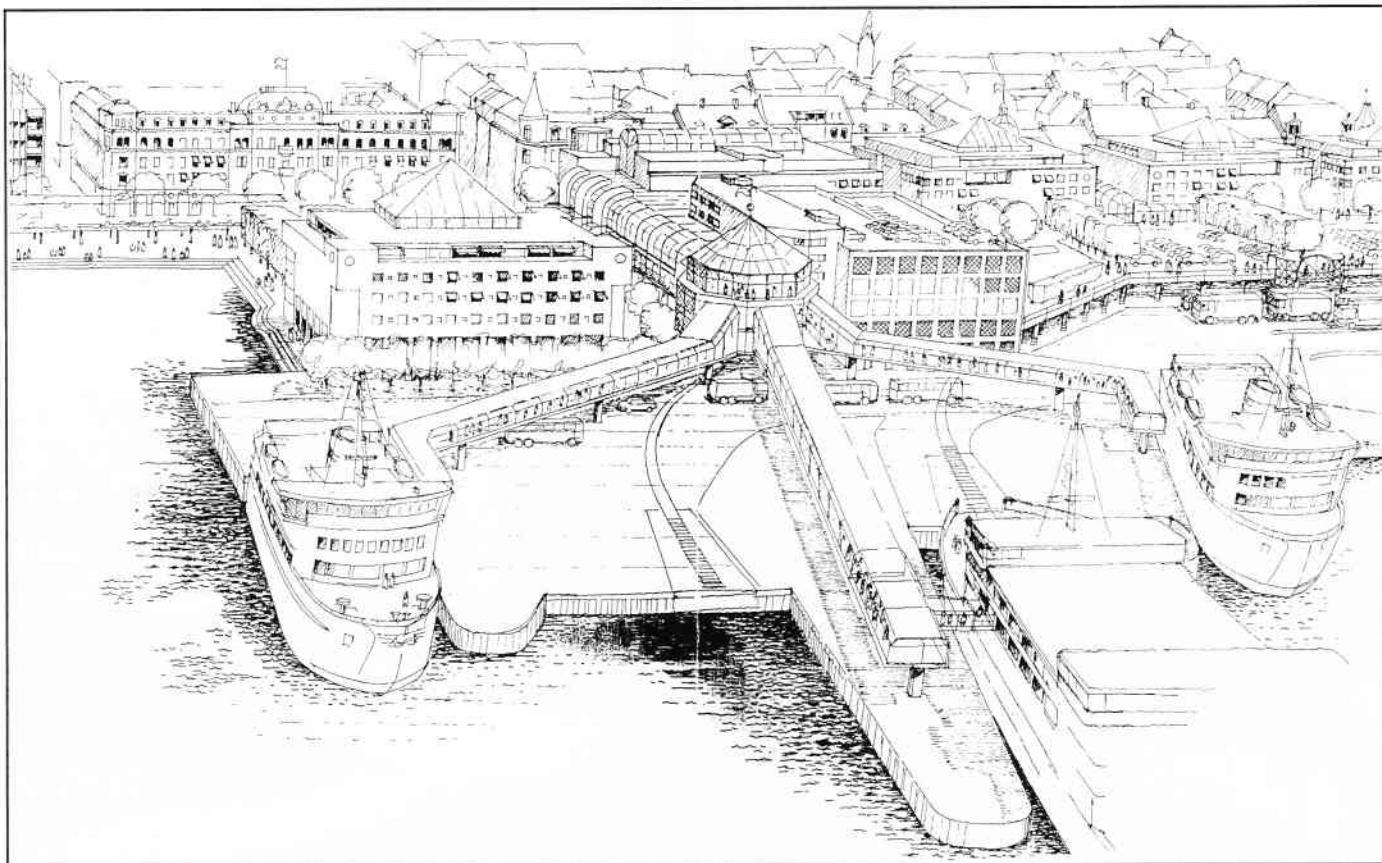
Nå, men IC/3'eren kører jo også fra per-
ron 2...

★

Beretningen om turen med Hobros havne-
bane og pressefotograf Jens Munks bille-
der har tidligere været bragt i ugebladet
Hobro-Nyt.



Mellem byens huse går det afsted midt i gaden...



»Nya Knutpunkten«, som byggeriet tager sig ud i arkitektens fantasi. Tydeligvis har denne arkitekt mere begreb om bygningers udseende end om færgers og bilers. Tegning: Nya Knutpunkten.

Knudepunkt ved Øresund

I forrige nummer af »jernbanen« beskrev vi den nye færgeterminal i Helsingør - men hvad sker på den anden side af Øresund?

Af Erik B. Jonsen

»Bangårdsprojektet«

I efteråret 1984 indgik Statens Järnvägar (SJ) og Helsingborg kommune en aftale som indebærer, at det centrale Helsingborg helt skifter udseende, og at byen bliver både et nationalt og internationalt knudepunkt for færger, tog og iøvrigt alle slags køretøjer på hjul.

Fra marts 1987 og frem til juni i år er Helsingborg som følge heraf en af Sveriges største byggepladser, men anlægsarbejderne er gennemført efter et minutiøst planlagt program, således at den lokale trafik, togtrafikken og færgetrafikken med Danmark har været besværet i beskedent omfang. Investeringen i Helsingborgs fremtid som internationalt transportcentrum er kommunens hidtil største, idet byen - sammen med SJ og private interessenter - investerer henved 2 mia. kr. i sv.kr. i projektet (1988-priser).

»Bangårdsavtalet« medfører, at Helsingborg nu får en ordentlig placering på jernbanekortet, det vil sige, bliver en station på selve »Väst kustbanen« mellem Göteborg og Malmö (og ikke på en »blindtarm« af en sidebane), hvilket vil være af stor betydning,

når SJ's højhastighedstog »X 2000« sættes i trafik på denne strækning i 90'erne. Endvidere forsvinder en række trafikproblemer fra byens centrum, når to stationer bliver til én, og to færgelejeområder bliver til et - og jernbanegodstrafikken er flyttet til anlæg, hvor en rationel håndtering kan finde sted.

Aftalen af 1984 går ud på, at der anlægges:

- et færgeleje i Helsingborg sydhavn med tilhørende sporanlæg, herunder en ny rangerbanegård i Raus (syd for Helsingborg) for opstilling af overførselsvogne - til brug for nyetableret godstærgeoverfart Helsingborg-Københavns Frihavn. Denne forbindelse - DanLink - blev som bekendt taget i brug i november 1986,

- en enkeltsporet tunnel gennem byens centrum til brug for persontog,

- nye færgelejer for persontogs- og biloverførsel til og fra Helsingør. Lejerne placeres i den indre havn, og der etableres fælles opmarchområde for DSB- og SFL-færgetrafikken, der fremover drives i fællesskab mellem selskaberne med totalt seks færger, hvoraf de to - med betydelig større kapacitet end hidtil - nyanskaffes,

- en ny fællesterminal for færge-, tog- og bustrafik. Jernbanestationsdelen anbringes for perronnernes vedkommende (fire spor ved to øperroner) under gadeniveau. I terminalkomplekset indgår også parkeringshus, hotel og tre kontorhuse.

Aftalen af 1984 erstattede en tidligere aftale med SJ af 1945, som gik ud på, at Färjestationen i nord og Centralstationen i syd skulle sammenlægges hen over en opfyldt indre havn. Den plan modsatte folkeopinionen i Helsingborg sig, og resultatet var, at helsingborg'erne i yderligere 41 år måtte le-



ve med »manden med det røde flag«, rangerlederen for de utallige rangertræk på forbindelsessporet - med vogne mellem Helsingborg F. og Helsingborg C.

Tunnelen under centrum

Efter licitation blev anlægget af »Citytunneln« overdraget et konsortium »Spåret«, bestående af to store svenske entreprenørvirksomheder.

Tunnelbyggeriet startede i september 1988, men forud var gået et helt års arbejde med omlægninger af vand- og kloakledninger, nedramning af spuns vægge ud mod havnebassinet, forstærkning af fundamenter for de bygninger, der ligger op til den ca. 1 km lange tunnel, hvilket var nødvendigt, selv om tunnelforløbet næsten er identisk med det tidligere forbindelsesspors placering.

Den del af tunnelen, der omfatter flere spor (stationsdelen), har måttet forankres med 15-30 m lange ståltag, der er støbt ned i den porøse stengrund for at undgå, at grundvandet på et senere tidspunkt løfter tunnelsektionen. Der er arbejde i åben grav mellem spuns vægge, og tunnelen støbtes i sektioner af 15 meter af gangen, først bundplade, derefter vægge og loft. Arbejdet forsinkedes i begyndelsen af uventede store geotekniske problemer, men forsinkelsen indhentedes, og betontunnelen var færdig i henhold til planerne efteråret 1990.

Efterfølgende er BANVERKET - som siden medio 1988 er de svenske baners organisation for anlæg og vedligeholdelse af faste anlæg - gået i gang med sporlægning, skinner på betonsveller i skærbeballast anbragt oven på en lyddæmpende polyuretanmåtte. Disse arbejder - inkl. stationsdelen af tunnelen - samt signalmontage og ophængning af køreledning, er klar senest i maj 1991.

Tunnelens nordlige del går over i et langt trug, og sporet dukker op i dagslyset midt i den nuværende færgestations område. Her fortsætter sporet op på nye betonramper, der erstatter den over 100 år gamle stålbro-indføring til Helsingborg F. Betonramperne har dels kunnet støbes på endelig placering eller er støbt ved siden af bestående stålbro og derefter sideforskudt på plads, efter at sektionen af stålbroen er fjernet. Toggangen har kunnet opretholdes under anlægsarbejderne, kun afbrudt i et par tre døgnperioder i november 1989 og november 1990. Den sidste etape, overføringen over Drottninggatan, udføres i dagene 21. - 23. maj 1991.

Tog fra Ängelholm (og nord derfor) føres fra den 10. juni 1991 igen ad den direkte linie (og ikke via Åstorp-Kattarp), idet BANVERKET reaktiverer strækningen Ängelholm-Kattarp, der har været uden trafik siden sommeren 1982.

I den nye stations sydlige del, hvor sporene kommer op i gadeniveau, har BANVERKET sammenbundet det nye sporet med det bestående dobbeltspor med Ramlösa og anlagt de fornødne spor til de nye færgelejer med tilhørende rangerhoveder m.v.

En stor del af det nye terminalanlæg er i øvrigt placeret på det område, der tidligere udgjorde Helsingborg C. SJ's persontogstrafik koncentreredes af hensyn til anlægsarbejderne helt til Helsingborg F. i juli 1987. Indtil den nye station tages i brug, består Helsingborg C. af et enkelt spor ved en beskeden midlertidig perron til brug for Läns- og trafikken Malmöhus' »Pågatåg« (regionaltog) til Lund/Malmö.

Terminalkomplekset

Vinder af konkurrencen om udformningen af det store terminalkompleks blev et forslag benævnt »Nya Knutpunkten«. Fire ud af

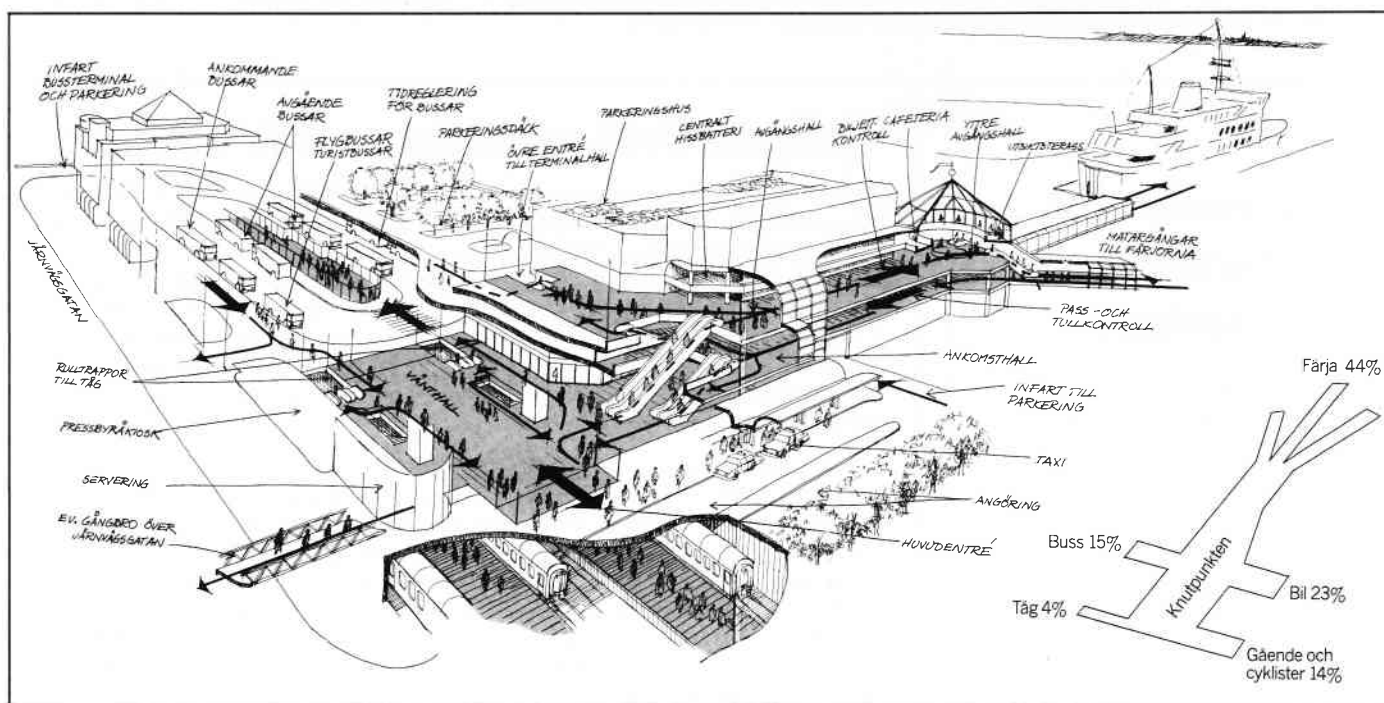
fem indbudte konsortier indleverede forslag. Lokalpolitikere og tjenestemænd fra Helsingborg kommunes anlægsorganisation »Bangårdsprojektet« valgte »Nya Knutpunkten« på grund af projektets æstetiske tilpasning til det omgivende bymiljø og dets funktionelle kvaliteter som et komplekst trafikknudepunkt.

Foruden tog-, færge- og busterminaldelene består »Nya Knutpunkten« af et hotel med 160 senge, parkeringsanlæg med 1.250 pladser og tre kontorhuse på i alt 22.000 m² etageareal. Terminalkomplekset, der står klar til indvielse den 9. juni 1991 (hotellet dog først i efteråret 1991 og kontorhusene først helt i 1992), opføres af et konsortium bestående af fire af Sveriges største virksomheder i bygge- og anlægsbranchen.

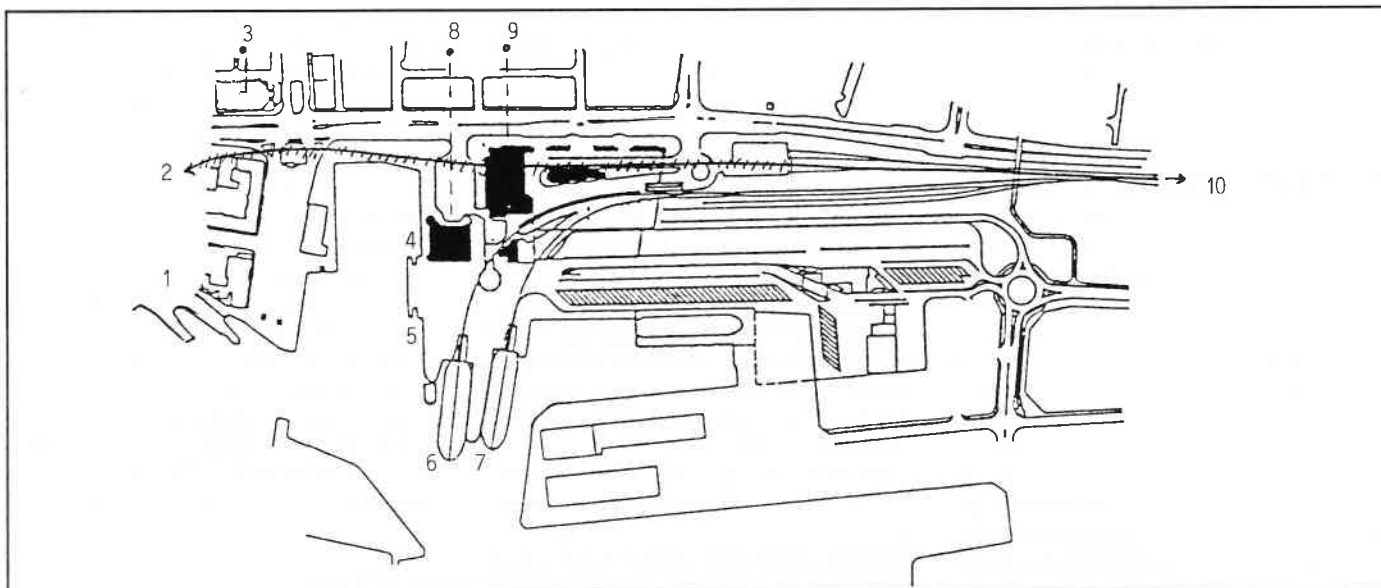
Ibrugtagningen

Trafikdelene af det store terminalkompleks tages i brug den 9. juni 1991, samtidig med SJ's overgang til sommerkøreplan (af ukendte årsager - en uge senere end jernbanerne på det europæiske kontinent). Indvielsen bliver knap så festlig som ønsket, da anlæggene på dansk side (antagelig) først kan tages i brug den 4. november 1991. Forsinkelsen i det danske Folketing, betinget af et pludselig opstået krav om en anlægslov, medførte, at DSB og SFL først kunne bestille de to nye storfærger i april 1990, med levering af den ene sent i efteråret 1991 og den anden i det tidlige forår 1992.

Det medfører igen, at Helsingborg F. ikke kan nedlægges den 9. juni 1991 som planlagt, da DSBs små jernbanefærger skal anvendes til persontogsoverførsel i hele »K91 sommer« og en del af »K91 vinter«-perioden, indtil begge de to nye storfærger er sat i drift. Det giver en rodet trafikafvikling i mindst en 8 måneders periode, og det for-



»Nya Knutpunkten« i »eksploderet« tegning, udarbejdet af projektets folk.



Skitse over den del af havneområdet i Helsingborg, der berøres af anlægsarbejderne. 1: Färjestationen (der definitivt lukkes 3. november 1991). 2: Citytunneln - med togstrækning mod Ängelholm (vist delvist og skraveret). 3: Rådhuset. 4: Leje for SFL-færge (nedlægges). 5: Leje for SFL-færge (udbygget og fortsat i brug). 6: Leje for nye store tog- og bilfærger (tages i brug 4. november 1991). 7: Leje for »Prinsesse-færger« (tages i brug 19. august 1991 - forberedt for fremtidig brug som anført under 6). 8: Nyt hotel. 9: Ny fællesterminal (indvies 9. juni 1991, tages i brug dagen efter). 10: Togstrækning mod Lund-Malmö / Hässleholm. Tegning: Helsingborg kommun / Bangårdsprojektet.

sinker Helsingborg kommunes planer om at opføre attraktive boligblokke på den gamle færgestations grund.

Fremtiden

»Bangårdsprojektet«, planlagt som et vigtigt transportcentrum ved Sveriges grænse til EF, anser Helsingborg kommune stadig som en nødvendig investering i fremtiden.

Planerne om en fast forbindelse mellem Malmö og København kan imidlertid ikke undgå at kaste en slagskygge over projektet. DSB og SJ har netop udsendt et revideret oplæg »Øresundstog 1998«, der beskriver, hvorledes betjeningen med jernbane kan foregå i Ørestadsregionen, hvis en fast forbindelse står klar i det nævnte år.

Konsekvensen af blot en jernbaneforbin-

delse vil være, at persontogsoverførsel mellem Helsingborg og Helsingør falder bort, ligesom godstogsfærgen Helsingborg-Københavns Frihavn må antages at blive nedlagt, og én af årsagerne til, at Helsingborg satsede så hårdt på »Banegårdsprojektet«, var netop, at 40% af den kommunale havns godsomsætning kommer fra jernbanegodstrafik med færger.

Men så meget kan ske - eller ikke ske - i århundredes sidste årti, så Helsingborg behøver vel ikke tage sorgerne på forskud. Muligheden for, at miljøbejstrede politiske partier kan stoppe bildelen af den faste forbindelse over Øresund, eksisterer - og så må Helsingborg trøste sig med biloverførslerne i det nye knudepunkt - der i øvrigt under alle omstændigheder vil kunne fungere efter hensigten i en række år.

Læsere, der vil vide mere, henvises til en netop udkommet bog: »Skånsk järnväg« (Frank Stenvalls Förlag, Malmö 1990, SEK 195,-), der udover afsnit om de skånske baners historie, afsnit om banernes lokomotiver og vogne - af den meget kompetente jernbanehistoriker Yngve Holmgren - indeholder særdeles interessante artikler om jernbaneforbindelserne mellem Sverige, Danmark og kontinentet i fremtiden, dels Marie Skoglund: »SJ och framtiden« og dels et interview af Gunnar Scandin med kanslichef Philip Moding fra »Sydvästra Skånes Kommunalförbund«. »Skåne i Europa år 2000 - järnvägens chans«. Bogen anmeldes i »jernbanen« nr. 2/1990. (red. anm.)

□

4 lokomotiv-lanterner sælges

Ombygget til 220 volt. Alle lanterner er pæne og af nyeste type fra damploko.

Prisidé: fra 1000,-/stk.

Henvendelse på
tlf. 31 65 79 85.

Lokomotiver og færger - nok en gang

Flere medlemmer har tilsendt oplysninger i tilknytning til Poul Thiesens artikel i »jernbanen« 5/1990 - om »usædvanlige materieltransporter med færge«. Således skriver Thomas Nørgaard Olesen, Frederiksværk:

Da De sjællandske Statsbaner i 1883 skulle have leveret en serie F-maskiner, var storebæltsoverfarten endnu ikke kommet i gang med jernbanefærger (de kom først den 1. december). Lokomotiverne blev derfor sejlet over bæltet med den splinternye Lillebæltsfærge »Hjalmar«, der beklageligvis ikke havde samme bredde som de normale Storebæltsfærger, så de halvfærdige lejer i Korsør og Nyborg blev temmelig slemt beskadigede, men lokomotiverne kom over.

Mogens Krøijer, Lillerød, skriver:

I tilknytning til Poul Thiesens interessante artikel i »jernbanen« nr. 5, vil jeg gerne ud-
dybe afsnittet om S-maskiner i Fredericia. Nr. 721 og 722 blev i 1924 leveret fra Borsig i Berlin Tegel. De blev kørt over Padborg til Fredericia og derfra sejlet til Masnedø. De resterende 18 maskiner, nr. 723 til nr. 740, blev bygget hos Frichs til levering i 1927 og 1928. Nr. 723 til nr. 727 blev også sejlet fra Fredericia til Masnedø. Vi er nu nået frem til juni 1927 og så kommer tresporede M/F Korsør i drift på Storebælt. Det bevirker at de sidste 13 maskiner, nr. 728 til nr. 740, nu p.g.a. det lige midterspor på M/F Korsør, tager den lettere vej over Fyn.

□

Jernbanenyt - kort fortalt

I dette nummer: Privatbanerne, Veteranbanerne og Udland.

Privatbanerne



Lyngby-Nærum-Jernbane

Den smukke, men aldersstegne bro over Mølleåen blev i efterårets løb totalt renoveret. Meget af den gamle bro er dog genanvendt, og når broen til foråret skal sandblæses og males vil den igen være et smukt var-tegn indpasset i de meget naturskønne omgivelser.

Nærumbanen opretholder fortsat 10-minutters drift i myldretiderne, og til den daglige drift er fire motorvogne tilstrækkelige. LNJ er dog fortsat på udkig efter en ekstra motorvogn, mens en eventuel ombygning af de to helt nyrenoverede styrevogne er skrinlagt. De henstår fortsat ved remisen. Nærumbanens spor er ikke hvad det har været, og banen søger derfor investerings tilskud til et nyt langskinspor fra 1992/93.

Den 25. august fejredes 90 årsdagen med bl.a. veteranogtkørsel.

Jan Forslund



Under renoveringen af Mølleåbroen på LNJ måtte de rejsende tildels benytte bus. Til det formål var Østbanens bus 132 indfarskrevet. Foto i Ørholm 2. december 1990: Bruno H. Pedersen.

Ordhunden

Sidste nummers sporhund vandrede rundt på Ringsted station, hvor Lollandsbanen Ym 60 afventer klarsignal fra perron 4 til Nakskov. At dømme efter besvarelserne var opgaven rimelig svær - der blev gættet på såvel Hillerød, Nyk. F., Slagelse, Korsør m.f.

Blandt de rigtige besvarelser blev Peter Henriksen, Næstved, den heldige vinder.

Dette nummers ordhund rummer et kodeord, som sammensættes af talkoderne, der er indsat i opgaven. I nummerrækkefølge danner kodeordet et langt ord - af jern-

banemæssig spidsfindighed. Du skal ikke indsende selve opgaven, blot kodeordet på en lap papir. Løsningen sendes til redaktionen i Holte, Vasevej 19a, 2840 Holte, senest d. 10. marts.

FORBERED		PIGE GODS- LOKO	EKS- PRES- LOKO	FÆR- GE	MOD- STAND	SKIMTE LEJE- HUS	LANGÅ EJ- STRUP	TID	PIGE FORBIN- DELSE	ELEKTROMO- TORISK KRAFT	KARRU- SELER	DEL AF ROMA	RIS- SKOV	
TRYKSAGER								TID						
BOSS					16					2				
ARTI- KEL KØR		FØRSTE HJÆLPE- MIDDEL	FOR- MÅET				2C RØDBY FÆRGE	FYSIK- STUD.!	3			23		
							HJÆLP							
	STEN- LØSE		FOR- STA- VELSE	4		FORDI	2C HJUL- DEL	FØR FÆRGER B1				5	NUAN- CER	
B1	VEJLE	1	JERN- SKULP- TUR						1B1	B1 MOTOR- VOGN	12	GODS- TOGS- LOKO		
ENER	PIGE- NAVN			2C1										
			KAMP TIL- TALE		6		TRÆ	ONDE	24		10	KONSO- NANT TARM		
PER- SON		7	8	ESKILDSTRUP		PIGE LEGEMS- DELE	9	KÆR- TEG- NEDE	EGERN- SUND	FREM- KOMME C-LOKO	11			
ØRER	13			REMME		22	INDSET KATTE- RØD				DYR BØDE			
1E	2A		BE- HOL- DERE						HOL- LANDSK SYSTEM	SJÆL- DENT FOR- NAVN		VOKAL LEVER		
VÆLDIG	GRYN													
		14	RUM				SIGNAL- FIRMA		25	BØL- GEN			15	
			TROLD- HEDE											
STAND		17	28	DERES			ARTI- KEL		PERSON- VOGN	CIFRE HOVED- LITRA	18	19	20	
				2C1										
RD		21			27	2	COPYRIGHT PWS OG »JERNBANEN« 1991		SPIL- LER	26	29		ANBE- FALET	30



Plantog i Bandholm Havn, 14. juli 1990. Foto: Carsten Buhl.

Året på Museumsbanen

Uddrag af driftsberetningen for Maribo-Bandholm 1989/90.

Af Carsten Buhl

I driftsperioden fra 1. oktober 1989 til 30. september 1990 har Museumsbanen trafikeret strækningen mellem Maribo og Bandholm 63 dage.

Der har i driftsåret været et mindre fald i antallet af rejsende i plantogene, idet der blev befordret 8.834 rejsende mod 9.193 i 1989. Der er kørt 952 plantogskilometer med damplokomotiv og 120 plantogskilometer med diesellokomotiv mod henholdsvis 1.056 og 80 sidste år. Forskydningen beror på en reduceret kørsel om lørdagen og en udvidelse af perioden for aftentogene til at omfatte både juli og august. Totalt er der således kun kørt 1.072 plantogskilometer mod 1.136 plantogskilometer sidste år. Antallet af personkilometer pr. togkilometer er derved steget lidt fra 64,7 i 1989 til 65,9 i 1990.

Kørsel med lokale særtog er steget betydeligt, idet der er kørt 736 togkilometer i særtog m.v. mod tilsvarende 520 særtogs-

kilometer i foregående driftsperiode. Med særtogene er der befordret 5.580 rejsende mod tilsvarende 4.016 rejsende tidligere.

I alt er der således befordret 14.414 rejsende på Museumsbanen mod 13.209 i den foregående driftsperiode.

De mange driftsdage var fordelt på de 11 af årets måneder, og det er udtryk for en betydelig sæsonspredning. Men samtidig er det klart, at juli måned er Museumsbanens højsæson. På den travleste uge udsendtes 12 plan- og særtog fra Maribo.

Som sædvanlig kørtes en del juletog i december måned. Her var det mindre sædvanligt, at der den 16. december måtte udsendes et snerydningstog forud for særtog 9761 på grund af snefald den forgående dag.

I januar blev der optaget film på Bandholm station og i toget til en film om arbejdsbevægelsens historie.

Køreplanen for 1990 blev ændret på flere måder. Generelt blev togene tidligerelagt, formiddagstogene på lørdage blev inddraget på grund af ringe benyttelse, og aftentog-

gene blev flyttet fra tirsdag til onsdag, så de kunne betjenes af personalet til torsdagstogene. Den nyindrettede udflugtsvogn Uc 2 blev en del anvendt af selskaber i plantogene, idet vognen typisk blev placeret på sidespor i Bandholm mellem dagens første og sidste plantog.

Dansk Jernbane Klubs ferietur »Danmark for fuld damp« besøgte Museumsbanen i juli med et tog bestående af spise-, sove-, cykel- og personvogne med damplokomotivet DSB K 564 som trækraft.

I flere tilfælde indgik særtogskørsel med Museumsbanen som en del af større, lokale arrangementer. I juli måned kørtes særtog for Maribo Jazzfestival og for Maribo Børnefestival, og i august var der tilslutning til Sildefesten i Bandholm - alle arrangementer gennemførtes i det smukkeste solskin.

Søndag den 1. juli kørte tog 51 fast på havnen i Bandholm. Yderligere måtte toget meldes nedbrudt, da injektorerne på lokomotivet ØSJS 2 svigtede. M 9 udsendtes som hjælpemaskine og fremførte tog 52 til Maribo med en forsinkelse på 85 minutter. I

mellemtiden blev LJ 20 fyret op, og dette lokomotiv fremførte resten af dagens tog. Driften har iøvrigt været regelmæssig.

Kørsel på fremmede baner

Med udgangen af oktober 1989 ophørte Lollandsbanen med at trafikere godsbanen Maribo - Holeby. Det fik Dansk Jernbane Klubs udflugtsafdeling til at arrangere en fotoudflugt til Holeby og Bandholm den 31. marts 1990. Mellem Maribo og Holeby kørte Museumsbanen med et historisk godstog, mens udflugtdeltagerne fulgte toget i bus og fotograferede undervejs.

Årets andet arrangement på fremmede baner foregik i august i Frederiksværk, da Det Danske Stålvalseværk fejrede sit 50 års jubilæum. Som led i rundvisninger kørte damptog på 3 dage godt 1.600 gæster fra hovedporten ind på værket i halvtimesdrift. Togene bestod af damplokomotivet LJ 20 fra Museumsbanen og 2 personvogne fra Helsingør Jernbaneklub. De 2 søstermaskiner til LJ 20 - nr. 13 og 23 - blev i sin tid solgt af Lollandsbanen til Stålvalseværket, hvor de begge nåede at rangere på værket i nogle år, før de endte i smelteovnene.

Lokomotiver & vogne

Istandsættelsen af personvognen KSB C 20 kunne afsluttes i maj måned, hvor den blev sat i drift i nyrevideret stand. De sidste arbejder på den omfattende bl.a. nye plader på endeperroner, montering af inventar og maling. Projektet blev påbegyndt i 1985, og det har været ganske omfattende. Revision er ligeledes udført for personvognen A 1, pakvognen D 1 og udflugtsvognen Uc 2. Sidst nævnte er tillige blevet udrustet med borde og stole til 26 personer.



LJ M9 måtte træde hjælpende til ved gødningstransporter for LJ. Foto oktober 1990: Carsten Buhl.



ØG 3 i Maribo, sep. 1990. Foto Carsten Buhl.

Damplokomotiverne ØSJS 2 og ØG 3 fik kedlen trykprøvet midt i 1990, mens vandforrådet på LJ 20 er forøget med ca. 350 liter ved indbygning af en ekstra bundrammetank.

På diesellokomotivet LJ M 9 blev resten af motoren overhalet (de 3 cylindre blev overhalet sidste år). LJ M 10 er endeligt ophugget, dog således, at der er indvundet reservevedele til brug for M 9. Motoren på den nyanskaffede rangertraktor HFHJ T 3 blev udskiftet, ligesom bremseudrustningen er fornyet med henblik på, at traktoren både kan anvendes til rangering og til let strækningsskørsel.

Til brug for opmagasinering af reservedele modtog Museumsbanen 2 lukkede godsvogne litra Gs fra DSB.

Damplokomotivet ØSJS 3 - Faxe - blev af-

sendt på vognbjørn til Gedser remise i oktober, mens postvognen OHJ D 232 blev afsendt til Tølløse via Køge i august måned. Omflytningerne sker med baggrund i ønsket om at placere mest muligt museumsmateriel under tag. Tilbage i Maribo har vi nu museumsmateriel udendørs, der fylder en sporlængde på knap 80 m. Af disse vogne har specielt de lukkede godsvogne med trævognkasse (svarende til 40 spormeter) behov for placering under tag. Behovet skal ses i relation til, at Museumsbanen udnytter en sporplads i rundremisen på 120 m og i vognhallen på 140 m.

Faste anlæg

Som beskæftigelsesarbejde er der udført træfældning og buskrydning på Bandholmbanen mellem Maglemer og Merritskov T, og Museumsbanen har kørt et ukrdtssprøjetog over hele banen.

Opholdslokalerne i remisen i Maribo er forbedret med en »fin stue«, og udendørs er indrettet et mindre blomsteranlæg.

Mastesignalet på Bandholm station er nedtaget til reparation. Signalet stammer fra Stensved station på Kalvehavebanen. Til Museumsbanens samling af historiske sikringsanlæg er modtaget betjeningspulten fra Lollandsbanens første fjernstyringsanlæg fra 1966. I sæsonen var udstillet et indisk blokanlæg til sammenligning med danske signalanlæg.

Personale

Inden for driftsperioden er 1 lokomotivfyrbøder godkendt til lokomotivfører og 1 lokomotivfyrbøderaspirant er godkendt som lokomotivfyrbøder. For sikkerhedsprøvet personale er afholdt et efteruddannelseskursus.





Sæsonen 1990 blev den første med VNJ DL 12 i trafik - og lokomotivet viste sig uundværligt, da AHJ ML 5203 efter et nedbrud måtte tages ud af drift i adskillige måneder. Foto ved V. Tørslev, 20. maj 1990; Mogens Duus.

1989/90 - et aktivt år på Mariagerbanen

Driftsåret 1989/90, det 21. i Mariager-Handest Veteranjernbanes historie, bød på masser af udfordringer til Mariagerbanens medlemmer. Samtidig lykkedes det at fastholde trafikniveauet i forhold til de seneste fem år

Af Anders Riis

Når man skal se tilbage på driftsåret 1989/90, kan man konstatere, at det ikke blev det mindst begivenhedsrige år på Mariager-Handest Veteranjernbane. Året blev præget af et højt aktivitetsniveau, både hvad angår materiel, strækning og trafik, og i driftsåret faldt de sidste brikker på plads for et af de største anlægsarbejder, der er blevet og vil blive udført i forbindelse med veteranjernbaner i Danmark - den nye tunnel under Den Jydske Motorvej.

Med 24.821 rejser med MHVJs tog kan driftsåret 1989/90 betegnes som tilfredsstillende. Banen fastholder dermed godt og vel gennemsnittet fra de fem foregående år, hvor antallet af rejser har svinget mellem 14.775 (1986/87) og banens absolutte rekord-år 1988/89 med 30.269 rejser. Gennemsnittet fra 1984-89 ligger på 24.201 rejser pr. sæson. For at udnytte personale- og materiel-ressourcer bedst muligt gik man i 1990 ned til to ugentlige driftsdage i juli - og det kunne naturligvis mærkes som

et fald i passagertallet for Randers-Mariager togene. Dertil kan føjes, at Randers Havns temporære turistattraktion netop i MHVJs højsæson i juli, spækhuggeren »Spække«, i høj grad stjal billedet fra de dampende aktiviteter på det tørre....

Udebanearrangementer har der været mange af, og især kan nævnes kørslerne i forbindelse med Skagensbanens 100 års jubilæum 24. juli. MHVJ havde i god tid i forvejen fået overdraget brugsretten til Skagensbanens motorvogn M 2, bygget som personvogn C 42 af Scandia 1924 og ombygget af Triangel til motorvogn 1928. Dette køretøj, der i årevis har været henstillet i Skagen i fortræffelig stand, men berøvet sin motor, blev kompletteret med en af MHVJs reservemotorer af Leyland-fabrikat, naturligvis hovedrepareret på MHVJs værksted, og vognen blev i øvrigt restaureret af MHVJs arbejdsbold i Frederikshavn. Sammen med APB M 1, SB B 11 og en C-vogn transporterede den i jubilæumsdagene ikke mindre end 2000 rejsende på Skagensbanen. Samtidig præsenteredes vognene SB F 3 og F 4, der af Scandia i 1930'erne

blev leveret som de første moderne stål-boggievogne til en privatbane, i restaureret stand i Skagen. Disse vogne er restaureret af MHVJ-medlemmer i Odder. I forbindelse med jubilæet fik MHVJ overdraget ejendomsretten til de to historiske vogne.

DL 12 i drift

Diesellokomotivet VNJ DL 12 blev sat i drift 31. maj 1990 efter en omfattende istandsættelse og har gjort god fyldest på banen. AHJ ML 5203 var ude af drift efter et motorhavari i februar (en banemotor skulle udskiftes), og samtidig benyttede MHVJs maskinafdeling lejligheden til at renovere hele lokomotivets undervogn. ML 5203 er, når disse linjer læses, atter i driftsklar stand. Motorvognen HHJ M 2 har varetaget kørslerne på Odderbanen, og i juli ankom et fjerde medlem af »Firkanter-familien« til MHVJ: SB M 4, Frichs 1935, der med sine 500 HK er det kraftigste af »Frichs-firkanterne«. Det skal dog renoveres gennemgribende bl.a. i dieselmotoren, før det er køreklart. Indtil videre er lokomotivet derfor henstillet inden-

dørs andetsteds i Jylland - i lighed med skinnébussen HBS Sm 210.

Endelig har MHVJ i driftsåret disponeret over en femte »Frichsfirkanter«, VNJ 11, lejet af Kolding Lokomotiv Klub.

Lidt om damp

I damp-afdelingen har lokomotiverne VLTJ 7 og DSB F 653 trukket læsset, idet Mariagerbanens stærkeste trækraft gennem 19 år, HV 3, i december 1989 blev taget ud af drift for at gennemgå en særdeles omfattende S-revision. Det er arbejdsholdet i Viborg, der tager sig af denne opgave.

I Viborg har også foregået et mere upåagtet restaureringsarbejde, idet godsvoggen MFVJ Q 102, den eneste tilbageværende af MFVJs godsvogne, har gennemgået en omfattende istandsættelse.

Indenfor feltet »bane og bygninger« har man færdiggjort bygning af et nyt stationskontor i Handest. Den siden 1970 anvendte kioskvogn ved siden af sporet, AHJ Dc 72, var efterhånden i for ringe forfatning, og senest blev den i foråret 1990 udsat for omfattende hæværk. Den er nu erstattet af en ny kioskvogn sydøst for sporene, og der er etableret perron i tilslutning til den nye bygning. Det er aftalt, at Limfjordsbanen overtager AHJ Dc 72, som trods sin ringe stand stadig er komplet med original indretning m.v.

På banen

Baneafdelingen afsluttede i foråret flere års arbejde med etablering af et nyt automatisk overkørselsanlæg ved Kåthedevej ved V. Tørslev. Med dette anlæg er den sidste af Mariagerbanens trafikmæssigt »sorte pletter« fjernet.

Sejlivet ukrudt har gjort det nødvendigt at sprøjte strækningen to gange i driftsåret - ved hjælp af sprøjtetroljen, opbygget på undervognen fra AHB Sb 17. Sammen med firma Per Årsleff, der stillede med en skinnelørende gravemaskine, er en tredjedel af banens grøfter i årets løb blevet retableret - til gavn for svellernes levetid.

Endelig er brand-beredskabet i form af pulverslukkere m.v. blevet moderniseret i samtlige lokomotiver, motorvogne, togfører-vogne m.v.

Beskedent overskud

Driftsregnskabet viste en indtægt på 381.204 kroner, hvoraf de 318.321 kroner stammede fra personbefordringen, 33.074 kroner fra bidrag (Remisekomiteen) og 29.809 kroner fra andre indtægter.

Udgifterne beløb sig til 379.497 kroner, og det betyder, at banen kom ud med et beskedent driftsoverskud på 1.707 kroner.

Banens tre damplokomotiver har i årets løb rullet 2400 km, og DSB F 653 har med 1163 km været mest anvendt.



De fleste ved, hvordan et damplokomotiv fra MHVJ ser ud, så her er i stedet billede af noget helt andet: Direkte tog Mariager-Kappeln. Mo 1835 har nu hjemsted i den sydslevigske by og eskorterer her FSFs nyherværelse, en svensk S1-maskine fra 1953, hjemad i opfyret stand. Foto i Lunddalen på MHVJ: Anders Riis.

Blandt diesellokomotiverne, hvoraf banen tæller fire styks, har de tre køreklare rullet 3253 km. Heraf har VNJ DL 12 alene tilbagelagt de 2118 km.

Derudover råder MHVJ over rangertraktorerne VLTJ 16, DSB Ardelt 119 og MFVJ Pedershaab-traktor. Sidstnævnte er ikke køreklar, mens VLTJ 16 klarer rangeringen i Mariager og DSB 119 er stationeret i Frederikshavn.

Blandt banens fem dieselmotorvogne er den eneste ikke køreklare, RHJ M 4, fortsat genstand for restaurering, omend arbejdet til tider må hvile til fordel for vedligeholdelse og reparationer på det kørende materiel. De fire øvrige motorvogne rullede til sammen 8154 km, og APB M 1 var den flittigste med 3302 km.

Motortroljen MT 1 fra Vestbanen er blevet anvendt til arbejdstog og inspektionskørsel.

13 personvogne har været anvendt og vedligeholdet i 1989/90. De har tilsammen rullet 19.738 km. Mest kørte AHB C 45 med 2815 km.

Tre pak- og postvogne har kørt 879 km., hvoraf DSB DO 5604 tegner sig for de 845. Mest flyttet blandt de 24 godsvogne var

Læs mere om:

Byggeriet af motorvejsbroen over MHVJ i næste nr. af »jernbanen«. Med en længde af knap 70 m får jernbaneunderføringen mest karakter af en tunnel.

Sidste:

Til den igangværende revision af HV 3 har Augustinus-fonden netop bevilget 25.000 kr. *Red.*

FFJ T 1010, der som vandvogn tilbagelagde 767 km.

Antallet af aktive medlemmer steg fra 64 i 1988/1989 til 70 i 1989/90.

I tal har persontrafikken formet sig som følger, sammenlignet med driftsåret 1988/89:

Antal rejsende	1989/90	1988/89	udsving
Hjemmebane, plantog - søndage	6697	7807	- 14%
Hjemmebane, plantog - hverdage	2495	4120	- 39%
Plantog ialt	9192	11927	- 23%
Hjemmebane, særtog	6386	7265	- 12%
Hjemmebane ialt	15578	19192	- 19%
Udebane	9243	11077	- 17%
Rejsende ialt	24821	30269	- 18%

Veteranbanerne

På MHVJs generalforsamling 24. november skete der nogle udskiftninger i spidsen for MHVJ, idet flere medlemmer ikke havde ønsket at fortsætte i driftsudvalget.

Banens driftsbestyrer gennem de seneste år, Flemming Høj Petersen, ønskede således at trække sig tilbage, og de 36 stemmeberettigede valgte i stedet Mogens Duus til posten som leder af banen. Mogens Duus har i det seneste år været i driftsudvalget som ansvarlig for banens PR-afdeling. Valget var enstemmigt og uden modkandidat.

Da også Christian Mikkelsen og Søren Balle efter eget ønske var udrådt af driftsudvalget, skulle tre nye medlemmer vælges. Det blev Lene Reinholdt, Århus, Tony Ring Nielsen, Bjerringbro, og Anders Riis, Mariager, der nu står for henholdsvis trafik-, diesel- og PR-afdelingen. Også disse valg var fredsvalg.

Genvælt blev Mogens Bech, Vestbjerg (medlemspleje), Ole Lund Jensen, Viborg (damp) og John Rasmussen, Århus (vogne). *AR.*

D-maskinegruppen



Gruppens trofaste arbejdshest D 826 er fortsat under reparation, bl.a. skiftes rørenderne, dom og regulator er demonteret og kedlen skal renses. Lokomotivet ventes færdigrenoveret engang i foråret.

Da revisionsfristen for damplokomotiver ventes nedsat til 11 år, arbejder D-maskinegruppen med at få dispensation for bl.a. kedelsyn, således at man ikke om tre år står uden lokomotiv, idet K- og D-maskinen forfalder med 1 års mellemrum.

Au 405 er sandblæst og malet, og Bu 2102 er næste vogn, der tages under kyndig pleje. Begge vogne ventes klar til 1991 sæsonen. Hærværk og graffitimaling er fortsat florerende, og i Odense og Holmstrup er der i flere omgange sket omfattende skader på vognmateriel. Således er Cxm 4507 brændt ned til grunden.

D-maskine Nyt & JF

Helsingør Jernbane Klub

Klubbens tog på Hornbækbanen har i år været trukket af ØSJS 7, medens togene på de lidt »længere skinner« er fremført af »Svenskeren« S2 1307. I Rungsted arbejdes fortsat med K 582, som gerne skulle stå klar i 1992, hvor 1307 forfalder til kedelrevision. Drejeskiven i Rungsted er ligeledes under restaurering.

HgJK har som sidste år kørt Triangeltoget på Gribskovbanen, og vil næste år sandsynligvis satse på Tisvildelejedelen i stedet for Gilleleje. Triangeltoget med LNJ M 4 og HVJ M 5 bruges dog også i andre sammenhænge. Således udgjorde de jubilæumstogget, da LNJ fyldte 90 år den 25. august. *JF.*

Veteranbanerne redigeres af Jan Forslund og Anders Riis.

Udland



Bagdad-banen

I denne tid, hvor verdens opmærksomhed er rettet mod Kuwait og Irak, er det værd lige at notere et jernbanejubilæum, der i al ubemærkethed er passeret i dette urolige hjørne af Mellemøsten.

Den 17. juli 1990 var det 50 år siden, at Iraks hovedstad Bagdad fik jernbaneforbindelse med Europa. Fra banegården i Bagdad kørte den 17. juli 1940 det første tog til Tyrkiets gamle hovedstad Istanbul. Det betød, at Bagdad-banen omsider var færdig, dengang betegnet som et verdensværk af kæmpeformat og strategisk betydning.

Banen var påbegyndt 36 år tidligere, men svarede ved fuldførelsen ikke til datidens forventninger. De var nemlig tyske. Tyskland havde omkring århundredskiftet store strategiske interesser i Tyrkiet, der dengang beherskede det meste af Mellemøsten. Tyskland opnåede koncession på at bygge banen fra Konoya i det sydlige Anatolien til Bagdad. Strækningen fra Konoya til Istanbul var allerede færdig. Tyske ingeniører gik i gang med arbejdet og tysk kapital blev investeret. Tyskland regnede med til gengæld at få ikke blot en hurtig og let persontrafik med den nære- og mellemste orient, men også ad denne bane at kunne sikre sig adgang til olieforstyringer fra Mosul-felterne og andre distrikter.

Den 1. Verdenskrig hindrede imidlertid Tyskland i at fortsætte jernbanebyggeriet. Den 1. marts 1917 erobrede englænderne Bagdad. Der manglede da ca. 300 km. bane at anlægge. Først i 1933 kom der - nu på engelsk initiativ - gang i jernbanebyggeriet igen, som nu havde fået stor betydning for de mange engelske interesser i Irak, ikke mindst inden for olieindustrien.

Banen fra Istanbul gennem Tyrkiet og det nordlige Irak til Bagdad er ca. 2700 km. lang. Fra Bagdad fortsætter en 600 km. lang bane til Basra ved den persiske havbugt, men den er smalsporet.

Det samlede baneanlæg fik straks på grund af 2. Verdenskrig stor strategisk betydning for de allieredes krigsførelse i mellemøsten og for forbindelsen videre til Indien.

Den gamle tyske drøm om en Berlin - Orient Ekspres er dog aldrig blevet til virkelighed. Flyvningen har overtaget den hurtige passagerbefordring over lange afstande og olien den sendes gennem pipelines til Middelhavet eller udskibes via den persiske havbugt - når altså blokaden mod Irak en gang atter kan hæves.

Bent Jakobsen

I Brian Hollingsworth: »Atlas of the World's Railways« omtales, udover Istanbul-Bagdad banen, et væsentligt net af metersporede jernbaner i Irak, angiveligt bygget af englænderne i mellemkrigstiden. Ved redaktionens slutning var krigen mellem Irak og de allierede styrker netop brudt ud, og det må antages, at de omtalte jernbaner på nuværende tidspunkt er grundigt ødelagt af det allierede bombardement. Red.

Boganmeldelser



Blandettoget af John Poulsen under medvirken af Birger Wilcke

Titlen vækker forventninger (selv om udtrykket »dengang man havde god tid« forekommer anmelderen mindre realistisk), og det er da også en fornøjelse at beskæftige sig med denne bog, hvis indfaldsvinkel er forbavsende selvfølgelig, men næsten ubrugt indtil nu. Som titlen også angiver, er der primært tale om en billedsamling. Det anføres i forordet, at det har været vanskeligt at fremdrage tilstrækkeligt billedmateriale. Dette må så være grunden til, at der forekommer optagelser, som er mindre reproduktionsegnede og nok ville være fraseret, hvis den fotografiske kvalitet og ikke den dokumentariske værdi havde stået som det afgørende kriterium ved udvælgel-

sen. Men tro ikke, at der mangler billeder, som tilfredsstiller begge krav.

★

Ud fra den betragtning, at blandettoget som togart tidligere var så dominerende, at man dårligt kan tage fat på emnet uden at komme ind i en samlet beretning om gamle dages danske jernbanedrift, ligger hovedvægten på perioden fra 1920'erne frem til 1989. Af bogens over hundrede billeder er det ældste fra ca. 1885, og der er i alt en snes optagelser, som dateres før 1920. Taget under ét er en trediedel af billederne fra før 2. Verdenskrig. En anden trediedel stammer fra 1940'erne og 1950'erne, altså besættelsestiden og genopbygningsårene i videste forstand. Af den sidste trediedel er det overvejende antal fotos fra 1960'erne.

Bogen er ikke kun en samling billeder. Idet forklaringerne til dem overvejende er holdt i ret kort form, ligger det tekstmæssige tyngdepunkt i et sammenhængende rids af blandettogets historie i Danmark, både på

Jan Forslund og Mogens Duus: På sporet af 1990 Forlaget Holsund

A.E. og Peer Kurland og Henrik Bache: På sporet af 1990 Forlaget Banebøger

Ovenstående 2 årbøger (du ser ikke dobbelt!) er udkommet i november måned, og begge fortsætter stilen fra foregående år.

Begge indledes med tekstafsnit, der giver et overblik over året. Herefter følger billedsider med glimt fra DSB's tog (naturligt nok med fokus på lyntog, IC3 og MY), fra færger og Storebæltsbro, fra privatbaner og fra veteranbaner. Det er flot og dygtigt, at årbøgerne dækker årets begivenheder så godt, som tilfældet er, på baggrund af hobbyfotografering. Desuden er der en bred vifte af bilder fra jernbanernes hverdag. Hovedparten af fotografierne fokuserer på tog, men også publikum, personale og »officielle« personer er med i årbøgerne. Gennemgående er billederne af god kvalitet, og man fornemmer virkelig, at de fotograferende entusiaster (ofte set iført parcacoat, fototaske og terrængående fodtøj) har været allestedsnærværende.

Og dog: Der er ikke billeder i nogen af årbøgerne fra Grenåbanen med ny postterminal, posttog, privatisering af stationer, fjernstyring af Ryomgård, nyt standsningssted og enmandsbetjening af togene. Men det skyldes måske, at Grenåbanen generelt bliver overset.

Hvad forskel er der så på årbøgerne? I bogen fra forlaget »bane bøger« fortæller billedteksterne om billederne med supple-

rende oplysninger om motivet, og det giver en god balance i indholdet. Bogen fra »Holsund« indeholder en del flere oplysninger, men det sker ofte på bekostning af sammenhængen mellem tekst og billeder. Hvis jeg skal være rigtig kritisk, så finder jeg her nogle sprogtidsler: Eksempelvis er der et billede fra havnen i Gråsten - den har sandelig ændret sig, siden Museumsbanens »Flyvende jernplade« rangerede her i 1925 - med teksten »...dagens godstræk fra Sønderborg under udveksling...«. Den tekst skal vist have noget at støtte sig til. På et andet billede fra Storstrømsbroen betegnes en mellemvogn til færgerangering som en »rangerstødpude«. Hmm! »Holsunds« bog har iøvrigt en del tegnede illustrationer, som virker meget forfriskende.

Ved en normal gennemlæsning finder jeg kun få fejl. Begge bøger omtaler den udvidede toggang på Gedserbanen, men opgiver forskelligt togantal. Nå, udviklingen gik jo også stærkt! »bane bøger« skriver, at HHJ's solostyrevogne havde 2 førerrum. Så vidt jeg husker, var det ene »førerrum« altså kun en bred sofa. Det virker lidt som en »nummermandsbegivenhed«, at begge årbøger omtaler en krone malet på fronten af MY 1108, men man savner forklaring, når »Holsund« bringer et ekstra billede af MY 1108 uden krone.

Men vi er ude i detaljer, og de skal ikke afholde dig fra at anskaffe en af årbøgerne. Er du vild med billeder, så kan du godt købe dem begge 2 - der er ikke billeder, der går igen.

Udstyr og priser: Holsund - 56 sider, farveomslag, ca. 125 ill., pris 107,-

Banebøger: 48 sider, farveomslag, ca. 110 ill., pris 119,-

Carsten Buhl

stats- og privatbaner, og med redegørelse for de forskellige (faktisk meget forskellige) afarter. Og som supplement til billederne er der gengivet repræsentative ældre køreplanseksemplere, som er gode at få forstand af, omend det til nogle af dem er påkrævet at finde luppen frem. Ligeledes præsenteres karakteristiske oprangeringsplaner, og i tabelform er på udvalgte banestrækninger foretaget en analyse af togarternes fordeling gennem årene.

★

Det måske mest overraskende indslag i bogen er afsnittet »Mine personlige blandetog«, som er indrangeret mellem forordet og det indledende afsnit af hovedteksten. Her fortæller Birger Wilcke minder fra så forskellige steder som Sydfyn, Blekinge og Guatemala. Dette læsestykke har ikke direkte betydning for tilegnelsen af bogens øvrige indhold, men giver nu alligevel et ekstra »pift«.

I udstyr og typografi viser »Blandetog«

sig som et typisk produkt fra forlaget banebøger, nøgternt og effektivt tilrettelagt, med kraftig udnyttelse af papiret. Desværre konstateres samtidig nogle billedteksters ombytning - og mere end én trykkefejl. Anmelderen betænker sig dog ikke på at anbefale bogen såvel til dem, hos hvem den ligesom hos ham selv kalder personlige erindringer til live, som til dem, der har været så uheldige at blive født nogle årtier for sent.

»Blandetog«, 64 sider + farvetrykt omslag, med i alt 106 billeder. Pris kr. 154,-. Forhandles bl.a. af DJKs salgsafdeling.

Povl Wind Skadhaug

Læs om
jernbanebøger
i
jernbanens
boganmeldelser

Læserne skriver

Jernbanenyt - alt for kort fortalt?

Jeg vil hermed spørge »Jernbanen«s redaktion om det ikke var muligt at lave en, efter min mening, tiltrængt fornyelse af rubrikken »Jernbanenyt - kort fortalt«. Meningen med rubrikken må være at give læserne en aktualitets- og nyhedsformidling om hvad der sker *og skal ske* hos DSB og på privatbanerne. Under denne forudsætning tror jeg at rubrikkens indhold i høj grad bruges som inspirationskilde for læsernes jernbanemæssige fotoekspeditioner ud i landet. Desværre synes jeg at rubrikken efterhånden generelt er hensyngnet til med sporadiske mellemrum at bringe måneder gamle oplysninger. Man sidder derefter tit tilbage og ærgrer sig over, at havde man dog bare vidst det tidligere - så havde man kunne nå at.....

Mit forslag til en ændring ville være; at rubrikken var et fast indslag i hvert nr. af »Jernbanen« både for DSB og privatbanerne, at man i højere grad forsøgte at formidle nyheder og ændringer *før* disse faktisk indtræder, samt at man som læser gevaldigt savner noget mere relevant »forbrugeroplysning« som f.eks. uddrag af maskinløb, tjenestekøreplaner, materieloversigter o. lign. Jeg tror faktisk der er mange af bladets læsere der som undertegnede ikke er ansat ved DSB eller privatbanerne, ikke er superaktiv i foreningens arrangementer, og derfor har vanskeligt ved at få fat i ovennævnte slags oplysninger. Seneste aktuelle eksempel er redaktionens behandling af de kommende udrangeringer af MX, MY og MH lokomotiver. Blot nogle få linier om at der om nogle år kun vil være så og så få lokomotiver tilbage. Var det ikke en ide netop i sådanne situationer at krydre artiklen med maskinløb og lokomotivstationeringer for de omtalte lokomotiver, så læserne kan komme ud og »jagte de truede arter« med fotoudstyret?

Jeg tror en gevaldig ansigtsløftning og satsning på rubrikken kunne give mange nye læsere, for vi savner herhjemme et blad med levende og moderne nyhedsdækning for landets jernbaner (jeg tænker her i retning af visse tyske blade f.eks. »Lok report«).

Efter de kritiske bemærkninger påmøntet specielt omtalte rubrik, vil jeg dog til slut rose redaktionen for deres store frivillige arbejde med at stable et generelt læseværdigt blad på benene.

Steen Larsen

★

Redaktionen

har kommenteret ovenstående læserbrev i lederen forrest i bladet.

Om formandens svar til Niels Thorup

Af forskellige årsager har undertegnede gennem en lang årrække ikke ønsket at deltage i foreningens aktiviteter, men kun fulgt begivenhederne og udviklingen gennem foreningens blad »Jernbanen«.

Således også indlæggene fra foreningens medlemmer og svarene herpå. Indtil nu har jeg som nævnt ikke villet deltage i nogen udveksling af synspunkter, men formandens svar til Niels Thorup i Jernbanen nr. 5/1990 får mig til at gøre en undtagelse fra mit hidtidige standpunkt.

Det kan nemlig ikke være rigtigt, at en forenings formand offentligt nedgør et medlem, som det er sket i indlæggets sidste afsnit, fordi medlemmet er fremkommet med en opfattelse, der afviger fra formandens i det pågældende spørgsmål.

Jeg kender ikke Niels Thorup, men kan godt forstå, at han måske har haft svært ved at gå på talerstolen på generalforsamlingen med en kritik af henholdsvis formanden og dirigenten, der begge er særdeles kompetente jurister og skolede debatører, og derfor har foretrukket et skriftligt indlæg i foreningens blad, som det er sket.

Dette indlæg i Jernbanen nr. 3/1990 er efter min mening skrevet på en fornuftig måde, hvorfor Niels Thorup må have krav på et tilsvarende svar. Det har han ikke fået, hvad jeg meget beklager.

Om formandens svar til Niels Thorup kan man sige: »Det kan formanden ikke være bekendt«, hvortil kan føjes: »Det kan foreningen ikke være tjent med«.

Ib V. Andersen

★

Birger Wilke er blevet forelagt læserbrevet ovenfor og har følgende kommentar:

Har udvekslingen af synspunkter mellem Niels Thorup og mig ikke gjort andet godt, har det da haft den gode virkning, at en af mine gamle bekendte, jernbaneveteranen Ib B. Andersen efter mange års forløb har genoptaget forbindelsen med foreningen. Det kan såmænd godt være, at mit svar til Thorup var lidt flabet og kan såre en alvorsmand som I.A., men det skyldtes at jeg synes at især foreningens jyske medlemmer havde gjort et storartet arbejde med lovændringen og fået den hurtigt igennem. Kritikken forekom mig derfor både noget uretfærdig og lidt post festum.

Jeg er glad for, at dommer Paulsen og jeg bliver nævnt som særdeles kompetente jurister. Det er ikke den beskrivelse, man er vant til, når man i mange år har gjort tjeneste i justitsministeriet.

Birger Wilcke.

Foreningsnyt



Nordjysk Afdeling

Referat af generalforsamling d. 28. nov. 1990.

Generalforsamlingen, der havde samlet 21 medlemmer, indledtes traditionelt med valg af Mogens Bendsen til dirigent.

Vi er vant til overraskelser i Nordjysk Afdeling, men en formandsberetning på video kom vist bag på selv flere bestyrelsesmedlemmer. Andægtigt påså og -hørte vi om mange gode aktiviteter i den forgangne sæson, der hvad angår kørsel med både plan- og særtog på egen bane har været meget fin.

Halbyggeriet er et kapitel for sig. Grundet stor arbejdsiver blandt få - og med evner hos samme til at få ting gjort af folk udefra med de rette maskiner og til næsten inge penge - er hallen nu under tag og klar til at få cementfliserne sat i siderne. Da der er meget vand på byggepladsen i øjeblikket må det arbejde vente. Man bakser ikke med mange tontunge fliser i plevver! Imponerende var det at se på video med tidsmarkering hvor hurtigt buerne blev rejst: ca. 3 timer.

Efter Sm-7's gearkassenedbrud, et problem som firmaet Stiholtd hjælper os med, følges restaureringen af M6 med spænding. Til den af Ove og Michael lovede tid i forsommeren blev den startet for første gang og trillede spindende som en sporvogn ud ad sporet. Men som bekendt vokser træerne ikke ind i himlen, når kølevandet løber i smøreolien! Fejlen blev fundet og kan klares, omend det tager tid.

Den gamle ubåds-motortrukne diesel skal nok komme af sted ved egen kraft! Fra gruppen omkring C8 lød det fortrøstningsfuldt, at den nok skal være klar til næste sæson! Hvem tvivler på det, når man ser hvordan sæderne nu sættes i, medens der kæles for de små detaljer som skiltemaling og pudning af beslag.

Skinnebusbivognen har været på langtur til Frederikshavn for restaurering af de større ting, og står nu iklædt grunder og venter på at hal og andre presserende projekter afsluttes. Ligeledes pusles der ikke meget om D maskinen af samme årsager. Men drømmen om at komme igang er livagtig og lysten stor!

Indimellem så vi FFJ 34 tage sig ud hist og her - med magt over tingene. Den har været trofast og stabil i år, hvad enten den kørte i havnens enorme støvmængder til Aalborgdage eller på Grønlandsspor med forventningsfulde turister og andet godtfolk i de nydelige vogne. Og blev turen for lang for 34, som når man stands mæssigt skulle lade sig transportere til generalforsamling i København, ja så var man der straks fra Thisted med den velkørende MO.

Regnskabet: Som forventet, grundet store udgifter til halbyggeriet (tagpladerne) blev kassen i det forløbne regnskabsår drænet for de opsparede midler fra tidligere

re. Så det er som det skal være, så meget des mere som at vi har mødt megen goodwill rundt omkring, så ting er leveret og arbejdet udført uden de store udgifter.

En god sæson med indtjening ud over det budgetterede og andre udgifter under det forventede har også hjulpet. Preben kunne konstatere, at der var fuld tilfredshed over regnskabet.

En større udgift så også dagens lys da vi havde vort økonomiske opgør med naboen, maskinfabriken Toppenberg. Dette er løst i fordragelighed og med god hjælp af kommunen og DSB.

Vi har stadig store udgifter i forbindelse med specielt halbyggeriet, og det kan vise sig nødvendigt med et banklån til samme, men det skulle ikke være noget problem med den økonomiske sans der er fremvist hidtil.

Herpå gik man over til valg. Hovedforeningens nye vedtægter har ikke medført nødvendige ændringer i de lokale love. Så valget blev som følger: Til bestyrelsen var Niels og Hans på valg. Hans valgtes med stort bifald. - Og så kom bomben, i hvert fald for dirigenten: Niels ønskede af private grunde at trække sig ud af bestyrelsen. Der er blandt de, der vidste det, sagt mange pæne ord til og om Niels. Lad her dirigentens ord følge Niels' beklagelige afgang: »Hvad i al verden? - og tak for alle de år!« Ove Thomsen blev foreslået og valgt.

Som suppleanter var Mogens Bendsen og Per Bendixen på valg. Foreslået og valgt blev Mogens med genvalg og Mikael Martinsen med nyvalg.

Til repræsentant i Hovedbestyrelsen genvalgtes Hans, medens Ove Thomsen efter Niels' fratræden blev valgt som suppleant.

Da der ikke var indkomne forslag, gik man over til eventuelt, hvor den traditionelle juletræstur blev diskuteret. Siden skal 34 trække et særtog først i februar, hvorpå den skal have overdelen løftet i vinterkulden for gennemgang af lejer.

Der blev drøftet afhentning af Mariager kioskvogn, som vi beredvilligt har fået stillet til rådighed af Mariagerfolkene, og drøftet den kommende sæsons togførerprøver til de store spor.

Herpå kunne en livlig generalforsamling i varme lokaler afsluttes over wienerbrød, kaffe bryg og videofilm, Europas og Lilleasians store og smalle spor til tog, tandbaner og sporvogne.

Søren Gissel

Rettelse til vedtægterne:

I DJKs vedtægter, der blev bragt i »Jernbanen« nr. 5/1990, havde der desværre indsneget sig en trykfejl. I afsnittet om valg af suppleanter står der »tre suppleanter«. Det skulle retteligt være »to suppleanter«. Vi beklager... Red.



60 år - Erik Rothmann.



70 år - Oscar Meyer.



80 år - Børge Chorfitzen.

60, 70, 80.....år!

Det er ikke så ofte, at vi på kort tid kan fejre tre runde fødselsdage blandt foreningens aktive medlemsskare, men i perioden november 1990 - januar 1991 er Erik Rothmann blevet 60 år, Oscar Meyer 70 år og endelig Børge Chorfitzen 80 år.

Børge Chorfitzen var med til at stifte DJK i 1961, og straks da Museumsbanen var en realitet, påtog han sig bl.a. det store hverv at styre bestilling af særtog samt at markedsføre banen, og mange journalister og fotografer fra diverse aviser og blade er blevet »hevet rundt« på Museumsbanen af Børge Chorfitzen i de år han varetog dette hverv. Resultaterne udblev heller ikke, idet vor første museumsjernbane blev kendt i det ganske land gennem artikler, radio- og TV-udsendelser samt banens medvirken i diverse danske spillefilm.

Han har været foreningens mest aktive møde- og udflugtsdeltager, og gennem mange år har Børge Chorfitzen også været aktiv ved altid at være parat til at vise sine film om danske og ikke mindst schweiziske jernbaner på adskillige mødeaftener i DJK. Det er således ikke uden grund, at Børge for en del år siden blev udnævnt til æresmedlem af DJK som den første, der fik denne hæder.

★

At Oscar Meyer er nået at blive 70 år er utroligt, når man tænker på, hvorledes han med ildhu først var aktiv på Museumsbanen, senere aktiv som foreningens dynamiske sekretær i en årrække, og nu sidst med en utrolig iver har fået etableret »De meyerske småbaner« i Bloustrød, hvor der forøvrigt for mange år siden var de første planer om DJK's veteranbanedrift. Sammen med et energisk hold medlemmer har Oscar fået

samlet foreningens smalsporsmateriel på ét sted, og ikke nok med det, men også et anlæg af en jernbane er det blevet til, og selv om banens »bomærke« i form af et vingehjul med et vingefang på ca. to meter og en vægt på ca. 300 kg er blevet stjålet, kan man ved selvsyn konstatere, at baneanlægget i Bloustrød er kommet for at blive!

★

Når man kommer til Høng og ser på DJKs første damplokomotiv, ØSJS nr. 6 fra 1895, kan man efterhånden se, at den gamle rustbunke, der indtil 1978 stod i Roskilde, er ved at genopstå som damplokomotiv. Gennem mere end 12 år har Erik Rothman stået i spidsen for det arbejdshold, der har investeret i et utal af arbejdstimer på at revidere/genopbygge dette lokomotiv, og uden Eriks ekspertise, udholdenhed og kyndige vejledning til alle de andre på holdet, havde man uden tvivl opgivet den meget omfattende restaureringsopgave. At Erik desuden ind imellem så også har løst tekniske problemer på flere andre af foreningens lokomotiver og vogne, skal heller ikke glemmes. Takket være hans indsats har arbejds holdet i Høng idag værktøj og maskiner til fremstilling af mange reservedele, som jernbaneklubberne har brug for.

★

De tre herrer ønskes hermed et rigtig hjerteligt tillykke med håbet om, at I alle tre må få endnu en årrække, hvor I kan virke til gavn og glæde for DJK - og ikke mindst Jeres familie, som ofte har måttet give afkald på Jer, når DJK-arbejdet skulle passes.

OCMP, BB, BW

Salgsafdelingen

BOGUDSALG: I årene 1975-80 udgav Clausen Forlag en bogserie »Clausens Jernbanebibliotek« med Niels Jensen som forfatter. Alle bøgerne er illustrerede med fotos og kort samt forsynet med litteraturhenvisninger. Bøgerne omtaler alle stats- og privatbaner i de pågældende landsdele.

Det er nu muligt at erhverve nedenstående 12 titler af denne serie til en pris af kr. 40,- pr. stk. Hver ordre skal tillægges et beløb på 13,- kr. til dækning af forsendelsesomkostninger - uanset antal.

1. Nordsjællandske jernbaner, 80 sider, 1975.
2. Sønderjyske jernbaner, 80 sider, 1975.
3. Fynske jernbaner, 112 sider, 1976.
4. Nordjyske jernbaner, 120 sider, 1976.
5. Jernbaner på Lolland-Falster og Bornholm, 110 sider, 1977.
6. Østjyske jernbaner, 154 sider, 1978.
7. Vestsjællandske jernbaner, 100 sider, 1978.
8. Midtjyske jernbaner, 116 sider, 1979.
9. Sydøstjællandske jernbaner, 96 sider, 1979.
10. Danske industribaner, 88 sider, 1980.
11. Veteranbaner i Norden, 96 sider, 1974.
12. Dansk jernbanevæsen, 96 sider, 1976.

Ved køb af alle 12 titler på en gang nedsættes prisen til 400,- kr.

Benyt chancen til at få denne populært skrevne bogserie om de fleste danske jernbaner.

★

Bøger af Hans Gerner Christiansen fra forlaget Stavnager:

Tog for begyndere udkom i 1985, og giver en indførelse i jernbaneinteressen, en af de

Vedrørende generalforsamlingen 3. marts 1991

ad punkt 4: Kontingent: Bestyrelsen foreslår følgende kontingent for 1992:

Ordinære medlemmer..... kr. 235,00
 Juniormedlemmer
 (under 18 år 1.1.1992)..... kr. 150,00
 Husstandsmedlemmer..... kr. 150,00
 Firmakontingent
 (inkl. 6 annoncer à 1/8 side) kr. 2000,00

ad punkt 5: Valg: Følgende bestyrelsesmedlemmer er på valg til bestyrelsen (evt. suppleant): Birger Bruun, Ole Chr. M. Plum og Flemming Jokielski. Af en kreds af medlemmer er Ebbe Makholm, Allerød, nyopstillet til bestyrelsesmedlem, subsidært suppleant, Hans Henrik Frost (nuværende

suppleant) ønsker ikke genvalg.

Som revisor opstiller bestyrelsen Finn Beyer Paulsen og Mogens Levin, og som suppleanter Niels Petersen og Eigil de Neergaard.

ad punkt 6: Indkomne forslag: *Fra Flemming Jokielski er indkommet følgende forslag:* Jeg vil gerne foreslå, at DJK fra regnskabsåret 1992 indfører en opsparingsordning.

Dette fordi DJKs formue er bundet i materiel og vi ikke har en særlig opsparing til brug ved f.eks. særlig materielanskaffelse eller store uforudsete udgifter.

Der foreslås, at banerne indbetaler 1% af

kørselsindtjeningen (dvs. plantog, særtog og særtog på fremmede baner). Varesalg og særlige tilskud givet til et bestemt formål på banen indgår således ikke i beregningsgrundlaget.

Hovedforeningen sætter ved regnskabsårets afslutning 5 kr. pr. medlem ind på samme konto. Tilskud, der gives til foreningen indgår på samme konto.

Der føres særskilt regnskab for kontoen og der kan kun bruges penge med den samlede hovedbestyrelses godkendelse.

Når opsparringen har nået en rimelig størrelse kan der evt. købes obligationer. (For tiden skal vi op på ca. 50.000 kr. inden vi kan få noget ordentligt).

mest spændende og berigende fritidsinteresser. Bogen giver svar på mange spørgsmål fra såvel børn og voksne om de egentlige jernbaner, som ganske naturligt opstår, når man leget med modeljernbane. 54 sider med 38 fotos og 18 tegninger. Nedsat til 35,- kr.

Danske damplokomotiver - en grundbog. I bogen, der er på 68 sider med 33 tegninger og 21 fotos, gennemgås damplokomotivets vigtigste dele. Desuden findes en oversigt over DSB's nyere damplokomotiver med billeder, tegning, tekniske oplysninger m.m. Nedsat til 45,- kr.

Danske privatbaner er fra 1987 og indeholder på 93 sider med 36 fotos og 1 kort en gennemgang af de 13 tilbageværende privatbaner. Omtalen af hver bane er illustreret med billeder fra forfatterens første besøg i 60'erne og fra nutiden. Nedsat til 55,- kr.

★

Ovennævnte varer kan bestilles ved indsættelse af beløbet for de ønskede varer + 13,- kr. pr. ordre til forsendelsesomkostninger på postgiro 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

Kommende møder i København

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

Onsdag den 24. april kl. 19.30: »Lollandsbanen og den kollektive trafik i Strøms Amt«. Direktør Erling Strøm, LJ, taler om Lollandsbanen idag og forventningerne til fremtiden.

Vogn-Ex:

Der er åbent hus kl. 19-22 den sidste tirsdag i hver måned til og med tirsdag den 25. juni, altså:

Tirsdag 26. februar fra kl. 19

Tirsdag 26. marts fra kl. 19

Tirsdag 30. april fra kl. 19

Tirsdag 28. maj fra kl. 19

Tirsdag 25. juni fra kl. 19

BJ

Kontingent...

skal ifølge foreningens love være betalt senest 1. marts. De fleste har betalt - de vil nemlig ikke undvære næste nr. af »jernbanen«.

Sydjysk Afdeling

Torsdag den 28. februar kl. 19.30: Film-aften.

Torsdag den 11. april kl. 19.30: Foredrag.

Møderne foregår i mødelokalet på Bramming Bibliotek, Sctr. Knuds Alle 2.

Bjarke Boldt

Midtjysk Afdeling

Møderne i Midtjysk Afdeling i foråret holdes:

Fredag 22. februar kl. 19.30 i Århus. Maskindepotets mødelokale.

Fredag 22. marts kl. 19.30 i Randers Stations mødelokale (indgang fra perronen).

Fredag 19. april kl. 19.30 i Århus, Maskindepotets mødelokale.

LHJ

Fyns Afdeling

Tirsdag d. 26. februar kl. 19.30 indbyder Fyns afd. til foredragsaften i foredragssalen på Jernbane Museet i Odense. Asger Christiansen, kendt fra bogen om den Transsibiriske Jernbane, fortæller og viser lysbilleder om sine rejser med denne.

Der er gratis entre - også for ikke medlemmer. Evt. spørgsmål til:

Kim Christensen
 Tlf. 66 10 40 07

Generalforsamlingstur 1991

Atter i år arrangeres egen togtransport til DJKs generalforsamling i weekenden d. 2-3 marts 1991.

Turens mål i år bliver besøg på OHJs værksted i Holbæk med kørsel over HTJ. Undervejs bliver der mulighed for enten at lave en afstikker Høng-Gørlev eller at kigge ind hos DJKs arbejdsbold i Høng (ØSJS nr. 6). For de fotointeresserede planlægges en tur ud mod Kalundborg med fotostop på såvel stationer som strækning.

Starten går fra Aalborg lørdag morgen d. 2. marts kl. 06.00! Undervejs tages der passagerer op i Randers 7.01, Århus 7.55, Skanderborg 8.12, Vejle 8.55, Fredericia 9.14 og Odense 10.05.

Vi ankommer til Slagelse kl. 12.25 og af-

går kl. 12.50. Efter div. ophold kommer vi til Holbæk ca. 15.14. I Holbæk kan man enten bese OHJs værksted eller tage på fototur med toget ud af Nordvestbanen. Kl. 17.12 går turen mod Frederiksberg, hvortil man ankommer ca. 18.10. Lørdag aften som sædvanlig til fri disposition.

Søndag morgen er der, for de morgen-duelige, mulighed for at besøge Godsbanegården. Kl. 8 begynder dagens rangering, og vi har fået lov til at komme ind og se dette samt kommandoposten (Det Gule Palæ). Dette gøres rent praktisk ved at benytte MO 1829 fra Frederiksberg, afgang 7.40. Kl. 9.00 kører vi tilbage til Frederiksberg, så det er muligt at nå ud til Niels Steensens Gymnasium på Jagtvejen, hvor generalforsamlingen starter kl. 10.00.

Hjemturen starter på Frederiksberg kl.

13.35 med ankomst til Aalborg kl. 21.19. Altså samme plan som sidste år.

For deltagere fra Sjælland, der ønsker at være med på udflugten, vil der blive arrangeret fællesrejse til Slagelse.

Prisen for turen bliver som sidste år: Det samme som rød billet, eller hvor dette ikke findes: Normalpris minus 25%. For deltagere fra Sjælland, er prisen kr. 50,- (excl. rejsen til Slagelse).

Tilmelding skal ske hurtigst muligt. Tilmelding foretages ved at indbetale beløbet for turen til girokonto 8 11 10 06, Dansk Jernbane-Klub, Udflugtsafdelingen, Kalvebod Brygge 40, 1560 København V. Kvitteringsdelen er da billet til turen. Yderligere oplysninger kan fåes hos undertegnede (tlf. 74 83 04 36, bedst mellem 19.00 og 21.00).

Jan Eriksen



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

DJKs midtjyske afdeling

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

DJKs sydjyske afdeling

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

DJKs fynske afdeling

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

DJKs afdeling på Lolland-Falster

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

DJKs afdeling for smalsporsmateriel 700 mm

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

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

Foreningens baner og tog

Information, bestilling af særtog, oplysning om arbejdshold.

Museumsbanen Maribo-Bandholm

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

Mariager-Handest Veteranjernbane

Ny Havnevej 2, 9550 Mariager. Tlf. 98 54 18 64
Driftsbestyrer: Mogens Duus
Burholt 20, 9560 Hadsund.
Tlf. 98 57 26 34

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

Limfjordsbanen

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

D-maskine gruppen

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

Foreningens øvrige arbejdssteder

Bramming remise

Bjarke Boldt (se adressen ved sydjysk afdeling)

Høng remise, Høng

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

Odense, Konservessporet

Kim Christensen (se adressen ved fynsk afdeling)

Flintholm station (Frederiksberg)

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



Den minder lidt om Otto von Spreckelsens triumfbue - den monumentale landgangsbue ved Århus havnestation.



MRD 4230 er klar til at tage lørdagens passagerer fra »Peder Paars« med til Århus H.



Så går det ad Danmarks korteste jernbane - i sne og sjap.

Farvelkik på havnetoget...

Det kom som lidt af en overraskelse for mange, da det rygtedes, at Århus Havnestation - i jernbanemæssig henseende - skulle nedlægges fra og med 11. februar i år. Spor og peronner må vige for bilerne, idet de »nye« færger, der skal tage over efter Peder Paars og Niels Klim fra sommerkøreplanen, ikke passer til færgelejet, som det ser ud nu. De tager biler ombord via en siderampe - og så er der ikke plads til toget. Det kun godt fem år gamle stationsanlæg skal bort allerede nu, fordi man skal i gang med anlægs-arbejderne i god tid. Dermed forsvinder Danmarks korteste og enkleste sidebane og sammenkædningen af Århus-Kalundborg overfarten med toget.

★

I øvrigt er endnu en banenedlæggelse sket siden sidste nr. af »jernbanen« - i hvert fald »de jure«. 23. januar 1991 indviende DSB den nye forbindelse mellem Randers og Strømmen - udenom den svage ØJJ-bro over Gudenåen - og dermed er det snart slut med trafikeringen af banen mellem Strømmen og Pindstrup. Sidesporene er nedlagt, men indtil videre betjenes Pindstrup fortsat fra Randerssiden.

★

9. februar var Anders Riis på Århus Havn og fangede disse sidste glimt fra Århus Havnestation.