



jernbanen

3

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

JUNI 1992



32. ÅRGANG

LØSSALG KR. 40,00



Opfordringen i sidste nummer af »jernbanen« bar frugt. Redaktionen har modtaget fotobidrag fra ganske mange fotografer, også nye. Vi ved, at der i skuffer og ringbind findes landets største arkiv i jernbanefotos, og de bør selvfølgelig komme så mange interessefæller til del som muligt. Glædeligt er det, at vi også har fået en del ældre fotos, og vi glæder os til fremover også at vise »ægte damp« her i bladet. Billedet ovenfor er optaget af Per Bjørn Pedersen en af de sidste gange hvor de gamle lyntog blev brugt som lokaltog, her i Rungsted Kyst 1973. I dag, næsten 20 år senere, er næsten hele miljøet forandret - billeder fortæller historie på forunderlig måde. Tak til de mange bidragsydere, og se så at komme ned i arkivskuffen.

Indhold

Ved bommen (2)	68
Damp eller diesel	69
Fotos som dokumentation	71
På sporet af KRB	73
Lokotøveren på ØG	75
Skovbaner i Rumænien	77
Jernbanenyt - kort fortalt	81
DSB	81
Færgenyt	85
Privatbanerne	87
Udland	88
Veteranbanerne	89
DJK's køreplaner	91
Foreningsnyt	92
Sporhunden	96

Nr. 4 ventes afleveret til Postvæsenet ca. 15. august 1992.

Tidsfrister

Sidste frist for stof til nr. 4/1992: 1. juli 1992.
Sidste frist for stof til nr. 5/1992: 1. september 1992.

Dette nummer af »jernbanen« er afleveret til Postvæsenet den 18. juni 1992.

Forsiden:

I dette nummer vises DJK's køreplaner for den kommende sommer. Kørslerne er igen i år udvidet, og nu køres der også på mange hverdagsaftener landet over. Tag og kig på side 91, udvælg dig et par godbidder, kryds af i kalenderen og tag familien med på en ferieoplevelse udover det sædvanlige. Forsidebilledet stammer fra sidste års kørsler i København »Husene rundt«, hvor der traditionen tro var et hav af passagerer. Alf Blume fotograferede K 564 lige inden afgangsløjtet.



jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

32. årgang nr. 3 juni 1992

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 (Privatbaner)
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 Jakielski. 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 fejledektioner 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 så vidt muligt være maskinskrivne. 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

Hvad laver de i bestyrelsen?

I DJK er der en forbilligelig uafhængighed mellem redaktionen og hovedbestyrelse. Redaktionen har naturligvis løbende kontakt til bestyrelsesmedlemmer, men vi deltager kun undtagelsesvis i bestyrelsesmøder o.l. Det giver en ønskværdig frihed i det redaktionelle arbejde, omend vi er underlagt bestyrelsen økonomisk, dog selvforvaltende. Redaktionen modtager bestyrelsesreferater, men har valgt ikke at bringe disse ud til medlemmernes kendskab.

Under et interview (se næste side) med DJK's nyvalgte sekretær, Flemming Jakielski, opstod ideen om et »causerende« kort referat af »bestyrelsesarbejdet netop nu«. Nedenstående skal ses som det første forsøg på at informere medlemmerne om hvad der arbejdes med i bestyrelsen. I kommende numre finder du rubrikken »Bestyrelsen netop nu« sidst i bladet under foreningsnyt, men næppe i samtlige seks årlige udgivelser.

Jan Forslund.

»Bestyrelsen netop nu« - fra mødet d. 11. april.

Som det fremgår af inderbagsiden i bladet har bestyrelsen konstitueret sig. Der var ønsker om aflastning på forskellige poster, og der skulle bydes velkommen til Gunnar W. Christensen og Michael Damgård.

Formand blev Bent Jacobsen og Næstformand Hans Meyer. Ny sekretær blev Flemming Jakielski, og Gunnar W. Christensen overtager kasserer-hvervet. Ole Plum fortsætter med at passe salgsafdelingen. Der blev også nedsat et forretningsudvalg til diverse mindre opgaver. Det består af Bent Jacobsen, Flemming Jakielski, Gunnar W. Christensen og Ole Plum.

Der blev kigget lidt på vores andre aktiviteter. Vi må erkende, at udflugtsafdelingen ikke er, hvad den har været. Derfor vil vi prøve at se hvad der evt. kan gøres. Desværre er der ikke den helt store interesse for de store ture. Vi vil vende tilbage når vi har lavet et oplæg og forhåbentlig fundet en løsning.

Det er stadig Bent Jacobsen og Ole Plum der står for medlemsmøderne. Forskellige forslag til møderække blev gennemgået. Bl.a. vil vi prøve at lave et møde med DSB's planlægningschef Anne-Grethe Voss.

Udover det rent administrative var der mange andre ting på dagsordenen. Det væsentligste var forholdene i forbindelse med den ulyksalige brand i Bloustrød den 7.-8. marts. Det er en trist historie. Udover beskadigelsen af mange smalsporede vogne, er der brændt to triangelvogne fra hhv. VLTJ og SNNB. Foreningen har mødt stor velvilje fra vores forsikringsselskab og har fået udbetalt en erstatningssum. Der er nu gang i planerne om hvordan der skal arbejdes videre.

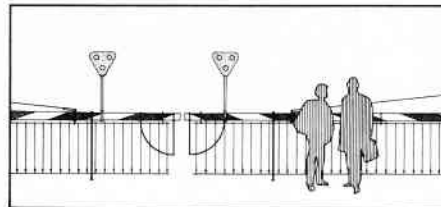
På mødet blev der også talt om forsikringsforhold iøvrigt. Det kunne bl.a. ses i sidste nummer, hvor der blev givet en oversigt. Belært af branden i Bloustrød vil vi gennemgå vores øvrige forsikringer for at se om ændringer skulle være påkrævede.

Til sidst talte vi om sommerens mange kørsler på vores baner. Det ser heldigvis ud til, at der er bestilt mange særtog. Så på den baggrund kan vi kun opfordre medlemmerne til at tage en tur med vores baner. I den forbindelse skal vi lige minde om muligheden for en tur med banerne på medlemskortet og girokvitteringen. Næste bestyrelsesmøde holdes i august. Nu står sommersæsonen for døren og kalder derfor alle mand af hus.

Flemming Jakielski.

Ved Bommen (2)

»Ved Bommen« er denne gang blevet indenfor murene; vi satte DJK's nyvalgte sekretær Flemming Jakielski stævne.



DJK's sekretær kan andet end kontorarbejde. Her ageres togfører i Dalmose ved det store jubilæum d. 15. maj 1992. Foto: Jan Forslund.

Interviewer Jan Forslund

Efter DJK's generalforsamling i marts har bestyrelsen konstitueret sig, og foreningens hidtidige kasserer har overtaget »den daglige drift« med det byrdefulde hverv som sekretær.

- Hvorfor nu det Flemming?

- Det er nu meget nemt. Vores mangeårige sekretær Birger Bruun ønskede at prøve noget andet. Nu har han været sekretær i næsten seks år, så derfor. Birger og jeg har kørt et udmærket parløb i foreningen, så jeg var nok den nærmeste til at overtage. Det er jo efterhånden en stor forretning, så en glidende overgang er afgjort det bedste for foreningen. Lad mig lige tilføje, at der er lige så meget arbejde ved at være kasserer. Vi er jo mange medlemmer, selv om der altid er plads til et par mere...

Desuden havde jeg også lyst til at prøve noget lidt andet, så alt i alt bliver det en spændende opgave at arbejde med.

- Hvilke funktioner varetager du som sekretær, og hvor hyppigt må du aflægge vogn-ex besøg for at ekspedere sagerne?

- Sekretæren varetager alle henvendelserne til klubben. Udover at svare på breve, bliver min opgave navnlig at reagere på henvendelserne på telefonsvareren. Dem er der mange af. Der kommer tre-fem om dagen, og det er meget forskellige ting, der indløber. I flæng kan nævnes: folk der ønsker medlemskab, folk der vil bestille bøger - disse går videre til Ole Plum omgående -, desuden forskellige ting fra andre der vil låne noget til en udstilling eller låne en film. Det sidste har vi desværre lidt svært ved, men så hjælper vi med at formidle en kontakt. Jo, henvendelserne er mangeartede.

Jeg bruger to til tre formiddage om ugen på at komme på Vx. Desuden et par timer ved telefonen. Det giver et tidsforbrug på 8-10 timer om ugen. Det er et af mine mål, at alle telefoniske henvendelser skal besvares inden 48 timer. Måske bliver det svært, men jeg prøver.

- Kan du kort beskrive et »normalt« bestyrelsesmøde, og hvilke sager er aktuelle netop nu?

- Ja, hvad laver bestyrelsen. Den har jeg hørt mange gange. Vi laver faktisk mangt og meget. Det er jo først i de senere år, vi bor samlet under et tag. Vi har stort set alle funktioner under et tag. Det gør det også meget nemmere at afholde bestyrelsesmøder. Vi holder fire-fem hovedbestyrelsesmøder om året. Dertil en række forretningsudvalgsmøder.

Et hovedbestyrelsesmøde varer 3-5 timer alt efter hvor mange ting der er på dagsordenen. Vi gennemgår altid indkomne henvendelser og kigger økonomien efter i sømmene.

Aktuelt lige nu er der navnlig problemerne efter branden i Bloustrød. Så er der konstituering efter generalforsamlingen. Vi er desuden begyndt at se på hvordan vi kan styrke salgsafdelingen og vores udflugtsafdeling. Bladet kan vi jo ikke kritisere (latter). Desuden har der været megen debat og skrivelser om kulafgift og CO₂ afgift. Desværre ser det ikke ud til, at vores budskab er slået igennem.

- Var det en ide at lave et kortfattet causerende referat af beslutninger i bestyrelsen, som kunne komme medlemmerne til del i Jernbanen?

- Vi har drøftet dit forslag i bestyrelsen og besluttet at vi igen gerne vil prøve at fortælle

lidt om arbejdet i bestyrelsen. Det administrative kan dog godt være lidt tørt, men lad os nu prøve. Der er jo også den bagtanke, at det måske kan aktivere nogle flere af medlemmerne.

- Hvordan stod det til med finanserne i DJK da du forlod kassererhvervet?

- Uha, ja, det er jo normalt en kasserers opgave altid at klage. Men det står nu rimeligt til. Desværre måtte jeg udsende godt 200 rykkere, lidt for mange efter min mening. Nu er der da begyndt at komme flere penge ind, så jeg forlader pengekassen med god samvittighed.

- Hvordan fungerer servicetelefonen for medlemmerne på vogn-ex?

- Vores telefonavis fungerer egentlig ganske godt. Vi skal lige have nyhederne ind, inden vi kan indtale dem. Vores erfaring viser en til to opringninger om dagen. Lidt flere efter ny indtaling. Vi prøver at få så meget med som muligt, men som alt andet i DJK er det frivilligt arbejde.

- Hvilke visioner har du for vores forening?

- Det er jo altid et grimt spørgsmål. Hvad skal man have af ambitioner og hvad kan man have dem i? Jeg håber, vi må få en endnu større og bedre forening. Som tidligere nævnt er vi nu under et tag, så vi skal igang med at skabe vores arkiv. Alle vores veteranbaner kører jo godt lokalt. Vores forhold til de andre klubber er godt, og det skulle gerne bestå og videreudbygges.

- Til sidst Flemming, hvor længe agter du at blive siddende i hovedbestyrelsen.

- Ja, nu rammer du et andet ømt punkt; et par år endnu forhåbentligt. Det vil dog være rart, hvis vi kunne blive nogle flere. Der er opgaver nok. Så indtil videre går jeg på med krum hals. □

* * *

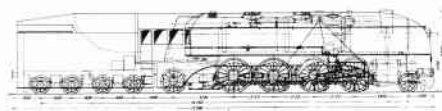
Togbilletter med rabat

DJK's ordningen, som har været omtalt i de seneste numre af jernbanen er nu trådt i kraft. Hvad med dig? Du kan nå at være med endnu - Henvendelse sekretariatet.

Red.

Damp eller diesel

Under krigen udarbejdede ingeniør William Bay et projekt til et stort, strømlinieformet damplokomotiv til DSB.



Af Asger Christiansen

Ved årsskiftet 1939-40 blev der i DSBs generaldirektorat ført interne forhandlinger om fremtidens anskaffelser af trækraft, bl.a. til store og hurtigere persontog. Allerede før krigen regnede man med, at damplokomotivernes tid var ved at være slut. Derfor bestilte man i januar 1940 - altså få måneder før krigsudbruddet - et dieselelektrisk togvognssæt litra Mk-Fk hos aktieselskabet Frichs i Århus. Vognkasserne blev fremstillet af Scandia i Randers. Togsættet var færdigt i 1943, men blev henstillet efter prøvekørslerne, da oliemanglen gjorde brug af togsættet umuligt. Olieforsyningen var også et problem, når fremtidens trækraft skulle projekteres. Ingen kunne vide, hvordan forsyningerne af olie og kul ville være, når krigen engang var slut. Priserne kunne selvfølgelig heller forudses, hvilket gjorde det svært at beregne de økonomiske konsekvenser af overgang fra damp til diesel. I første omgang satsede man på damplokomotiverne, og under krigen byggede Frichs godstogslokomotiverne litra H 783-788, persontogslokomotiverne litra E 975-986 og rangerlokomotiverne litra Q 342-347.

Damplokomotiverne litra E blev fortrinsvis benyttet til ekstogene på strækningen over Fyn og på den østjyske længdebane fra Padborg til Frederikshavn. Men trods forbedringer var E-maskinen en forældet konstruktion, idet de første eksemplarer blev bygget i Sverige i 1914(!). Tillige var de anskaffet til den ret flade strækning Stock-

holm-Malmø. I Danmark var stigningerne større og togvægten højere. Derfor henvendte DSB sig i 1942 til Frichs og bad virksomheden udarbejde forslag til en større maskintype, bl.a. baseret på de erfaringer der var gjort med E-maskinerne. Lokomotivfabrikken var da en stor virksomhed med næsten 1000 ansatte; på tegnestuen arbejdede 60 ingeniører og konstruktører, bl.a. civilingeniør William Bay. Direktøren for Frichs, Niels Due-Petersen, ønskede dog ikke, at virksomheden engagerede sig i konstruktion af en ny lokomotivtype. Iøvrigt var DSB selv igang med en nykonstruktion på dette tidspunkt, idet man ombyggede en eksprestogsmaskine litra P til en treakslet maskine litra Pr. Den var beregnet til brug på sekundære hovedbaner.

Ingeniør William Bay var interesseret i tanken om et nyt, stort eksprestogslokomotiv, og i sin fritid gik han igang med konstruktionsarbejdet. Han forudsatte i stort omfang brug af standardiserede dele, der allerede fandtes i statsbanernes depoter eller på centralmagasinerne som hel- eller halvfabrikata. Bay forestillede sig lokomotivet med strømlinieformet beklædning, inspireret af udenlandske forsøg i 1930'erne med strømlinieform. I efteråret 1938 havde William Bay ved selvsyn oplevet strømlinieklædte lokomotiver i England ved kørsel mellem London og Glasgow. Med de korte strækninger og ikke særligt høje hastigheder i Danmark er det dog et spørgsmål, om

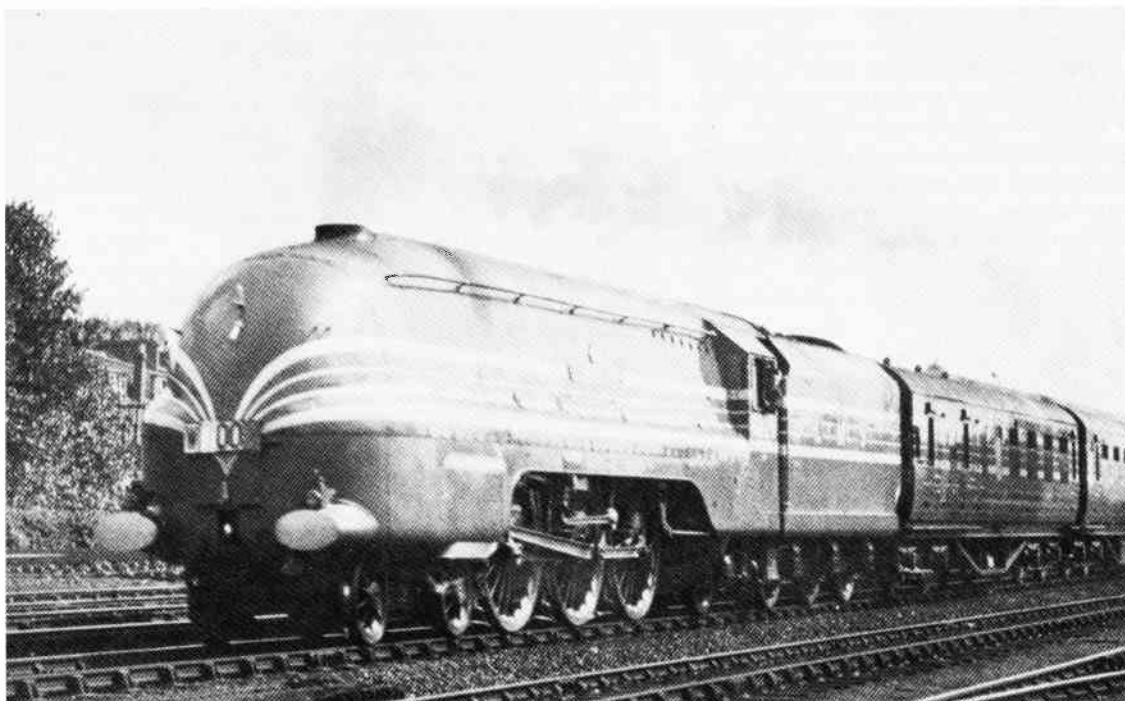
strømlinieformen ville give større fordele. William Bay har da også siden udtalt, at 1930'ernes forsøg med strømliniebeklædning var et modelune, der viste sig at være malplaceret.

William Bay var klar med sit projekt i januar 1945. Det drejede sig om en stor, trecylindret maskine med 4 drivhjulspaar. Nogle hovedmål skal her sammenlignes med dimensionerne for de eksisterende lokomotiver litra E.

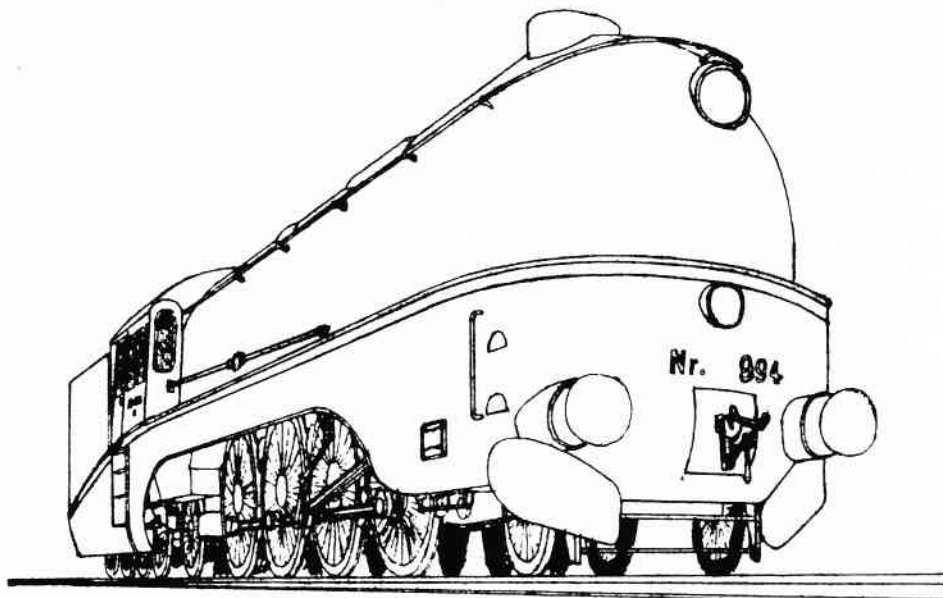
	Projekt	Litra E
Længde	22.300 mm	21.265 mm
Højde	4.300 mm	4.300 mm
Drivhjulsdiam	1.866 mm	1.896 mm
Kedeltryk	15 stn	13 atm
Kulforråd	17 t	7 t
Vandforråd	32 t	25 t
Hedeflade	248 m ²	184 m ²
Overheder	116 m ²	63 m ²
Tjenestevægt	163 t	143 t
Max. hastighed	120 km/t	118 km/t

Foruden tegninger af den nye lokomotivtype havde William Bay også udarbejdet en 18-siders beskrivelse af lokomotivets konstruktion (genoptrykt af JMJK). Her skal bringes et uddrag for at give et indtryk af den store eksprestogsmaskine, som DSB aldrig fik. Projektet blev henlagt, og DSB bestilte efter krigen 13 E-maskiner hos Frichs. Det sidste blev leveret i 1950, men da stod det klart, at fremtidens traktionsform

I 1938 så William Bay det nye lokomotiv »Coronation« på en rejse fra London til Glasgow. Strømliniebeklædningen dannede forbillede for DSB-projektet fra 1944.



DSB-projektet fra 1944. Skråt forfra, og i silhuet, lavede William Bay nøjagtige skitser af det strømliniede loko.



blev diesellokomotiver. - Men tilbage til uddrag af projektet fra 1944.

Teknisk beskrivelse

Ved bestemmelsen af lokomotivets hovedmål må man selvsagt vælge disse, således at lokomotivet så vidt muligt helt uden ændringer af nuværende forhold ved banelegeme, depoter og værksteder kan anvendes overalt på og ved de påtænkte strækninger. Som absolut nødvendige krav opstilledes følgende:

- 1: Største tilladelige akseltryk 18 t
- 2: Loko skal kunne stå på 20 m drejeskive
- 3: Overholdelse af konstruktionsprofil
- 4: Der skal kunne anvendes de nuværende vandkraner.

Et krav til lokomotivets totallængde over puffer (af hensyn til depoter og værksteder med skydebroer) viser sig desværre ikke at kunne overholdes. Af hensyn til det maksimale akseltryk på 18 t, er man nødt til at have 4 koblete hjulsæt. Som vægtberegningen senere skal vise, er 2 løbehjulsæt tilstrækkeligt, derfor bliver hjulsætningen naturligt 1-D-1.

Hjuldiameter. Af hensyn til udskiftning af bandager vælges en hjuldiameter, der i forvejen findes på statsbanelokomotiver. Da man ønsker en maksimal hastighed på 120 km/t vælges diameter 1866 mm, som giver et maksimalt omdrejningstal på 340 o/m. Denne diameter anvendes ved statsbanernes lokomotiver af litra C, K og R. Forreste løbehjulsdiameter vælges til 950 mm, som

er standard for forløbere, mens bagløberens diameter vælges på 1230 mm, for at give lokomotivets bagende en så rolig gang som muligt. Denne diameter anvendes til litra F og Q.

Kedeltryk. Dette vælges til 15 kg/cm, da dette er det højeste tryk, man med fordel kan anvende. Et højere tryk vil give uforholdsmæssig store udgifter til vedligeholdelse af kedlen, og vil desuden ikke give nogen god udnyttelse af dampens ekspansion i cylindrene.

Cylindre. Der er valgt enkelt ekspansion, da dette i de senere år anses for det - alt taget i betragtning - mest økonomiske. Det er da også kun i Frankrig (og Danmark, Norge) at man stadig anvender komounding. Slaglængden er valgt til 670 mm, hvilket er det normale for større, danske lokomotiver. Det giver også en passende maksimalhastighed for krydshovederne. For ikke at få alt for store cylindre, som ikke kunne rummes indenfor konstruktionsprofilen, må man vælge 3 cylindre, hvilket også giver en god fordeling af stempelkræfterne.

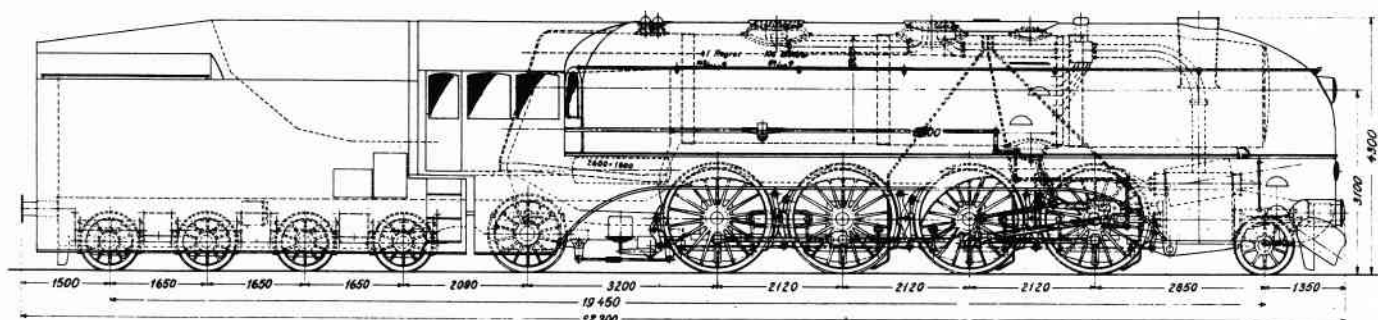
Kedlen. Størrelsen af kedelhedeflade og overhøderen vælges ud fra sammenligning med andre, europæiske lokomotivtyper. Som sammenligningsgrundlag tages $\text{trækraft} \times \text{hjuldiam} = \text{hedeflade}$. DSB E 92, DR 06 104, Polen Pt 31 95, Østrig BB0 114 94, England LNER P2 106, Norge Dovreg. 89. For at få en kedel, der altid er overlegen vælges forholdet så lavt som 87. Dette giver en total hedeflade på 364 m. For at op-

nå rigelig stor overhedning, vælges forholdet hedeflade:overheder ret lille, nemlig 3,1, hvilket giver en overheder på 116 m. Kedeldiameteren må være 1800 mm indvendig, hvilket med en højde af kedelmidten over skinneoverkant på 3100 mm giver god plads til den indvendige cylinder nedenunder røgkammeret. Glideren må dog indfældes i en fordybning i røgkammerbunden.

Total hjulafstand. Da lokomotivet skal kunne stå på en 20 m drejeskive, kan største akselafstand højst være 19500 mm. Den vælges 19450 mm.

Fyrkassen udføres af 22 mm kobber, kedlen af 28 mm jernplade. Kedlen udstyres med damptrørrer- og regulatoromer, begge med tapskruer til fastspænding af domoverdelen af hensyn til det lille frirum over kedlen. Fødevandet indføres gennem dyser øverst i kedlen, og dette afsatte slam kan udvaskes gennem en slamhane i bunden i lighed med litra H og S. Der anvendes 2 normale Popp sikkerhedsventiler, som af hensyn til byggehøjden må anbringes på en underdel, der forsænkes noget ned i kedlen. Som fyrdør anvendes den kippbare Marcotydør, som har vundet stor udbredelse i udlandet.

Bogie og bagløber. Af hensyn til blød indkørsel i kurver er forreste kobbeltjulsammenbygget i en Krauss-Helmholtz bogie. Dennes løbehjul, svingbjælke og dobbelte tilbagetryksanordning er ganske som på litra H, så man kan udskifte disse indbyrdes. Bagløberen udføres som en Adams-



aksel med fjederbeslastet tilbagetryksanordning. Der anvendes indvendige akselbakker, hvorfor rammen er gjort 100 mm smallere her.

Fodplade. Denne udføres på sædvanlig vis - trods strømliniebeklædningen - idet denne er så smal over fodpladen, at der er plads til at færdes ude på denne. Adgangen fra førerhuset til fodpladen er gennem en dør i venstre side.

Førerhus. Dette er gjort så rummeligt som muligt. Sidevinduerne er ført så højt op, at man i stående stilling kan se ud af dem. Da Statsbanerne ikke ønsker skydevinduer - som på R 954-958 - er førerhussiderne svagt skrånende. Ved denne udførelse kan vinduerne skydes ned i lommer i siden. Førerhusets forvæg er skråt tilspidset oven over vinduerne, men vinduerne sidder i et

plan tværs på lokomotivets længderetning. Dette er den bedste løsning af hensyn til lysreflekser og snavsdannelse. Adgangen til førerhuset fås ved en trappe på tenderen og en dør i førerhudet. Tenderens forvæg er udført med samme profil som førerhuset og er samlet med dette med gummi. Da førerhuset således er helt lukket, må der tages særligt hensyn til ventilation. Denne fås ved bevægelige klapper i taget.

Beklædning. Da lokomotivet er beregnet til en maksimal hastighed på 120 km/t, kan anvendelsen af strømliniebeklædning godt forsvares. Denne kan tillige begrundes med lokomotivets smukkere og mere »moderne« udseende. Tillige vil den ikke fordyre beklædningen væsentlig. Denne tykke luftkappe, der dannes mellem strømliniebeklædningen og kedlen, vil nemlig være en

udmærket isolation, så at den sædvanlige beklædning og isolation kan bortfalde. Den del af bagkedlen, der falder inden for førerhuset, vil det være nødvendigt at beklæde og isolere på sædvanlig vis.

Styring. Der anvendes almindelig Walshaerts-styring og stempelglider. Som forsøg kunne man også forsyne et lokomotiv med Lentz-ventilstyring af den ved de østrigske forbundsbaner sædvanligt anvendte med normal Walshaerts-styring. Den indvendige styring trækkes af en ekscentrik på 3. kobbelaksel.

Særligt udstyr. Der anbringes en turbodynamo, som giver strøm til førerhusbelysning, lamper ved gangtøj, stikkontakter og til den kraftige frontlanterne. □



Dianalund station i to udgaver, med en menneskealder til forskel. Jo billeder viser historie (fotos: OCMP).

Fotografier som dokumentation af jernbanehistorie

Indsamling af billeder fra Odsherreds Jernbane, Høng-Tølløse Jernbane samt Hørve-Vørslev jernbane. Om »før og nu« billeder m.m.

Af Ole-Chr. M. Plum

Min interesse for jernbanerne og deres historie går tilbage til min barndom, hvor jeg under min opvækst i Dianalund fik et nært forhold til Høng-Tølløse jernbane og dens personale.

Allerede i drengeårene begyndte jeg at samle billedmateriale, hovedsagelig fra danske jernbaner. Jeg begyndte selv at fotografere omkring 1960. I 1961 blev Dansk Jernbane-Klub stiftet, og siden har jeg som medlem ikke blot deltaget aktivt i foreningens drift af veteranbaner, men også gået ind i foreningsarbejdet omkring indsamling og registrering af arkivmaterialer om banernes historie. Gennem mere end 20 år har

jeg været leder af foreningens arkiv og forlag. Dette arbejde har medført, at jeg sammen med foreningens ex.formand, Birger Wilcke, har stået for at udarbejde jubilæumsskrifter for flere privatbaner m.f.

Interessen for netop de tre nordvestsjællandske privatbaners historie er meget stor, og med årene har jeg fået samlet et utal af billeder fra ældre tider, som er suppleret med egne nutidige optagelser. Både banernes ledelse samt det øvrige personale har flittigt hjulpet mig i mine bestræbelser på at indsamle billeder m.m. til dokumentation af banernes historie og måske ikke mindst deres betydning for de egne og by-

er, som de gennemløber.

Direktør Erik Johansen, der var banernes direktør i årene 1947-1982, fandt ud af, at min interesse for jernbaner, specielt OHJ og HTJ, kunne benyttes i forbindelse med PR for banerne. Mit hobbyarbejde med at fotografere tog fik dermed en ny dimension, idet mine billeder i visse tilfælde også kunne bruges »professionelt«. Specielt må nævnes de første store opgaver i årene 1974-76, hvor begge baner fyldte 75 år, og samtidig fik nyt persontogsmateriel i form af Y-togene fra Waggonfabrik Uerdingen i Vesttyskland.

Samtidig med mit »arbejde i marken«



Vig station før og nu. Her er dokumentation så det forslår. Begge fotos: OCMP.

med nye optagelser steg interessen for at finde ældre fotografier fra banerne. Dette medførte besøg hos ældre, pensionerede banefolk samt opfordring til de aktive ved banerne til at rode deres gemmer igennem. Mange interessante fotos - ofte taget for at skildre en bestemt situation af mere privat karakter - dukkede frem, og de kunne så desuden bruges til at »fortælle« jernbanehistorie med. Det vil være svært at nævne alle disse personer, men ekstraarbejder helmut hansen fra Tølløse optog i årene 1940-1960 et stort antal billeder, som idag fortæller meget om HTJ og ikke mindst om personalet ved banen.

Lysten til at indsamle disse mange billeder er hele tiden blevet styrket gennem interessen for »at se med« - også hos den nye generation af folk ved OHJ og HTJ. Næppe er en ny lokomotivassistent eller togbetjent tiltrådt, før de spørger efter banernes jubilæumsskrifter fra 1974 og 1976 samt min bil-

leddagbog, »Dampkraft i vintervejr«, der dokumenterer begivenhederne på HTJ i snevinteren 28. december 1978 - 25. februar 1979. Dette er naturligvis stærkt medvirkende til at man får lyst til at fortsætte.

Billedarkiver

Banernes nuværende direktør, Finn B. Henningsen, ønskede efter sin tiltræden i 1982 at få organiseret banernes egen samling af billeder, således at man dels kunne følge udviklingen på OHJ og HTJ gennem billeder, dels let kunne skaffe billedmateriale til banernes PR-arbejde, der siden Finn B. Henningsen blev direktør er udvidet meget både overfor banernes ejere, brugere og personale. Der blev derfor indledt et tæt samarbejde mellem direktøren og mig, hvor jeg påtog mig at indsamle og registrere billeder om de tre baner, således at der idag eksisterer to omtrent identiske samlin-

ger af billeder fra OHJ, HTJ og HVJ, på hovedkontoret i Holbæk og hos mig.

I forbindelse med etableringen af disse to billedarkiver begyndte jeg sammen med Peter Jørgensen, Kalundborg, at opsøge de lokalhistoriske arkiver langs banerne for at finde yderligere billeder, og overalt er vi blevet utrolig godt modtaget - forhåbentlig til gavn og glæde for begge parter.

I forbindelse hermed bør det nævnes, at fotograf Søren Bay, hvis originalnegativer for en stor part nu befinder sig i Dragsholm lokalhistoriske arkiv, har været utrolig flittig til også at fotografere stationer og andre faste anlæg på OHJ gennem årene, således at der idag er en billedmæssig dokumentation, der giver et fantastisk godt billede af ombygninger og moderniseringer af de kønne stationsbygninger, som oprindeligt er tegnet af DSB's overarkitekt, professor H. Wenck.

Siden 1986 har jeg søgt at dække alle større og mindre begivenheder i Odsherredsbanens og Høng-Tølløse banens hverdag, og ikke mindst fra spormoderniseringen af de to baners strækningsspor, der blev påbegyndt på HTJ i 1986 og på OHJ i 1988, har jeg søgt at skabe en dokumentation for de største anlægsarbejder, som er gennemført ved banerne siden de blev anlagt.

Hvert billede fortæller naturligvis sin egen historie, men ofte kan billeder med samme motiv optaget på forskellige tidspunkter vise endnu mere.

Vig i to udgaver

Dette gælder f.eks. billeder af Vig station, optaget af Søren Bay i 1925 og af mig i 1991. På Bays billede ses den oprindelige veranda, hvorfra der var indgang til ventesalen, og varehuset med halvtaget over ekspeditionsdøren. Den gamle firkantede postkasse er placeret til højre for indgangsdøren til ventesalen. Billedet fra februar 1991 viser Vig station efter forskellige ombygninger, hvor ombygningen i 1968 betød tilmuring af verandaen i forbindelse med udvidelse af både kontorer og ventesal. Samtidig blev der isat nogle paraktiske, men lidet pyntelige vinduer, og i 1990 er stationsbygningen blevet udsmykket med banernes nye logo. Gennem de seneste år er stationsbygningerne igen blevet til »plakatsøjler«, idet man - i lighed med perioden ca. 1925-1960 - har fået reklamer for forskellige firmaer på mure og plankeværk. Tidligere var det emalieskilte, mens det i dag er opslagstavler, hvor plakaterne hyppigt udskiftes.

Forandringer kan dog også ske på langt færre år. Det første billede fra Dianalund station er fra februar 1963, og blev egentlig taget på grund af toget, HTJ's første svenske skinnebus, der netop var sat i drift. Stationsbygningens udseende er siden ændret ved flere om- og tilbygninger i forbindelse med behov for mere plads for ventesal og kontorer til post- og jernbanepersonalet. Billedet fra februar 1991 viser stationen med diverse tilbygninger ud mod perronen, og sidst er

den udstyret med højttalere omtrent midt i billedet - en nyskabelse på alle HTJ's stationer af hensyn til yderligere forbedret publikumsservice.

Det er dog ikke kun rent lokalt, at billederne kan fortælle historie. Gamle anlægsbilleder fra forskellige jernbanestrækninger har betydet, at det har været muligt at finde ud af, at f.eks. et af Varde-Nr. Nebel Jernbanes lokomotiver har været brugt ved anlægget af Midtbanen mellem Hvalsø og Frederikssund i 1927 efter at det var solgt til entreprenør Carl Nielsen, Odense.

En anden episode om et billede stammer fra 1969, hvor P. Thomassen og Birger Wilcke skrev 100 års jubilæumsskrift om landets første privatbane: Maribo-Bandholm Jernbane. Man søgte efter et billede af baneens oprindelige lokomotiver, bygget hos Robert Stephenson i England, men for-

gæves. Året efter var P. Thomassen på besøg på Holbæk Museum, hvor han bl.a. fik forevist et jernbanebillede, som ikke var identificeret. Netop dette billede viste sig at være et billede fra Bandholm station, ca. 1885, med et tog forspændt et af de to lokomotiver, som man tidligere forgæves havde søgt efter.

Da jeg i 1990 - i forbindelse med udarbejdelsen af 100 års jubilæumsskrift til Skagensbanen - arbejdede med at lave en fortegnelse over den smalsporede Skagensbanes materiel (1890-1924) opstod der tvivl om et par af vognenes literering, og ud fra andre vognes litra havde jeg måttet »gætte« mig til de pågældende vognes litra. Stor var min glæde, da min teori på et senere tidspunkt blev bekræftet ved hjælp af et fotografi af en afsporing på banen i 1903, hvor jeg med en lup tydeligt kunne se den ene af

vognene med det af mig formodede litra.

Jeg kunne fortælle adskillige andre sjove oplevelser om fotografiet som dokumentation for historien, og sikkert er det, at nye »beretninger« vil dukke op i takt med, at billederne kommer frem i lokalhistoriske samlinger eller andre steder.

I Dansk Jernbane-Klub samler vi billeder med tog eller jernbaner som motiv fra hele landet, og naturligvis er jeg altid interesseret i at få at vide, hvis nye billeder dukker op. Mange jernbanebilleder er blevet til ved, at familier eller venner har forevigt en afsked eller modtagelse på stationen. Jeg er derfor overbevist om, at »nye« billeder også vil dukke op i årene fremover. □

Tidl. offentliggjort i »Vulkanen«, tidsskrift for lokalhistoriske i Vestsjællands amt.

Gåture på nedlagte baner, 6. del:

På »sporet« af Køge-Ringsted Banen

Tekst og foto af Frank Nielsen

Tilhører man den fraktion af entusiaster, der nyder at dyrke jernbanearkæologi, så kræver det nøje planlægning hjemmefra, hvis man - som jeg - hverken har kørekort eller bil. Kan man selv overkomme at »læsse« sin cykel ind og ud af en styrevogns flexrum, så er DSBs cykelmedtageordning dog en glimrende mulighed for alligevel at komme langt omkring.

For nogen tid siden kom jeg i besiddelse af »Geodætisk Instituts Generalstabskort over Øerne øst for Store Bælt« (1:100.000) fra 1928. På det kan man se mange sjove ting. Nok var bilismen begyndt at vinde indpas, men det fremgår tydeligt, at det var før de store motorvejes tid, og der er en alvorlig mangel på broer til Møn og mellem Sjælland og Falster...

Mellem Køge og Ringsted ses en jernbane, som ikke er mere: Køge-Ringsted Banen (KRB) - i 1928 endnu kun elleve år og ved godt mod. De første planer om en bane fra Køge og vestpå dukkede op ret hurtigt i kølvandet på åbningen af Roskilde-Korsør i 1856. Jernbanen kom dog først til Køge i 1870 med Sydbanens åbning, og nye planer (om at forbinde vestbanen med sydbanen) dukkede først for alvor op igen efter århundredeskiftet.

Faktisk åbnede KRB først d. 3. august 1917 - midt under 1. verdenskrig. På sin vej blev banen sat til at betjene de større byer Bjæverskov, Ørslev og Sneslev samt en række mindre byer ind imellem. Anlagt og drevet privat blev det en typisk oplandsba-

ne. Den var truet allerede midt i trediverne, men nåede »heldigvis« ikke at blive lukket inden 2. verdenskrig. Først da der nedsattes en privatbanekommission i 1954, fik den nådestødet. Driftsfællesskab med Østsjællandske Jernbane (ØSJS) hjalp kun kort. 31. marts 1963 var sidste dag med tog på KRB.

Med cykel til Ringsted

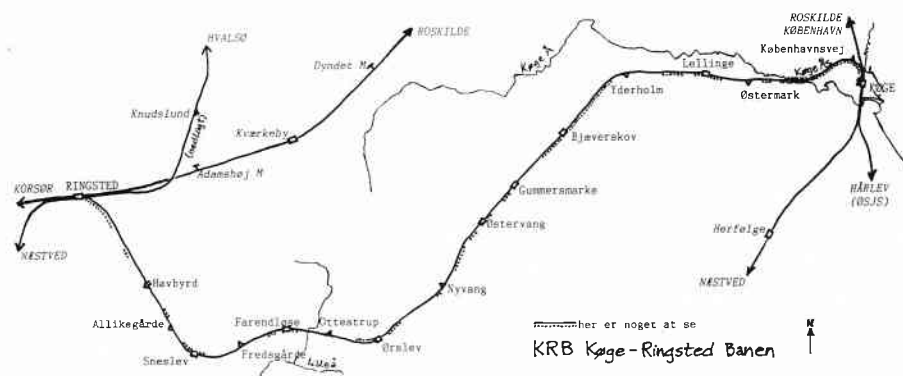
Knap 30 år senere - nærmere bestemt 8. juni 1991 var det (af endnu uafklarede årsa-

ger) blevet godt vejr. Jeg og min cykel drog derfor til Ringsted for at køre mod Køge langs den næsten forsvundne bane. Det er altid nemmest at finde nedlagte baner i kuperet terræn. Problemet med KRB var (er) bare, at den på det nærmeste kørte på den flade mark. Kun langs Køge Ås findes noget, som med rimelighed kan kaldes bakker.

I Ringsted genfinder man nemt KRB. Den sydligste bro i stationens østende fører nemlig Næstvedvej over et industrispor, der



Farende løse station - hva' ba'!



går man ca. to km ud af den gamle tracé. I sydøstlig retning gik banen videre, uden at man i dag kan se andet end spredte glimt. Midt på Muldstrup Møllevej lå trinbrættet *Havbyrd* (km 29,2). I 1991 er stedet fortsat lige så øde, som det fremgår af billeder fra banens tid. Kun et lyst spor af grus ned over marken antyder, at det var her, der kørte tog. *Allikegårde* trinbræt (km 28,3) er sporløst (!) forsvundet.

Snelev station (km 26,5) er omdannet til en bedre villa. Sporarealet er forsvundet under et anlæg, der kan gøre sig med Forstbotanisk Have. På Tvindelstrupvej passerer man et lille velholdt ledvogterhus. Samme sted lå et trinbræt ved navn *Fredsgårde*. Der var endog læssespor engang, men nu er der ikke antydningen af noget jernbanespor tilbage.

For ikke at komme for tæt på Lilleåen - og dermed komme til at køre både ned og op ad bakke - kom næste station, *Farendløse* (km 23,3), til at ligge næsten halvanden km nord for landsbyen af samme navn. Men stationsbygningen ligger der altså endnu. Set fra det sted, hvor jeg fotograferede, kunne man faktisk godt komme i tvivl om hvorvidt, der stadig kørte tog omme bagved, hvis det ikke var, fordi man altså vidste bedre. I fuld fart og frihjul på vej ned ad bakken mod byen mødte jeg banens afløser: en stor

gul- og orangemalet bus, hvorpå der med store bogstaver stod »Østbanen« (!).

Årstallet afslører

En lille kilometers vej længere østpå findes endnu et lille ledvogterhus samt en bro over en gren af Lilleåen. Bag den store gård *Øttestrup* lå et trinbræt af samme navn - ikke længere muligt at genfinde. Næste station var *Ørslev* (km 20,4). *Ørslev* var banens bedste mellemstation med både krydsningsspor og læssespor med enderampe. I hele banens levetid var der fin persontrafik såvel som godstrafik. I dag har stationsbygningen fået nye vinduer og nyt tag, men årstallet 1916 påmalet tværbjælken i gavlen afslører en hel del.

Efter *Ørslev* svingede banen mod nordøst gennem noget, man faktisk godt kan kalde en gennemskæring; og som da også ses ganske tydeligt, selvom den er temmelig tilgroet. I km 17,5 lå trinbrættet *Nyvang*. Stedet gemmer sig nu inde bag en gård, som det næppe ville være populært at gå igennem. Lige nord herfor er banen blevet til en skovvej i *Gørslev Vænge*. Når solen skinner, er det allertidens bedste sted at holde frokostpause. Intet andet end skovens lyde høres.

Ude af skoven igen kommer man til *Østervang* station (km 15,0), som lå lidt øst for

landsbyen *Gørslev*. I dag er stationsbygningen pakket godt ind i en have med masser af rødgran- og cedertræer. Ad landevejene videre mod næste station, *Gummersmarke* (km 13,5), skal man næsten seks km. Som det fremgår, var der kun halvanden km ad banen. *Gummersmarkes* stationsbygning (banens mindste) ligger også endnu på sin plads. Der er over to km op til byen mod nord, og stationen er faktisk det eneste hus indenfor en rimelig omkreds. På hjørnet af den gamle stationsvej blev man gjort bekendt med, at »Her vogter jeg«, hvorefter jeg følte mig overbevist om, at det var bedst at tage et billede på behørig afstand.

Samtidig med at man får øje på lysmasten fra Skovbo-travbanen, møder man et skilt med »sti til Bjæverskov«. Herfra er der anlagt cykelsti på det gamle banelegeme, og stien går næsten helt op til den gamle *Bjæverskov* station, på hvis sporareal jernstøberiet »Dideriksen A/S« nu bor. Selve stationsbygningen ser dog ganske tilforfældelig ud på nær en eternitpladetilbygning mellem hovedbygningen og retiradehuset. Vejen til stationen (i km 11,2) er forlængst døbt om til *Smedevej*.

På vej op mod *Yderholm* (km 8,3) er der også anlagt cykelsti på en efter forholdene ganske pæn gammel banedæmning. *Yderholm* holdeplads, der havde navn efter en kongeligt privilegeret kro (anno 1823) og egentlig betjente landsbyen *Vemmedrup*, er forlængst forsvundet under et stort villamråde, der nu faktisk er de vestligste forstæder til *Køge*. Kroen er der endnu, selvom den er blevet gemt lidt af vejen på en stump af den gamle hovedlandevej fra *Køge* til *Ringsted*.

Ind mod Køge

Banens første station regnet fra *Køge* var *Løllinge* (km 5,9). Denne stationsbygning står også endnu og ser ganske velholdt og uforandret ud. På østsiden, hvor læssesporret lå, er der nu parkeringsplads til den lokale fodboldbane. Kort efter stationen passerer man over *Sydmotorvejen*. Dette inferalske »lydspor« kom KRB dog aldrig til at opleve.

Næsten parallelt krydser bane og hovedvej hinanden, hvor der er en kort overgang på et trinbræt ved navn *Østermark* (km 4,5). Landevejen slog et sving for at krydse banen mest muligt vinkelret, og dette sving kan stadig ses, også selvom landevejen på ny er rettet ud. Nord for landevejen forsvinder banen ind mellem træerne på *Køge Ås*.

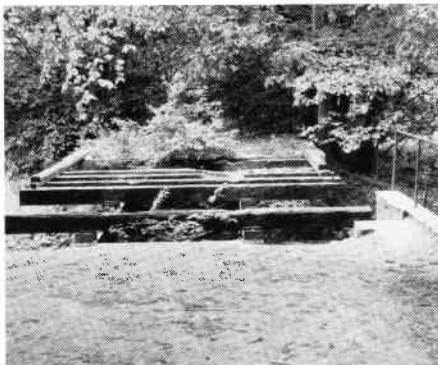
Køge Ås er et flot rekreativt område, og hele banelegemet op langs åsen er i dag en god natursti. Hvor banen krydsede selve *Køge Å* står endnu den tre meter lange jerndragerbro. Brodækket er temmelig faldefærdigt, og hvis man absolut vil derover, hvor der står »Privat område - adgang forbudt«, så må man være en god linedanser. På *Køge Ås* er det værd at gøre en afstikker op til toppen, hvor man kan bese Grundtvigs grav.

Ad en god grussti er det faktisk muligt nu at fortsætte i ét stræk helt ned til *Køge* station.



on, hvor KRB's stationsområde er omdannet til bustrafikplads. I nordenden står en flot rødbyg endnu, men banens »Vestbanegård«, som stod i mange år efter lukningen som rutebilstationens ekspeditionsbygning, forsvandt, da ombygningen til den »mastodontiske« S-togsstation tog fart omkring 1980.

Det er altså endnu muligt at få et kig på fordums herligheder. Storkøbenhavn mæser dog mere og mere på - også helt nede på de kanter - derfor skal man antagelig ikke være alt for sen, hvis man vil have lige så meget at se, som jeg så, den dag det var godt vejr. □



Broen over Køge Å langs Køge Ås, og dæmningen mellem Bjæverskov og Yderholm.

Lokomotivføreren på Østre Gasværk

Den 10. april 1969 indstilledes driften på Østre Gasværk efter 90 års uafbrudt drift.

Red. af Bent Jacobsen

En af de faste folk, der tjente gasværket lige til den sidste dag, hed Jensen, Storch-Jensen, hvis det skal være helt korrekt, og han var lokomotivfører eller togfører, som det hed der, på kultøget.

Michael Varming, arkitekt, forfatter og filmmager, har i et essay fra 1967 tegnet et fint lille portræt af togfører Storch-Jensen, der var jævnaldrende med de lokomotiver, han kørte med.

»Jensen var ikke en af den slags lokomotivførere, der går i fin kittel, og som bare skal trykke på knapper i et enormt kraftbundt, nej lokomotivfører af den gamle slags var han, sort af kulstøv lige fra kl. 4 om morgenen. De grinede altid, når man kom og for-

talte om en lokomotivfører, der var sort som en skorstensfejer, og som kørte rundt i et rigtigt damplokomotiv ude på Østre Gasværk. »Det ka' ikke passe her i 1967!« sagde de. Når man så sagde, det passede, så sagde de en hel masse om de forældede metoder og al det grimme gas, der lugtede. Og så blev de beroliget, når man fortalte, at gasværket skulle nedlægges om et år. Men de har ikke kendt Jensen. Det er der ikke mange andre, en de andre der passede banen, der gjorde. Og så hans familie naturligvis. Jensen var nemlig en stille mand. En af dem som »tiden er gået hen over hovedet på«, som det så smukt hedder. »Nu har jeg passet dette her lokomotiv i fyrretyve år«, fortal-

te han, »egentlig skulle jeg været gået af for to år siden, ja, jeg er skam 67 år; men jeg syntes li'som ikke, jeg sådan ku' holde op, når der nu kun var så kort tid igen. Du kan ellers tro, hun var flot, da jeg overtog hende for 40 år siden, brun med gule stafferinger. Og gangtøjet skinnede, det hele blev pudset hver dag. Men vi har fået ordre på ikke at bruge for meget tid til at holde hende vedlige. Jeg tror, de er interesseret i at få banen til at se gammel ud, så man ikke skal gå og jamre, når den forsvinder. Men med den messingplade der med årstallet på kan hun jo ikke blive ved med at se ud, som om hun kom fra fabrikken igår. Der kom ellers for et par år siden en ung mand fra England og



Storch-Jensen ved sin »torpind« i 1967 - et stemningsbillede med os og røg udover det sædvanlige. Foto: Michael Varming.



De to trækheste ØG 1 og ØG 2 i 1969, afventende dagens opgaver. Foto: Bent Jacobsen.

var noget så interesseret i det gamle tog. Han sagde han var fra Leeds, og ville så gerne have en souvenir med hjem fra toget. Lokomotivet er jo også fra Leeds. Ja, han fik sin plade, vi har nemlig et reservelokomotiv stående inde bagved, som vi ta'r reserve-dele fra, når der er noget, der bryder sammen, så vi skruede det ene af. Ja, det var en fin souvenir, 1899 står der på den, jeg glemte desværre at spørge ham, om fabrikken findes endnu. Det ku' være skægt nok, hvis den gjorde det. Sådan en pæn ung mand var det, han sagde, han var meget interesseret i gamle tog. Der kommer ellers mange herud og ta'r billeder. Sønnen var her også for nogen tid siden og tog nogle billeder, som vi så hjemme på hans væg med sådan et apparat, du ved, sådan et der sender billeder op på et hvidt lærred. Nogen af dem var helt sorte, han sagde, der havde været noget i vejen med lysmåleren, men

der var skam mange fine af mig og Edvard, selv om vi ikke rigtig ku' kende ham lige med det første, han stod helt ude i det uskarpe, men vi fik da et par timer til at gå med det. Det er skam meget sjovt med sådan nogle farvebilleder, sønnen havde også nogle fra Tenerife og havde også taget nogen ud af flyverens vindue ud over Sahara, de var skam gode. Når de nu skal nedlægge banen, så vil jeg hjem og passe min have, jeg har sådan en dejlig lille have, ja vi har da også lidt her uden for remisen, men den er nu ikke ret gammel, kun en 10-15 år, før i tiden ledte de salmiak ud i søen, så der ikke kunne gro noget som helst i nærheden, nå kan du huske det, ja søen ser frygtelig ud, sådan en tyk brun skorpe lå der over det hele, man kunne ikke engang gå ud på den. Men nu skal jeg love for, at porrene skyder. Edvard har stikket hækplanter ud i sit stykke derovre, ja han er skam skrap til det; dem

skal han ha' hjem i haven.

Ja, vi kan da lige så godt lave have her, vi kører jo kun med toget hver fjortende dag, resten af tiden er der så lidt rangerarbejde med de store koksvogne fra DSB, men det er ikke så tit, så der er såmænd tid nok til at gå og passe rækkerne. «Jensen gik ind og følte på en stor kasse med sand, der stod inde i remisen, og kom ud igen. »Ja, jeg skulle bare ind og se til sandet. Vi varmer det op, før vi kommer det i sandkasserne, for at det ikke skal sætte sig i rørene ned til hjulene, der er jo ingen bremser på vognene, så vi bruger noget meget fint sand af knuste kvarts, som vi kommer i sandkasserne. Det er nogle meget gode sandkasser, de var engang herude fra Valby Gasværk og se på vores sandkasser, og så skulle jeg med ud i bil til dem derude, da de havde lavet dem, men jeg sagde også til dem, »de duer ikke«, sagde jeg, »kom ud igen og se lidt nøjere på disse her«, sagde jeg, for de er franske og har et meget bedre låg end dem, de har lavet, og røret gik også for skråt ned på dem.

Jamen det er nogle fine maskiner, de lavede dengang, nu er den snart 70 år gammel, og der er ikke spor slør noget sted. Hver eneste gang hun skal skubbe sine seks kulvogne over rampen, skal hun have alt det tryk, jeg overhovedet kan give hende, op på 10 atmosfære hver eneste gang, ellers går vi i stå midt på rampen, det skal afpasses meget nøje, og vi går også i stå, hvis jeg kommer til at give stempellerne for meget damp, det hele skal passe sammen.

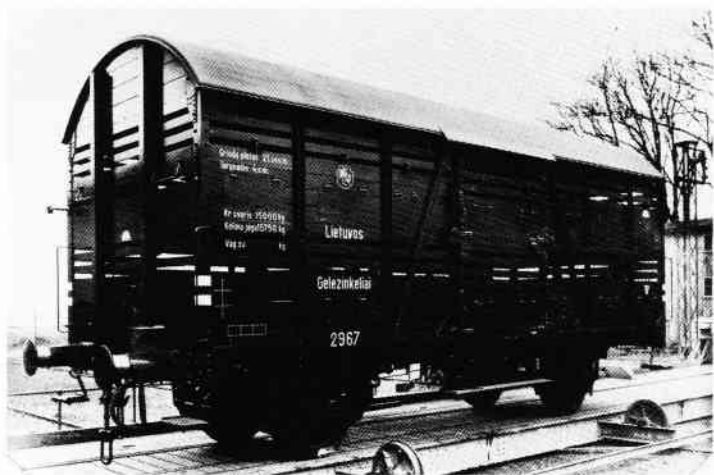
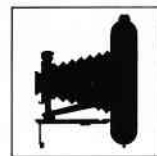
Nå, nu skal jeg have de koks-vogne ud, så må du have det godt! «Og Jensen gik op i sit gamle lokomotiv og lukkede halvdøren efter sig, han åbnede et par ventiler og indhyllede sig selv og mig i en hvid, velduftende dampplåge, der lyste i morgensolens blændende skær. » □

Det gamle fotografi (1)

- Er en ny rubrikserie, hvor gamle fotografier får nogle ord med på vejen. Har du ældre fotos før ca. 1955, så send dem til redaktionen, gerne med data.

Vognfabrikken Scandia i Randers leverede i marts 1932 en ordre på 20 godsvogne til Stakbanerne i Lithauen. Vognene var indrettet i to etager til transport af »mindre Kreaturer, Faar, Grise, Fjerkræ etc.« 5 vogne nr. 2977-2981 var forsynet med skruebremse, mens de øvrige nr. 2962-2976 blot var forsynet med Knorr-bremse virkende på alle hjul. - Vognene blev sendt til Lithauen via Tyskland. □

Til denne serie har vi brug for læsernes hjælp. Rod i skuffen, og send ind. Kreaturvognen til højre er fra JMK's arkiv.





I Rumænien er der mange spændende skovbaner. Her et motiv fra Suliguli 861 m over havet på skovbanen Vișeu de Sus optaget den 22/7 1991.

Skovbanen Vișeu de Sus i Rumænien

Rumænien gemmer på mange spændende skovbaner, der drives meget primitivt, men charmerende. Denne dagbogsberetning fortæller om en tur i sommeren 1991 til skovbanen Vișeu de Sus, der ligger i Karpaterna i det nordlige Rumænien tæt ved grænsen til Ukraine.

**Tekst og foto
Bo Lindhardt**

Et EAST-RAIL kort koster kun 1300 kr., og det benyttede Morten Møller-Petersen og jeg os af. Sommerferien i 1991 gik via ex. DDR til Polen, hvor vi kørte med polske damplokomotiver, videre transit med polsk tog gennem det endnu ikke uafhængige Ukraine, Tjekkioslovakiet, Ungarn til Rumænien. På hjemturen kørte vi med ungarske MY-ere langs Balaton-søen. Rejsen var på 7000 km, hvoraf vi kørte knap 500 km med damplokomotiver.

Sprogligt er det ikke svært at klare sig i Rumænien, idet sproget er romansk og har mange ord til fælles med fransk. Der er et etnisk tysk mindretal i Rumænien, og omkring skovbanen bor der mange zipser, der kan tale tysk. Vi havde hørt, at der var fødevarerangel i Rumænien, så i vore rygsække havde vi gemt lidt brød og salami,

der kunne holde sig i sommervarme.

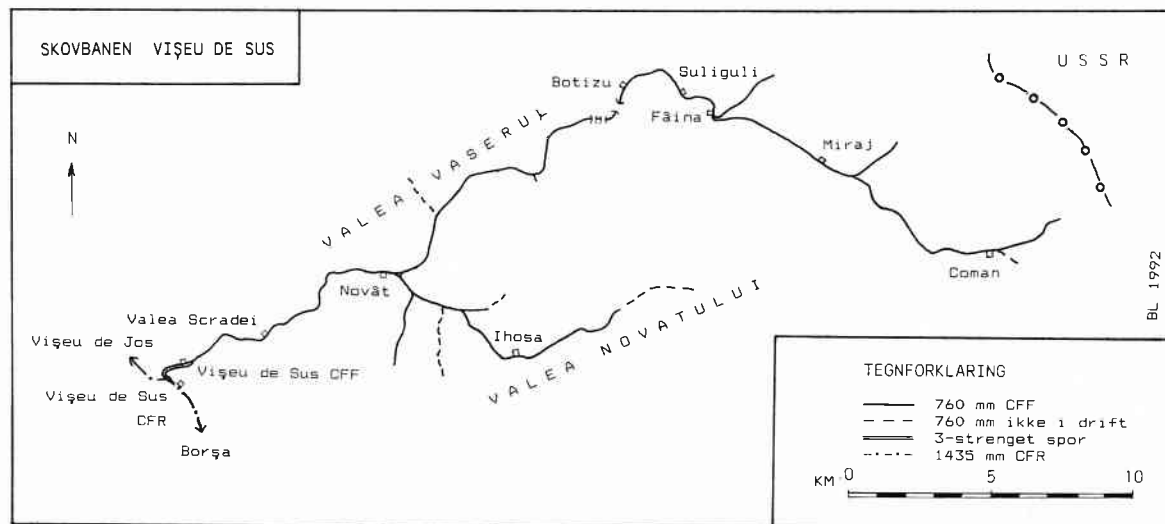
Der er ikke timedrift på hovedstrækningerne, og ekspresserne holder ikke meget over 60 km/t i gennemsnit, selv om der køres 1 1/2 time non-stop mellem to standsninger. Rengøring af personvogne er vist et ukendt begreb. Belysning er der ikke i mange vogne, idet mange lysstofrør mangler. Ofte kan dørene ikke lukkes, på grund af manglende låsetøj. Så kører vognene med åbne døre! Det giver frisk luft i sommervarmen. Undervejs så vi ved flere depoter mange henstillede damplokomotiver.

På forhånd havde vi kendskab til skovbanen, da vi havde læst om den i de to bøger, der er nævnt i kilderne. Rejsen var tilrettelagt således, at vi ville være i Vișeu de Sus en søndag aften, idet mandag morgen kører ugens største tog med diverse vogne

med alle skovarbejderne, proviant og udstyr. Vi kom ind i Rumænien en hed lørdag eftermiddag via Arad. Her var vi heldige at se normalsporet dampprangering med en CFR 50'er. Fyrbøderen fortalte, at der var 3 maskiner i drift. Aftenen blev brugt på en sporvej 22 km øst for Arad, hvor der kørte elektriske motorvogne fra 1. verdenskrig.

Gæstfrihed

Den rumænske gæstfrihed oplevede vi samme nat, idet vi fik tilbudt overnatning privat. Vi var stået af toget i Simeria, hvor der skulle være flere hoteller, men da vi stod ud af de mørklagte kupeer, hvor togpersonalet billetterede i skæret af lommelygter, viste det sig, at de lå i Deva, 9 km tilbage ad strækningen. Taxi var ikke til at få nu kl. 23, men vi traf en engelsktalende rumæner, der



Har du fået færden af en jernbane-rejse af det usædvanlige er kortet her uundværligt. Tegning: Bo Lindhardtzen.

viste sig at være af det etniske tyske mindretal, som vi kunne overnatte ved. Vi købte billetter til næste dag til Vișeu de Jos, som lå 351 km fra Deva, pris i alt for os to 400 lei = 48 kr. med hurtigtogstillæg. 0.15 kørte vi tilbage til Deva, hvor der var et kvarters gang til hans lejlighed. Vi fik natmad kl. 1-tiden.

Søndagen blev brugt på at rejse fra Deva til Vișeu de Jos. Fra Cluj-Napoca kørte vi i knap 5 timer med samme persontog. Togføreren inviterede mig ind i tjenestekupeen for at vise, at han kunne tallene på tysk. Han forærede os 4 ferskner. I Salva drejede strækningen til Vișeu de Jos fra, og vi kørte op i en meget smuk dal. Det steg konstant de næste 50 km. Banen gik oppe på bjergsiden, så der var en flot udsigt, særlig når sidedale dukkede op. Vi kørte over flere broer, som var over 20 meter høje, hvor gangplankerne i siden var rådnet væk. Der var armsignaler, der lignede de tyrkiske, der var af tysk oprindelse. Dieselen havde nok at gøre med at slæbe de 9 vogne op ad de

stejle stigninger, hvor vi så én på 260/100. Alle skråninger var rigtig græsgrønne, høet var stakket i stakke eller hængt på tråd som i Norge. Vi krydsede 2 ekspresser; halvdelen af dagens toggang. Der var flere tunneler; den sidste var over 2 1/2 km lang og var vistnok det højeste punkt.

I Vișeu de Jos skiftede vi til Borsa-toget, og ankom 21.25 til Vișeu de Jos. Hotellet lå ved det trestrengede spor, overnatningen kostede kr. 120 kr./nat uden lys på hotelgangen, og toilettet med bad var uden varmt vand! Vi spurgte receptionisten, om der boede andre danskere her. Det viste sig, at tre af vore kammerater havde boet her om fredagen.

22.30 gik vi fra hotellet ad det trestrengede spor ud i mørket for at finde »le petit gard« & »depool«. Vi havnede inde på savværkets område, hvor en af vagterne fulgte os til stationskontoret. Første tog ville køre kl. 7.30 til Coman, 40 km borte ad den længste strækning.

Dagbogsblad 1

Mandag den 22. juli 1991

Vișeu de Jos - Coman - Vișeu de Jos
9.19 - 21.52 82 km

Mandag morgen skal alle skovarbejderne på arbejde. Også andre folk og børn benytter toget. Ved afgangstid dukkede toget også op. Vi havde købt 2 enkeltbilletter (edmonsonske) til Coman, pris 2 kr. Der var mange mennesker og soldater, som stod og ventede. Visse af skovarbejderne gik i jægergrønt tøj med fin hat. Så trak toget ud forbi remisen og gjorde holdt. Fra en lastbil blev der indlæst store bovstykker, salami'er og andre fødevarer. I en pakvogn var der mel, i en anden 1 m³ med store brød. Vi købte et brød for 18 lei, 2,15 kr. Det blev straks døbt skovbanebrød.

Kl. 9.19 med et par timers forsinkelse afgik toget med en 4-koblet damper + 1 pakvogn + 4 overfyldte 4-akslede personvogne + 3 pakvogne med fødevarerne + 4 åbne 2-akslede vogne. En af disse havde 2 bænke. De var alle 4 fyldt med passagerer. I alt var der vel 400 mennesker med. Undervejs kom der folk ud af havelågerne og steg på toget i fart. Der kom masser af dampslag fra skorstenen; af og til var der hjulstop. Nogle gange var hastigheden nede på 3 km/t, andre gange kørte vi 20-25 km/t.

Ca. 8,5 km oppe ad strækningen tog lokomotivet vand fra en vandkran. En lille dæmning var bygget hen over en bjergbæk. Fra dæmningen føres et rør ned i vandkranen, der løb konstant. Kranen blev drejet ind over vandkassens hul, og fyret blev rensset fra en renseknap på bagenden af lokomotivet. Folk gik længere op ad skråningen og drak af vandet; vi fyldte vor dunk op. Efter 20 minutter gik det videre.

Træhusene i dalen blev færre og færre. Den rene elv løb i en bred, lav strøm. Der var lave græsenge langs bredderne, og dalen havde en bredde på 1-300 meter. Fra station nr. 2, Novât, hvor banen deler sig, kom vi til at stå ude på trinbrætterne; der var ikke plads i vognene. Der stod vi en halv time indtil næste stop. På den anden side af Botiziu lød der en masse råben fra den næstsidste pakvogn. Jeg kikkede ud og så den to-

Mandag morgen, hvor alle skovarbejderne skal på arbejde. Læsning af brød, bovstykker og salami fra lastbil til pakvognene. Passagererne sidder på de åbne dræsiner, der tilkobles som de bageste vogne. Vișeu de Jos 22/7 1991 kl. 8.55, 1 1/2 time over afgangstid.



akslede pakvogn hoppe og danse. Der blev fløjtet stop. Den forreste aksel var afsporet. Efter afkobling trak fortoget fri, og så lagde ca. 15 mand kræfterne i. Efter flere forsøg var vognen atter på sporet; 10 minutter efter afsporingen kørte vi videre.

På de forskellige stationer op ad strækningen tømmes toget langsomt. Nogle steder sættes der en pakvogn med fødevarer, et andet sted optages en motordræsine på næsen og skubbes til næste station. Et par af personvognene kobles af, i Fâina, km 28,4 tages der vand anden gang. Lokomotivet kørte et par hundrede meter ud ad sporet, og en sugeslange blev smidt i elven. Med en art injektor blev vandet suget op. En rumænsk ægtepar sad ved et bord, bød os på brød og pålæg. De talte tysk og ledte efter bedstemoders grav. Der havde engang været en lille kirke og en kirkegård, men stenene var skubbet til side. Et sted blev der spændt en wire efter den sidste pakvogn, som så trak tomme tømmervogne ind på sidesporet. Der var 3 tunneler, de eneste på smalsporbaner i Rumænien.

Efter 6 timer nåede vi endestationen Coman, der ligger i 1000 meters højde. Der er endnu 3 km til endepunktet, km 43. Derfra er der 3 km til den sovjetiske grænse. Efter 5 kvarters ophold (fyrrens og vandtagning fra floden) kørte vi ned igen kl. 16.48. Mellem to endestationer kørte de to personvogne, som vi sad i, alene, kun bremsset med skruerbrems. En dræsine fulgte efter (en lastbil med en bogie under motoren). På næste station skulle dræsinen forbi, så en stor gummiged kørte op på sporet og skubbede os tilbage ind på sidesporet. Så kørte dræsinen forbi, og lidt senere indhentede lokomotivet os; det havde været ude i en af sidedalene for at hente læssede tømmervogne. Når der skulle tilkobles tømmervogne, der altid gik bagest i toget, standsede vi efter sidesporet, dvs. nedenfor. Dernæst blev skruerbremsene på tømmervognene løsnet, og så trillede de ned bag på os. Jeg håbede hver gang, at bremseprocenten slog til. Det gjorde den.

Dagens gråvej var gået over i regn. Det er ikke for ingenting, at dalen hedder Valea Vaserul = Vanddalen. Vi sad i skumringen og spiste de i toget indkøbte brød. Det tyske ægtepar var stået på igen og fortalte om zipserne, de tyske rumænere. Efterhånden var det mørkt, og kulden bredte sig, idet halvdelen af ruderne manglede. Lys var der naturligvis ingen steder i toget, heller ikke på lokomotivet, nedturen tog fra godt kl. 17 til 22, så derfor var vi for trætte til at vaske tøj. Sov 23.30.

Dagbogsblad 2

Tirsdag den 23. juli 1991

Vișeu de Sus - Novât - Radna

9.25 - (nat i toget) 494,6 km

Tirsdag ringede vækkeuret 5.30, 6.25 forlod vi hotellet for at nå første tog kl. 7 til afgreningen mellem de to baner efter Novât. Ved halvottetiden dukkede lokoføreren op på stationen. Vi forstod, at det ville tage nogen



Oven for Coman tager DFF 764.452 vand fra elven med sugeslange. Slaggerne slukkes effektivt i vandet, 22/7 1991.

tid endnu. Foran remisen holdt de 2 opfyrede damplokomotiver badet i morgensol. Lidt i 9 begyndte der at ske noget. Toget blev oprangeret med 2 personvogne + mange tomme trævogne + 3 skubbedræsiner med folk. Så rangerede vi nogen tid med tomme tømmervogne og fik ca. 40 stk. på bagest.

9.25 kørte vi endelig, - 2½ time. Det andet tog skulle være kørt kl. 8, men maskinen var kørt ind i remisen. I skøn morgensol gik det afsted. På 1. station fik vi bremsesand hældt på maskinen. I Novât hoppede vi af og gik/løb de 500 meter ud til forgreningen af de to strækninger. Kl. 11 stod vi oppe på en klippe og fotograferede det lange tog, der kørte mod Coman.

Der gik syv kvarter, før 8-toget til Ihosa dukkede op. Det skubbede tomme tømmervogne foran sig, men forsvandt op ad Coman-strækningen. På dette fremskredne tidspunkt kunne vi ikke nå at køre med op i den anden dal og ned igen. Vort nor-

malsporede tog skulle afgå fra Vișeu de Sus kl. 18.20 mod Budapest, så vi måtte belave os på at gå de 10 km til byen. En motorvogn dukkede lidt efter op. Nogen tid efter kom en dræsine uden motor; den trillede vha. gravitation. Senere kom en flok får gående ad sporet, drevet af en fårehyrde og en hyrdehund. Den lille damper kom tilbage efter 20 min. Solen skinnede dejligt, og 7 minutter senere lød der salver af dampslag, da maskinen for fuld regulator kom forbi med et ordentligt træk tomme vogne på vej til Ihosa.

Vi gik de 500 meter ind til Novât. Her viste det sig, at der ville komme et »tren« om et kvarter, kl. 15. Ved siden af stationsbygningen lå der nærmest som et pakhús en forretning. På hylderne var der masser af konserver på dåser og i glas, men det der tiltrak vor opmærksomhed og appetit mest, var en hylde lige bag ekspedienten, hvor der var nogle hvide poser halvt skjult bag et forhæng. Vi pegede på poserne, men man-



Billetter som »i gamle dage«.





Den ungarsk byggede 764.355 skubber tomme tømmervogne op ad strækningen mod Coman. Her deler dalen og banen sig mod Coman og Ihosa. Elvene løber sammen lige bag broen. Novât ligger bag kurven i det fjerne. Skuret huser sporskiftermanden. 23/7 1991 kl. 13.44.

den undgik dem hver gang, og til sidst blev der trukket for. Så gik vi uden at købe noget.

Nu dukkede der en af de ombyggede lastbiler op. Der var 3 i førerrummet, 2 fårehyrder sad på ladet, der var fyldt med træskiver, en olietønde og et svejseapparat. På den tilkoblede motordræsine sad der 2 mand på gangbrædderne. Dens motorkasse var bredere, end vognen var lang; den var på næsen af vort tog dagen før. Ekspedienten kom ud med nogle af de hvide poser, og vi kunne se, at der stak flaskehalse op af dem. Det var vist hjemmebrændte sager. Han kravlede ind i førerhuset. Vi kravlede op på træstykkerne, og så gik det mod Vișeu de Sus i 3 meters højde. Det gjaldt om at holde sig fast, mens vi med 20-25 km/t kørte ned gennem en utrolig smuk dal. Føreren måtte sætte farten ned, da nogle gæs gik i sporet.

De to sidste dage havde vi levet af brød fra toget og vand fra elven, så på et cafeteria gjorde det godt med et par kager og en »orange« med en mystisk smag. Varm mad, kål svøbt om ris, fik vi til 4 kr. på et andet cafeteria, som så lukket ud, men der var åbent.

Bagagen blev hentet på hotellet, og kl. 18.20 kom vort tog på 3 vogne. Der var så mange i toget, at måske 50 ikke kunne komme med, men vi gjorde det på den første endeperron. På næste station skulle vi med ekspresen mod Arad og videre til Budapest. Vi skulle skifte én gang, i Radn fra kl. 3 til 4. Igen gik turen op gennem den smukke dal mod Salva i lækker aftensol. Der var 2 dieseler foran og et stykke en skyder. I Salva var der på perronen salg af kirsebær, is, æbler, pandekager til 5 lei (60 øre) og nogle brune »pinde« med Ø på 20 mm. Det lignede tykke, trævlede strå, men smagte af karamel. De så ud til at være ekstruderede. Månen stod op, mens aftenrøden langsomt forsvandt bag bjergene. Der var næsten fuldmåne, og den flade slette lå badet i månelys. Der var lidt dis, og det hele så meget eventyragtigt ud.

Kort om skovbanen i Vișeu de Sus

Mange skovbaner nedlægges i disse år, men ca. et dusin kører endnu. Banen er en af de mange skovbaner, der hører under

CFF (det statslige skovbaneselskab). Sporvidde 760 mm, længde 43 + 10 km samt flere sidespor i dalene, bygget 1932 til tømmetransport. 1 normalsporet damplok, 1 diesellok, 7 760 mm damplok (150 HK), hvoraf 1 var til revision i Reghin, 2 dieselmotorvogne, 2 lastbildræsiner, et par minibusdræsiner (til skolebørnskørsel) og mindre dræsiner af tilsyneladende hjemmefabrikeret herkomst. Ca. 10 personvogne, hvor de færreste kunne køre samt forskellige pakvogne. □

Litteratur

*Mit Dampf durch die Karpaten
Waldbanen in Rumänien*

Florian Hofmeister
ISBN: 3-88563-018-4
1. Auflage 1986.

*Wälder und Dampf
1000 km auf den Waldgahnen Rumäniens
Eine Dokumentation in Wort und Bild*
Rudolf Reichel und Hans Hufnagel
O. Novacek, A-3003 Gablitz, Linzer Straße 64
1. Auflage 1990/X.

Foredrag om færger

I anledning af Dansk Ingeniørforenings 100 års jubilæum arrangeres der blandt andet en foredragsrække på Teknisk Museum i Helsingør. Vi gør særligt opmærksom på foredraget søndag den 2. august om de danske færger.

Foredraget holdes af fhv. museumsinspektør William E. Dancker-Jensen fra DSB-museet.

DJK - Landsdækkende i baner

Hvis du ikke har prøvet det før, eller blot har appetit på mere, stiller DJK et hav af jernbaneoplevelser til skue (og benyttelse) her i sommer. Tag en rask beslutning, kig på køreplanerne side 91, og få familien med på en tur i det grønne. Du kører selv gratis, hvis girokvitteringen 1992 medbringes.

Red.



IC3 (sæt 45) på præsentationstur for publikum nær Lunderskov (Vamdrupnavngivningen). Bemærk det tætbesatte førerrum.
Foto: Søren Bay Hansen.

Jernbanenyt - kort fortalt

- i dette nummer: DSB, Færgerne, Privatbanerne, Udland og Veteranbanerne

DSB



Rullende materiel

Litra MJ - endelig på vej

DSB havde i marts/april en række medarbejdere i Belgien for at gennemføre en række prøvekørsler, som var afgørende for, om virksomheden overhovedet ville modtage den prototype, som fabrikken har stillet til rådighed for et to måneders testprogram i Danmark.

»Lånemaskinen« ankom til København den 24. april anbragt på en DB-specialgodsvogn (dyblast).

DSB har bestilt i alt 30 lokomotiver, litra MJ. Der har været mange problemer under projekteringen, så det første lokomotiv kommer næsten to år senere end planlagt. Lokomotiverne kan radiostyres og skal bruges til rangering, men kan også bruges til strækningsskørsel. Tophastigheden er 60 km/h.

IR4 i produktion

Det første sæt af DSBs nye elektriske regionaltog IR4 er for tiden under montage hos ABB Scandia i Randers (bogierne fremstilles hos ABB Traction i Helsingborg). Togsættet skal i september være klar til, at ABB

Scandia kan starte afprøvningen. DSB regner i øjeblikket med at få leveret det første IR4-sæt til marts næste år, så DSBs egne test kan gå i gang. Alle 17 IR4 togsæt skal ifølge planen være klar til at sætte ind på Sjælland fra K94 sommer.

IC3 i sne

De to MF-togsæt (sæt 21 og 53), det blev sendt på sne- og isprøve på Malmbanan i marts, klarede sig over al forventning. De var bl.a. i stand til at forcere en 80 cm høj (kunstig) snedrive uden besvær. Kørslen i Nordsverige afslørede dog behovet for ændringer og justeringer af bl.a. togsættets klimaanlæg, forskellige termostater og koblinger.

Medarbejderne fra DSB og ABB Scandia bearbejder nu resultaterne, således at de påviste nødvendige ændringer kan få effekt fra næste vinter.

Faste anlæg

Nyt miljø på Kh

DSB har indgået en aftale med Difko Holding A/S om et forretningscenter i hallen på Københavns Hovedbanegård. Aftalen indebærer, at Difko Holding A/S etablerer og ejer »Hovedbanegårdens Forretningscenter K/S«. Dette selskab skal projektere, bygge og drive forretningscentret, som bliver

på 2.200 m², som kan rumme omkring 25 butikker.

Det har længe været DSBs mål at skabe et trygt og indbydende miljø på Hovedbanegården. Alle hallens interimistiske pavilloner ryddes og afløses af fire bygninger, som respekterer og understreger passagerstrømme og banegårdshallen. Materialerne bliver fortrinsvis glas og stål. Ud for hovedindgangen skabes et torv, som lader hallens konstruktioner og rumvirkning komme til deres ret. Forretningscentret er tegnet af PLH Arkitekter.

Parallelt med Difko's investering (ca. 60 mio. kr.) i forretningscentret investerer DSB selv i hallen og de tilknyttede arealer (40-50 mio. kr.), så Hovedbanegården som helhed får et betydeligt kvalitetsmæssigt løft, der lever op til Wencks smukke og fredede bygning fra 1911. De rullende trapper til spor 1-8 skal skiftes ud - så de bliver magen til S-togs delens trapper. Lys og skilte i hallen skal gennemrenoveres, ligesom gulvet i hele banegårdshallen skal fornyes.

DSB har lagt vægt på, at en kommende samarbejdspartner udover den nødvendige finansielle basis er i besiddelse af ekspertise inden for detailhandel og anden kommerciel service. Difko opfylder disse betingelser, idet Difko i forvejen driver flere butikcentre.

Det nye forretningscenter bortforpagter eller udlejer til kiosker, restauranter og andre brancher, som især retter sig mod de

den 24. marts. Anlægget er også gavn for medarbejderne, fordi det er indrettet til såvel fuldautomatisk vask af undervogne som vask af vognkasser og lokomotiver.

Vask af undervogne foregår ved hjælp af højtryksspuling, og dermed er der taget hensyn til arbejdstilsynets krav om bedre arbejdsmiljø i værkstederne. Her har man hidtil haft mange gener, når materiellet kom til eftersyn og reparation, og undervognene skulle vaskes manuelt. Miljøhensyn har samtidig spillet ind ved udformningen af vaskelanlægget. Op til 50 procent af vaskevandet kan genbruges, og det indebærer også driftsbesparelser. Både Århus kommune, Arbejdstilsynet, DSBs bedriftssundhedstjeneste og medarbejderne har været involveret i planlægningen af anlægget.

Den 79 meter lange vaskehal er placeret tæt ved Ringgadebroen i Århus. Hele anlægget har kostet 16,5 mio. kr.

Linieføring Jelling-Grindsted

Linieføringen for en eventuel jernbane fra Jelling via Billund til Grindsted søges nu fastlagt. Årsagen er, at Vejle og Ribe amtskommuner har ønsket, at der gennem et tillæg til regionplanen reserveres de nødvendige arealer.

DSB har ikke afsat midler til anlæg af en sådan 30 km lang jernbane, og der er heller ikke med forslaget til et regionsplantillæg truffet nogen beslutning om, at banen skal gennemføres. Men man har under alle omstændigheder villet sikre, at anlægget ikke vanskeliggøres af andre former for anvendelse af arealerne. Sagen er nu inde i en 16 ugers offentlighedsfase, hvor borgerne kan komme med indsigelser indtil senest 5. august.

Billund Lufthavns status som »Danmarks lufthavn nr. 2« er en væsentlig årsag til den lokale interesse for en bane, men der regnes også med pendlertrafik og med, at banen i det hele taget vil kunne få betydning for turist- og erhvervslivet.

Trafik og administration

Årsregnskab 1991

DSBs driftsunderskud i 1991 blev på 1.097 mio. kr. Det er 56 mio. mere end året før. Til gengæld faldt statens samlede tilskud til DSBs drifts- og anlægsvirksomhed med 489 mio. kr. - til i alt 3.243 mio.

Resultatet skal ses i lyset af DSBs problemer i 1991 - bl.a. færgeudskiftninger og det store køreplansskift. På den baggrund vidner årsresultatet om en solid og robust økonomi, og DSB lever fortsat op til forudsætningerne i den politiske fireårssæftale, som virksomheden nu er halvvejs igennem. Resultatet holder sig inden for DSBs bevilling på finansloven - godt og vel endda. Også i 1991 kan DSB »lægge til side« til investeringer i fremtiden.

Driftsresultatet ser sådan ud - fordelt på produkter

	1990	1991
Passagertrafik	÷ 116	÷ 168
S-togstrafik	÷ 167	÷ 148
Godstrafik	÷ 20	÷ 60
Rutebiler	+ 49	+ 59
Biloverfarter	+ 392	+ 384
Rejsebureau	+ 9	+ 4
Forpagtning	+ 375	+ 366
Fælles	÷ 1563	÷ 1534
DSB i alt	÷ 1041	÷ 1097

DSB blev igen i 1991 slankere rent personalemæssigt, da personaleforbruget for fjerde år i træk blev reduceret. Sammenlagt forsvandt der 125 fuldtidsstillinger, og forbruget blev på 21.072 årsværk.

Personalefaldet er væsentligt mindre end i de foregående år. Det skyldes blandt andet arbejdstidsforkortelsen pr. 1. september 1990, som slog fuldt igennem i 1991. Desuden krævede K91, bedre telefonbetjening på stationerne og de stigende stykgodsmængder mere mandskab. Overarbejdet steg i 1991 så meget, at stigningen svarede til 31 fuldtidsstillinger.

Årsberetningen dokumenterer, at der bliver løbet hurtigere i DSB. Sagt med andre ord steg produktiviteten i 1991 med 8,3 procent. Antallet af arbejdstimer faldt med 3,4 procent (arbejdstidsforkortelsen og færre ansatte), medens produktionen målt i tog- og vej-kilometer steg med 4,6 procent. Den stigende togproduktion er overvejende sket inden for passagertrafik og skyldes K91. I løbet af de seneste fem år er produktiviteten i DSB steget med 28 procent.

Den politiske rammeaftale for DSB stiller krav om, at 1700 stillinger spares væk i perioden 1990-93. Ved udgangen af 1991 lå DSB 472 årsværk over målet for 1993.

IC3 navngivninger

Grenå var årets første IC3-navngiver - 7. marts - og navngav sit IC3 tog (sæt 47) »Søren Kanne« efter en bonde, der boede i byen hele sit liv (1801-1860). Han blev kendt, fordi han i en februarstorm i 1835 ved hjælp af sine heste reddede et menneske fra et skib, en dåd som Steen Steensen Blicher har beskrevet i digtet »Der blæste en storm udi Kattegat«. Ved Grenå Havn står en mindesten for ham. Toget er udsmykket med værker af skibe og hav af kunstneren Elisabeth Karlsky.

I april IC3-navngivninger kom kvinderne endelig i focus: Både Kolding og Hurup Thy døbte de IC3 tog, de har »adopteret«, efter historisk berømte kvinder.

I Kolding kom toget til at hedde »Dronning Dorothea« (sæt 48) efter Kong Christian III's dronning (1511-1571), der en stor del af sit liv residerede på Koldinghus. Hun var kendt for sine religiøse og sociale interesser. Hurup Thy døbte sit tog »Liden Kirsten« (sæt 49). Hun var Kong Valdemar den Stores søster, som ifølge en legende blev tvunget af kongen til at danse sig til døde på grund af et kærlighedsforhold til sin fætter Prins Buris. En folkeviser fra middelalderen fortæller, at de to ligger begravet på Vester-vig Kirkegård ved Hurup, og også i dag er

Efter indstillingen af godsbanen Prags Boulevard-Kastrup fra sommeren 1991 har DSB dog ikke helt forladt Amagerbanen, omend karakteren er noget anderledes. I sydenden af Kastrup St. har man sløjft såvel læssepor som læsserampe. På det tidligere sporområde indretter DSB's rutebildivision nu opstillingsplads. Foto: Bruno H. Peder-sen.



det skik, at en nygift brud lægger sin brudebuket på den formodede grav som en hilsen til Liden Kirsten.

Kolding-toget er dekoreret af Kirsten Christensen, der har ladet sig inspirere af detaljer fra Koldinghus og legender om Dronning Dorothea, Hurups med papirklip af Sonnia Brandes.

Bjerringbro valgte til sit togsæt (nr. 50) navnet »Poul Due Jensen«, som var grundlægger af »Grundfos«, den altdominerende virksomhed i den jyske kommune.

Med det samlede antal IC3 tog på 85 kan det blive aktuelt at lade nogle byer foretage navngivning nummer to. De første eksempler bliver Odense og Aalborg. Det er tanken, at Randers skal have lejlighed til at navngive det sidste af de 85 togsæt, men det bliver først næste år. Blandt de øvrige byer med planlagte navngivninger er Vejen, Mariager, Give, Lyngby, Arden, Ry og Nykøbing Falster.

Storebæltsforbindelsen

Åbningen af jernbaneforbindelsen under/over Storebælt er uden sammenligning den vigtigste begivenhed, DSB står overfor i dette årti. Den faste forbindelse vil medføre et markant systemskifte. Derfor har direktionen netop vedtaget at styrke DSBs Storebæltsorganisation.

Den såkaldte »KStorebælt-organisation« ledes af en styregruppe med trafikchefen i formandsstolen. Under styregruppen sidder en projektgruppe og fem arbejdsgrupper, som ser på passagerer, gods, trafik, materiel og infrastruktur. KStorebælt-grupperne arbejder ud fra den forudsætning, at de første tog kører over Storebælt tidligst fra K95 sommer. DSB investerer op til den faste forbindelses åbning i alt 3,5 mia. kr. i materiel og infrastruktur mv.

Tog til fremtiden

DSB deltager i den store udstilling »TeknoVision« i København, som holder åbent frem til den 30. august og som er arrangeret i anledning af Ingeniørforeningens 100 års jubilæum.

For DSBs vedkommende foregår aktiviteterne i en dobbelt-pavillon. Den ene del huser HT, og den anden del er indrettet af DSB i samarbejde med »ABB« og »Siemens«. Udstillingens pavillon er tilknyttet en gangbro i 1. sals højde, der slynger sig gennem det indre København.

»Tog til fremtiden« er titlen på DSBs, ABBs og Siemens' udstilling. Den handler om samspillet mellem jernbaneteknologi og jernbaneprodukter. Gæsterne får et indtryk af jernbaneteknologien i kundens tjeneste. Nøgleordene er: Sikkerhed, fjernrejse-komfort, tidsforkortelse og perspektiver for den københavnske jernbanenærtrafik.

Publikum får blandt andet lejlighed til med et joy-stick på video at køre et IC3-tog gennem en strækning med og uden ATC. Der er også opstilling af udvalgte dele af IC3 toget. Desuden skiftes HT og DSB til at vise

dias og video i en mindre biograf. Udstillingens omfang og specielle opbygning forventes at tiltrække et stort antal gæster.

Træning i beslutninger

De mennesker i DC-nær, som står for trafikafviklingen af S-tog, skal til daglig tage et utal af beslutninger. Især når der opstår uregelmæssigheder. I begyndelsen af april var en stor del af dem på træningsseminar - netop for at øve sig i beslutningsprocessen.

Træningen foregik på Forsvarets Taktiske Træningscenter på Antvorskov Kaserne i Slagelse. Normalt bruges Træningscentret til simulering af kampvognsslag og andre operationer, som det af gode grunde ikke kan lade sig gøre at prøve af i virkeligheden. Men til lejligheden var den simulerede krigsskueplads omdannet til træning i S-togenes afvikling. Seminaret byggede på en virkelighedstro simulering af S-togsafviklingen. Folkene fra DC-nær skulle tackle problemer som en personpåkørsel, køreledningsproblemer, et nedbrudt tog og så galt et afsporet S-tog. Virkeligheden blev iscenesat af netop de samarbejdspartnere, som normalt indgår i DC-nærs arbejde. Der var tale om en meget virkelighedstro simulering. I kontrolrummet - som til lejligheden

var indrettet som DC-nær - knoklede man med de talrige hændelser, som træningen bød på.

Idéen med det hele var at give medarbejderne mulighed for at diskutere, hvordan man greb de forskellige situationer an - om de beslutninger man tog var de rigtige. Og selvfølgelig skulle det gerne føre til en endnu bedre tackling af de uordenssituationer, som altid vil opstå.

I alt deltog ca. 50 fra S-togsdivisionen i seminaret. De fleste var DC-nærs samarbejdspartnere, og deres indsats bestod i at etablere den virkelighedstro simulering af S-togenes driftssituation.

Internationalt område

DSB Rutebilddivision kan fejre 60 års jubilæum den 1. juli. Blandt de 11 rutebilområder er det yngste, Internationalt område, ikke det mindst interessante.

Gennem mange år førte DSB en konsekvent afvisende politik over for internationale fjernbusruter. Succes for private busejere førte imidlertid til en kraftig revision af den førte politik, således at DSB selv gik ind i international fjernbustrafik i 1987, hvor der den 1. maj oprettedes en ny organisation i Rutebilddivisionen: Internationalt område til varetagelse af den nye trafik og tilknyttede

Warnemünde d. 15. marts 1992 - Sølvpilen er på vej mod østligere himmelstrøg i Polen. Foto: J. Damsgård Hansen.



aktiviteter for turist- og bestillingskørsel.

Til området tilførtes to »gamle« ruter: Linie 104: København Havnegade - Københavns Lufthavn i Kastrup (i tilknytning til DSØ's flyvebåde) og linie 109: Malmö Centralstation - Københavns Lufthavn i Kastrup (i koncessionsfællesskab med SJ).

Den 25. marts 1988 åbnedes linie 988 »Kystlinien« mellem Halmstad og Københavns Lufthavn i Kastrup. Den 27. september 1990 indledtes kørsel København-Prag (på fælleskoncession med Pan Bus A/S i Viborg), og denne rute forlængedes i marts 1991 til Wien (i sommerhalvåret), men belægningsen på sidstnævnte strækning var ikke tilfredsstillende, så den køres ikke i 1992.

DSB/Rutebilde divisionen og Swebus (som er SJ- og GDG-bustrafikken samlet i et nyt datterselskab) indledte den 6. april i år kørsel mellem Åhus/Kristianstad og Københavns Lufthavn i Kastrup med linie 994, benævnt »C4 Linien« efter vor nok så bekendte Christian d. IV, der grundlagde Kristianstad i 1614. På fællesstrækningen på Sjælland og til Helsingborg udfører de to linier 994/998 i alt 20 daglige dobbeltture (heraf de fem på »C4 Linien«).

Kørsel til og fra Sverige er en succes med belægningsprocenter på omkring de 40; i 1991 befordrede »Kystlinien« 207.000 passagerer over Sundet (månedsmaks. i juli 31.000 / min., i februar 9.000), og »Flygbussen«, linie 109 transporterer årligt en trediedel af lufthavns trafikken over Øresund.

Internationalt område har administration og værksted i Valby og busopstillingsplads i Kastrup (på tidl. Kastrup station); området disponerer over 14 busser - med tilhørende 40 chauffører og fire administrative medarbejdere.



Swebus på »C4 linien«. Bemærk at vor hovedstads navn ikke er »oversat til svensk«. På rulle-skiltet står der til gengæld at læse: »Köpenhamn-Kastrup«.

Omløbsplanerne kræver 10 DSB-busser i omløb: Rute 104 (2), 109 (3), 998 (4) og 991/Prag (1). Swebus, Malmö leverer 3 led-busser til linie 109; Swebus, Helsingborg, Halmstad og Kristianstad leverer i alt 6 busser til linie 994/998 (delvis »flettede« løb).

En sommerdagsudflugt gennem »Gøngehøvdingens land« (linie 994), til Kristianstad - og eventuelt hjem med »Kustpilen«, Blekinge Länstrafiks Y2-tog, som IC3 hedder på svensk, var måske en idé?

Majestæternes tog

Jernbanemuseet bidrager til festlighederne

i anledning af regentparrets sølvbryllup med en specialudstilling om de danske kongelige salonvogne gennem tiderne.

Udstillingen, der er kaldt »MAJESTÆTENS TOG«, åbnedes den 11. maj af Hans Kongelige Højhed Kronprins Frederik.

Naturligvis kan man på udstillingens talrige plancher og fotostater få historien om de vogne, der har været udvalgt eller endog specielt bygget til brug for kongefamiliens rejser. Men først og fremmest kan man se vognene selv - ikke færre end 4 kongelige salonvogne er med på udstillingen.

Færgenyt



Nye Kattegat-modeller

DSB afleverede en af de sidste dage i april to forslag til fremtidig sejlads på Kattegat i desperat bestræbelse på at komme ud af bommerten til 58 mio. kr. om året, det beløb Blaesbjerg Marine A/S modtager i årlig charterafgift i en uopsigelig syv-årig kontrakt. Ved redaktionsslut (1. maj) var de to løsningsmodeller til behandling i Folketingets Trafikudvalg. Uanset hvilken løsning der bliver politisk flertal for, vil der også fremover være DSB-arbejdspladser på Kattegat. Alle overtallige fastansatte får tilbudt job på andre DSB-overfarter.

Begge modeller forudsætter samarbejde med det private »CittiShips«, som skal overføre tog- og landgangspassagerer. DSB indsætter IC3 København-Kalundborg som tilslutningstog.

Alternativ 1 bygger desuden på samarbejde med »Difko«. Færgerne »Djursland«,

som ejes af »Difko« og sejler mellem Hundsted og Grenå, skal sættes ind mellem Odense og Århus. Bemanningen skal bestå af tre DSB og to »Difko«-besætninger. Sejltiden bliver 1 1/2 time. Færgerne skal sejle fire dobbeltture i døgnet. »Ask« overføres til Storebælt. »Urd« foreslås enten rechartret eller sat ind på en anden DSB-overfart. Denne løsning vil sikre et overskud fremover til DSB.

Alternativ 2 er en videreførelse af Kalundborg-Århus som discountroute med »Ask« og »Urd«. Overfarten giver i øjeblikket et årligt underskud på 50 mio. kr. Overfartstiden forlænges til fire timer, og der vil blive fire dobbeltture i døgnet i stedet for de nuværende seks. Der skal først og fremmest sættes på lastbiler. Udgifterne reduceres som følge af færre ansatte, lavere energiforbrug og mindre udgifter til reparation og vedligehold. Indtægterne vil dog også falde, og

den samlede økonomi vil blive forringet.

Storebælts-overfarterne

Færgerne »Kraka« og »Heimdal«, der begynder sejle på Halsskov-Knudshoved overfarten, har fået tilladelse til at medtage flere passagerer. Højeste passagertal hæves fra 500 til 540, så færgerne fremover kan tage 15-20 personbiler flere end hidtil. Der er skaffet siddeplads til de ekstra passagerer dels i restauranten, dels på øverste dæk.

★

DSB satte fra 15. juni færgen »Knudshoved« fast ind på Halsskov-Knudshoved. Dermed sejler DSB med seks færger på overfarten. Indsættelsen af den 6. færge betyder jobs til ekstra 25-30 besætningsmedlemmer. Dertil kommer nye jobs hos DSB færgerestauranten.

ter. Kun uforudsete hændelser, hvor der vil blive brug for afløserfærgerne »Knudshoved« andre steder, kan spænde ben for seks bilfærger på Storebælt.

★

Alle nuværende 500 ansatte på togfærgerne, der ikke pensioneres, kan skifte til andre DSB-færger, når jernbaneforbindelsen, formentlig i 1995, åbner. Det viser den seneste prognose fra Rederivisionen.

Omkring 20 tjenestemandsansatte skibsførere og maskinchefer vil blive overtallige. Årsagen er, at DSB har lovet at foretage udnævnelser til »sidste dag« på Korsør-Nyborg-overfarten. Rederidivisionen regner med, at de 20 i en overgangsperiode kan sejle som overstyrsmænd/1, maskinmestre, indtil de i løbet af kort tid får mulighed for at sejle som skibsfører/maskinchef. For alle øvrige på færgerne gælder, at rederiet har arbejde til dem, og der vil endda være brug for at rekruttere.

På land reduceres arbejdsstyrken fra ca. 350 til 131, når togene begynder at køre over/under Storebælt. Lige nu er det vigtigst både at fastholde medarbejderne, til den sidste færge er kommet i havn, og sikre dem job bagefter.

Kostbare sikkerhedskrav

Nye og skærpede krav til færgers stabilitet ved kæntringer kan betyde ekstraudgifter for DSB i størrelsesordenen 200-500 mio. kr. frem til år 2005. Rederidivisionen har bestilt et konsulentfirma til at gennemgå samtlige færger. Resultatet af undersøgelsen ventes til august-september, og først derefter kan DSB opstille en handlings- og tidsplan.

DSBs nyeste færge »Tycho Brahe« lever i øvrigt som en af de første i verden - helt op til de nye krav til eksisterende færger. Desuden antages det, at »Ask« og »Urd«, de nyere færger, bl.a. IC-færgerne samt »Dronning Margrethe II« og »Prins Henrik« ligger højt med hensyn til såkaldt overlevelses-evne.

Det er de britiske myndigheder, som har presset hårdt på for at forbedre færgers stabilitet efter kollision mv. Baggrunden er kæntringen af den britiske færge »Herold of Free Enterprise«, hvor 188 omkom. De nye krav er mere betinget af sejlads på oceanerne end i de indre farvande, men Søfartsstyrelsen har imidlertid den holdning, at danske færges skal leve helt op til de internationale krav.

Det vil være meget forskelligt fra færge til færge, hvad det koster at forbedre stabiliteten, men beløbet ventes at blive mellem 2 og 30-40 mio. kr. pr. færge. Overlevelsesevnen kan forbedres ved at forsyne færger med opdriftstanke på skibssiden. I konsekvens heraf kan kostbar ombygning af færgelejer komme på tale.

Ny ledelsesform

Den ny ledelsesstruktur på DSBs færger er



To færger med uvisse stationeringer. Øverst »Urd« i Århus 2. august 1991, og nederst »Djursland« ved udsejling fra Grenå havn. Begge fotos: Thomas Nørgaard Olesen.

nu på plads, jf. »jernbanen« nr. 1/92, side 22. Hver enkelt færge ledes fremover af et team bestående af chefkaptajn og vedligeholdelsesmaskinchef, begge DSB, og en chefsinspektør, DSB færgerestauranter. Omkring halvdelen af stillingerne som chefkaptajn og vedligeholdelsesmaskinchef er besat efter opslag. Den nye organisationsstruktur trådte officielt i kraft den 1. maj.

Nyt restaurantskib

Færgeren »Kalundborg« skal være restaurant- og museumsskib i Århus. Den bliver dermed sidestykke til færgeren »Sjælland« i København.

»Kalundborg« sejlede indtil 1. februar på overfarten mellem Kalundborg og Samsø og blev derefter sat til salg. Den nye ejer er en privatperson, direktør Jørgen Østergaard, Århus. Ved et arrangement den 1. maj fik han færgeren overdraget af direktør Hans Winther, efter at den havde lagt til ved

sin kommende kajplads: Honnørkajen (den tidligere), tæt ved færgelejet for »Ask« og »Urd«. Samtidig med dette flagskifte markeredes det, at færgeren fik sit gamle navn »Broen« igen.

»Broen«/»Kalundborg« nåede at være i drift i 40 år, heraf de første 14 år på Storebælt. I 1966 kom den til overfarten mellem Kalundborg og Århus via Kolby Kås, men i 1979 ophørte sejladsen til Århus, så Samsø alene blev betjent fra Sjællands-siden. I sin nye rolle som restaurant- og museumsskib vil færgeren kunne tages i brug omkring 1. september som optakt til festugen i Århus.

★

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

Privatbanerne



Gribskovbanen

Der er nu endelig efter 7 års venten givet grønt lys for bygning af den nye station i Helsing. Den gamle og noget specielt beliggende stationsbygning nedrives, og en helt ny bygning opføres i løbet af sommeren tættere ved sporet. Den nye station får ligesom den nye Pibemose station faciliteter for HT-personale.

Den meget omtalte krydsningsstation tæt ved det nuværende trinbræt »Slotspavillonen« er der derimod ikke givet tilskud til, men håbet er ikke opgivet. Den nye krydsningsstation er vital for GDS i bestræbelserne for en tættere toggang. Også håbet om perronspor nr. 2 i Hillerød er stadig i behold.

★

Som andre privatbaner ser også de to »Hillerød-privatbaner« skævt til den nye rapport om privatbanernes fremtid (jvf. artiklen i jernbanen nr. 2/92).

Såvel på GDS som HFHJ er der en intens og stigende trafik med bemærkelsesværdige passagertal (således kom Gribskovbanen i 1991 for første gang over 1,5 mio. pass.), og med et serviceniveau som er mønsterværdigt. Alle tog medfører togførere, men efter signalerne i den nye rapport må denne service beklageligvis nedskæres.

Tankevækkende er det også, at privatbanerne nu tvinges til at lave en levetidsforlængelse af de ældste lynetter fra 1965 når man ihukommer, at DSB i 1990 måtte sandede, at MA-lyntogene fra 1964 ikke kunne mere. Privatbanerne kan meget vel nu tvinges til at investere i ATC-systemer i stedet for det langt mere nødvendige nye materiel.

Hillerød-Hundested-Frederiksværk Jernbane

MX 18 (ex DSB MX 1018) er i december 1991 renoveret og malet i lighed med HFHJ MX 17 og 19. Frederiksværkbanens fjerde MX-maskine MX 16 (ex DSB MX 1045) ventes at gennemgå en lignende renovering i løbet af første halvår 1992.

P & T har trukket opsigelserne tilbage vedr. samarbejdet med HFHJ på de tre stationer, hvor der er postekspeditioner. En lukning af de tre stationer havde ellers været konsekvensen. Opsigelserne gælder dog kun for 1992.

På vej - ad Frederiksværkbanen

På Bymuseet i Frederiksværk arrangeres i sommeren 1992 en særudstilling bl.a. i anledning af, at strækningen Frederiksværk-Hundested i december 1991 kunne fejre 75 års jubilæum.

Udstillingen om Frederiksværkbanen bli-



Grundet tognedbrud i Dianalund, forestod DJK og Mo 1829 HTJ-tog 64 fra Høng til Slagelse d. 19. april 1992. Foto: Ole-Chr. M. Plum. Nederst den renoverede MX 1018 på HFHJ med lille ballasttog. Foto: Thomas Nørgaard Olesen d. 7. april 1992.

ver til gennem et samarbejde mellem Frederiksværkegnens Museum og Dansk Jernbane-Klub, og der er åbent alle dage - undtagen mandage - fra kl. 12 til 16 i perioden 17. juni - 31. august 1992.

★

Historien om Hillerød-Frederiksværk-Hundested Jernbane er på udstillingen skildret i billeder og tekst, køreplaner, billetter m.m.

Desuden kan man se en lang række effekter, der hver især viser noget om udviklingen ved jernbanen gennem årene.

Benyt lejligheden til at se denne specielle udstilling om et stykke lokalhistorie, der har præget egnen mellem Hillerød og Hundested igennem mange år.

Odsherreds Trafikmuseum i Hørve

Odsherreds Trafikmuseum, der har til huse

i det gamle OHJ-pakhus på Hørve station, åbnede lørdag den 23. maj 1992, og herefter er der frem til 30. september åbent onsdage og lørdage mellem kl. 11.00 og 15.00. Billetpriserne er 10,- kr. for voksne og 5,- kr. for børn.

Det smukke gamle varehus er istandsat både ind- og udvendig, og der er samtidig indlagt gasfyr i bygningen. Selve varehusrummet er isoleret, og der er nu vægge med gipsplader. Gulvet er afhøvlet og ludbehandlet.

Samlingerne indeholder modeller af færger og skibe, der tidligere har været udlånt til Jernbanemuseet af Aksel Valentin-Petersen, Asnæs, som selv har bygget skibene. Endvidere findes der udstilling om OHJ og HTJ, om postbefordring i Odsherred samt om andre former for kollektiv trafik i Odsherred.

Afsnittene om Gribskovbanen og HFHJ er skrevet af Jan Forslund.

Privatbanerne redigeres af Ole-Chr. M. Plum.

Udland



Ja, man tror det er løgn, men telegrafer er endnu i brug visse steder i Europa. Foto 23. sept. 1991 af Michael Varming. Nederst ældre smalsporsskinnebus ved Kylinni i 1966. Foto: Bent Jacobsen.

Grækenland

Peloponnes' smalsporbane

Rundt på Peloponnes løber en jernbane med meterspor. Den har næsten kun passagertrafik, og tusinder af godsvogne er hensat på sidespor på alle stationer.

Driften varetages af togsæt fra to forskellige perioder: fra omkring halvtredserne og helt nye, i en serie, der endnu ikke er afsluttet.

Det er meget billigere at køre i tog på Peloponnes end med rutebil (billetprisen for ca. halvedelen af rejsen, nemlig Argos-Kalamata er 930 drachmer eller knapt 40 kr.), men det tager unægtelig også meget længere tid! Fra Athen til olivenbyen Kalamata er køreplanstiden over 10 timer - og tit en del mere - mens rutebilen kun er 5 timer mellem de to byer - ad en helt anden og meget mere direkte rute.

Men togturen er langt den smukkeste, og da der er en buffet-vogn med, gør det jo ik-

ke noget, det tager lidt tid. Der er 5 daglige tog hver vej på den »korte« rute til Kalamata. Og 8 ad den lange rute vest om øen via Patras.

Banen er blevet til over en lang årrække; at dømme efter arkitekturen er den påbegyndt omkring 1880, men de seneste stationer er fra efter 2. verdenskrig. Hovedbanegården »Larissa« er en utroligt smuk bygning med sølvbroncerede kuppeltage, lidt i stil med Det kongelige Teater eller Magasin du Nord.

Banen har ikke været let at bygge. Den er oppe i over 700 m's højde nær ved Tripolis, og sporet slingrer sig rundt langs kanten af store, skålformede dale for at vinde højde.

Det ældre materiel er rimeligt velholdt, men det er intet imod stationerne! Især deres haveanlæg er umådelig fint holdt, med klippede buske og store staudedebede, der vandes hver dag. Til gengæld foregår kommunikationen mellem stationerne med rigtigt tikkende telegraf med strimler og det he-

le! Hvorfor nu det? Fordi de græske fagforeninger er så stærke. Ved det græske elvæsen og jernbanerne er der ansat umådelige mængder mennesker. Elvæsenet har alene flere ansatte end den tyske forbundsregerings stab af embedsmænd: over 20.000, og de sætter deres grimme spor i form af de hensynsløse elmaster og klodsede ledningsføringer tæt på fredede bygninger m.m. Jeg ved ikke hvor mange der er ved banerne, men i forhold til den beskedne trafik er der en betydelig overkapacitet. Og det er jo godt: det giver meningsfuld beskæftigelse til mange mennesker. Til gengæld bevilges der ikke mange midler til moderniseringer. Hvis regeringen prøver at skære ned på personalet, udløses omgående store strejker og sympatistrejker blandt mange andre slags offentligt ansatte. Det sker tit. Hvorlænge det bliver ved at gå, er ikke godt at vide. Man skal vist ikke vente for længe, hvis man vil opleve denne på mange måder helt museale bane.

Dampdrift findes ikke, men der henstår gamle lokomotiver på sidespor nær Athen, både 2-8-0, tenderlokomotiver 2-6-0 og ganske små rangermaskiner.

Banen er måske i sig selv en rejse værd, men Peloponnes rummer så meget andet: pragtfulde landskaber og spændende byer nede mod syd, og de antikke steder Olympia, Bassae, Mykene og Epidaurus, så man kan også vælge at betragte banen som en fin måde at komme rundt mellem seværdighederne på. Og billigt er der: 80 kr. for et dobbeltværelse er da ikke afskrækkende, vel?

Michael Varming.

Italien

Små tog på spinkle skinner

H. Gerner Christiansen og O. Winther Laurssen udgav i 1972 en bog af dette navn. I bogen omtales et smalsporsnet »Ferrovie Calabro Lucane« i det sydlige Italien. Det fik os til at bruge 8 dages Italiens-ferie til 4 dage i Rom (der i øvrigt har 3 »ex«-privatbaner, heraf een smalsporet; interessant som Roslagsbanan) og derefter 4 dage nede på Italiens støvlesnude.

Og det var en pragtfuld tur, - så her er tipsene:

Jernbanebilletter er noget billigere i Italien end i Danmark, så selv en lang togtur vælter ikke budgettet!

Der har været en »skilsmisse«: De calabriske smalsporbaner er blevet uafhængige af de lucanske, så nu hedder det FC: Ferrovie della Calabria.

I Gioia Tauro udgår to små strækninger stadig, som omtalt i bogen. Vi prøvede strækningen til Cinquefrondi (632 km), da Polistena efter sigende var eneste by med overnatningsmulighed. Turen er smuk, gennem store olivenlunde, men uden de

helt vilde indtryk ... Derfor brød vi op og tog over til banen Catanzaro-Cosenza, og det var en fantastisk tur! Super!

Det starter med tandhjul: Fra Catanzaro station til selve byen, som ligger oppe på en klippe. Skinnebussen får simpelthen koblet en lille rød tandhjuls-rangertraktor bagpå, og så går det ellers op ad bakke! - Derefter kommer selve hovedstrækningen til Cosenza. Den er lang (99 km, 3 timers kørsel) og den er mildt sagt vidunderlig. En del af den foregår i alpint terræn, hvor banen klatrer hen ad bjergvæggen. Og ellers er der små hyggelige byer, storslåede udsigter ... belle panorama ...

Al persontrafik, både på strækningen her, og ved Gioia Tauro, er skinnebuser, »Breda«, byggeår ca. 1970. Ved Gioia Tauro er der, bortset fra skoletogene, kun få passagerer, men Cosenza-Catanzaro opfylder et virkelig trafikbehov. Godstrafikken er slut, de små godsvogne står og forfalder; dog er der en smule overføringsvogne ved Gioia Tauro. I Cosenza opbevares enkelte gamle vogne og damplokomotiver til turistikørsel om sommeren ... så vidt vi da lige kunne finde ud af, for vi taler ikke italiensk, og DE taler ikke andet!

Det skal også lige nævnes at der går en lang sidestrækning (69 km) til S. Giovanni in Fiore. Her er kun få tog om dagen (kun 3 togpar til S. Giovanni), og vi nåede den ikke, men den skulle også være top-fin. Catanzaro-Cosenza har 12-16 togpar, helt eller delvis, pr. dag; Gioia Tauro-banerne har 9-11 togpar.

Mafia-land? Måske. Det mærker vi jo ikke.



Gammelt skrammel findes også i Italien. Midt i billedet de omtalte skinnebuser.
Foto 1992 af Helge Pahas.

Men vi traf utrolig mange hyggelige, joviale, overstrømmende mennesker. På tandhjulsstrækningen blev vi UOPFORDRET straks slæbt hen på en taburet i førerrummet ... Og på stationerne (vi gik en masse ture) har jeg aldrig kunnet få en billet ved billetlugen, nej, ind ad perrondøren til Capo di Stazione, der sidder i en gammel lænestol foran et åbent ildsted med brændeknuder ... Det er rå-hygge!

Overnatning: Området er ikke overrendt. Der er ikke særlig mange hoteller. Vi boede

3 dage et dejligt sted, omtrent midt på strækningen, og oplevede både snevejr og forår. Vi var der i marts/april, men de lokale siger: Kom i august/september! Vi gav 70.000 lire (350 kr.) for et dobbeltværelse, det ser ud til at være prisen rundt om i de små flækker ...

Et herligt smalsporssområde i et land som i Norge eller i Alperne ligger og venter på jernede i støvlens snude. Området er hermed anbefalet på det allervarmeste!

Helge Pahas.

Veteranbanerne

Limfjordsbanen

Det at være med til at drive en veteranbane kan have både lyse og mørke sider.

Til de mørke sider (dem er der heldigvis ikke så mange af) hører at man må sige farvel til et medlem, hvis viden om det at køre og vedligeholde materiel har været af uvurderlig værdi. Orla Nielsen er afgang ved døden i en alder af 72 år.

Orla Nielsen blev allerede i 1934 ansat ved Aalborg Privatbaner som maskinlærling. Efter udstået læretid ønskede Orla at komme ud at køre. Efter et kort mellemværende med søværnet, avancerede Orla efterhånden, for i 1943 at blive fastansat som motorvognsfører ved Aalborg Privatbaner. Orla var ansat ved Aalborg Privatbaner indtil banernes lukning i 1969.

Orla var en levende legende ved banerne, således udtrykte William Bay at »Det er næsten legendarisk med hvilke primitive hjælpemidler det stedse er lykkedes Nielsen at føre sine motorkøretøjer igennem«.

Orla var vort leksikon, når det drejede sig om at løse tekniske og andre finurlige pro-

blemer, hans kvikke bemærkninger om vores daglige gøren og laden samt hans vid og humor vil blive savnet. Æret være hans minde.

★

Ellers går året sin vante gang her i det nordjydske, vi er nu ved at lade op til en ny sæson. Sæsonen 92 tegner til at blive en meget oplevelsesrig sæson.

Ud over de sædvanlige kørsler (Aalborg havn i bededagsferien og plantogene til Grønlandshavnen) skal vi som noget nyt hjælpe Nelaugbanens Venner fra Arendal i Norge med at komme ned til alle Aalborgs lyksaligheder! Nelaugbanens Venner kører med eget materiel direkte tog mellem Arendal og Aalborg. Motorvogn og styrevogn af type 86.

Dernæst skal vi køre tog mellem Hjørring og Hirtshals i pinsen 6. til 8. juni 92. Det er en stor opgave og omsætningsmæssigt budgetterer vi med en omsætning der nærmer sig ca. 1/3 normalårsomsætning. Kørslerne afvikles i et snævert samarbejde med Hjør-

ring Privatbaner. Samarbejdet med direktøren og hans personale har været en særdeles positiv oplevelse for os; der er således ret vide grænser for vor benyttelse af privatbanens faciliteter.

Fra og med 14. juni starter vi med de egentlige søndagskørsler. Der er afgang hver søndag kl. 14.00 fra Aalborg station, spor 0, til Grønlandshavnen (Østhavnen). Vi er tilbage kl. ca. 16.00, tildels afhængig af omsætningen ved kiosken. Som noget nyt er der opstillet en informationspavillon ved det nye transportcenter. Vi vil forsøge at få åbnet pavillonen medens vi er der, således at publikum kan få at se, hvilke planer der er om østhavnens fremtid. Sidste plantog køres 6. september. Som noget nyt køres i øvrigt tog et par dage i oktober, 18. og 24.

★

På materielfronten kan vi ikke annoncere »nyt« materiel idet vi koncentrerer os om at højne standarden på vort driftsmateriel (den er nu ikke så ringe i forvejen).

Nr. 34 har fået en helt ny overheder i løbet af vinteren, vi har valgt at fremstille nye overhederelamenter i stedet for at blive ved at lappe på de gamle rør, da det viste sig at være økonomisk overkommeligt at skaffe nye rør. Vi har renoveret maskinens sternpelstangspakdåser og gennemgået smørestederne således at der nu smøres de rette steder.

M6 er ved at blive malet indvendigt. Der er ikke blevet udført de helt store arbejder på M6 i vinterens løb. Vi skal til at spekulere over hvorfra vi kan skaffe nye batterier; batterier i den størrelse ligger jo ikke ligefrem og flyder i en hvilken som helst virksomhed., og da vi jo ikke ligefrem kan prale af at være formuende, har vi så lidt af et problem.

SVJ Sm 7's gearkasse er nu færdigrenoveret, så vi håber, at vi indenfor alt for langt ud i fremtiden atter kan tilbyde skinnestog til interesserede.

FFJ M 1207 har vi haft skilt ad til atomer, idet traktoren efterhånden trængte til en kærlig omgang. Alt har simpelthen været skilt ad og der er fornyet eller renoveret, hvor det har været påkrævet. Således er brændstofsysteget blevet ombygget og vi udstyrer nu traktoren med trykluftbremse således at vi mere sikkert kan rangere i hus med vort materiel.

På vore vogne har vi udført diverse småreparationer og målet er at friske malingen op hvor det trænges. På vognhallen har vi udført dræn og regnvandsafløb og arbejdet med tagrende pågår. Vi vil ikke beklæde siderne før vi har fået malet alt bygningsstålet.

★

Vi har for første gang været repræsenteret på den store udstilling, Forårsudstillingen i Aalborgshallen umiddelbart op til påske. Vi fik i samarbejde med vore samarbejdspartnere i Aalborg, dvs. Aalborgtårnet, Sommerfuglefarmen, Minigolfbanen og Parkhotel, tilbudt en studeplads for et rimeligt beløb. Vi fortalte vha. kørende modeltog og plancer om vores virke og arbejde med venterantog. Vi havde til anledningen udfærdiget en brochure om LFB.

Skulle der være nogle af bladets læsere, der ønsker at deltage i vore aktiviteter, som jo da også omfatter den jernbanehistoriske del, kan man jo til en start rekvirere brochuren, ved at ringe til Limfjordsbanens telefonnumre.

Ove Thomsen.

Nyt fra arbejdsområdet i Høng

I den ene af HTJ's remiser på Høng station fortsætter arbejdet med genopbygningen af damplokomotivet ØSJS nr. 6. Det er nu mere end 31 år siden, at en gruppe af DJK's aktive medlemmer begyndte dette arbejde i remisen i Roskilde - dog uden at vide, hvor omfattende restaureringsopgaven skulle blive.

Nu begynder Nr. 6 imidlertid at ligne sig selv, og i foråret 1992 er kedelbeklædningen gjort færdig, og efter montage af nye

Erik Jensen
bukker rør i
essen til FFJ's
ny overheder.
Foto: Martin
Jacobsen.



kulkasser er der monteret en kompressor fra Horsens Vestbaner foran på kulkassen i venstre side. Trykluftbeholderne er anbragt under barrierepladen og under førerhuset, og bremsesystemet er iøvrigt ved at være færdigmonteret med diverse rørforbindelser. Samtidig er smørestederne blevet monteret.

Efterhånden bliver der også monteret flere og flere ting i førerhuset. Senest er man i gang med injektorerne samt montage af både suge- og føderør. De større ting er altså på plads, og så kan man faktisk godt undre sig over, hvor mange små dele, som f.eks. omløberne, smørekopper m.v., der skal fremstilles på ny. Forhåbentligt vil D-maskinegruppens arbejdsindsats i Høng kunne præsentere det færdige resultat i løbet af efteråret.

★

Mandag den 9. marts 1992 blev DSB Cle 1672, der har været til bogierevision samt opmaling på OHJ og HTJ's værksted i Holbæk, leveret tilbage til Høng med OHJ Mx 102. Herefter er vognen blevet rengjort, pakrummet malet, og forhåbentligt vil mange turister glæde sig over den flotte vogn, når den i sommerens løb indlemmes i D-maskinegruppens tog.

★

DSB Mo 1829 fremførte i dagene 18. og 19. april 1992 nogle materieltog for D-maskinegruppen, og i den anledning kørte der atter Mo-tog mellem Slagelse og Høng begge dage. Et uheld på Dianalund station søndag den 19. april fik til følge, at Mo 1829 blev brugt til at køre de ordinære HTJ-tog 64 og 65 mellem Slagelse og Høng på denne dag (se foto side 87).

OP.

Rettelse

I anmeldelsen af HFHJ-bogen hed det i 2. spalte side 60, at ... mærker læseren *ingen* forskel i stil ... Det skulle selvfølgelig være ... mærker læseren *ingen* forskel i stil...

Bog anmeldelser



Jernbanehistorisk årbog 1992.

Banebøger, Roskilde

Hermed foreligger 4. årgang af denne mammutserie med historiske artikler om de danske jernbaner. I kronologisk rækkefølge behandler kendte og dygtige skribenter »Statsovertagelsen af de jysk-fynske jernbaner i 1967« - »Slagelse banegård 1892« - »Åbning af Boulevardbanen i 1917« - »Grindsted som jernbanecentrum 1917« - »Modernisering af vognparken 1942« - »Nedlægningsåret 1967« og »Baneplanudvalgets betænkning 1967«.

Jeg har før givet udtryk for, at grundideen i serien er noget af et scoop. Men en god ide (serie med 25 årgangsudgivelser) forpligter, og der kunne jeg godt ønske mig, at bøgerne i højere grad hang sammen, viste en udvikling, og havde en konsekvent historisk vigtig synsvinkel. Artiklerne kan, hvor vel-skrevne de end er, virke som tilfældige øer i havet. Logisk nok må der i visse år være »stofmangel«, og redaktionen af årbøgerne kunne da vælge helt at springe et år over, eller at kæde en udvikling sammen.

Af artiklerne i bogen bør især »Grindstedartiklen« fremhæves, men alle artikler bærer præg af indsigt og viden. Et lille hjertesuk: - korrekturlæsning er ikke hvad den har været; bogen misklædes af alt for mange fejl, således alene fire i det meget korte forord! Det er ikke appetitvækkende. Man undres tillige over, at et vågent øje ikke har fanget, at der er byttet om på et forside og bagsidefoto.

Bogen på 64 sider og med ca. 90 ill. koster kr. 154,-, og kan bl.a. købes i DJK's salgsafdeling.

Jan Forslund.

DJK's baner - køreplan 1992

Foreningens tog byder også i år på et stigende antal kørsler. Tag familien med på en udflugt, og husk at du som DJK'er kan foretage een frirejse på hver af foreningens tre baner i ordinære tog (girokvittering for 1992 skal forevises).



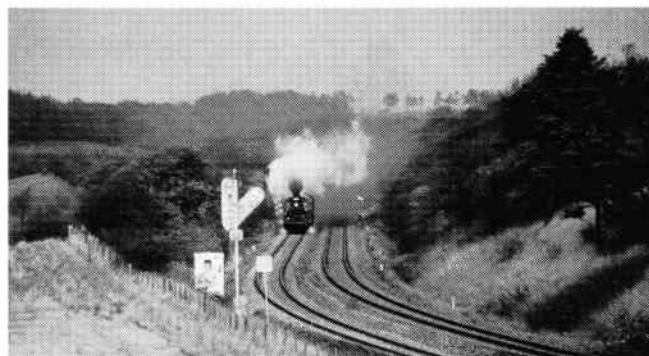
D 826

Dansk Jernbane-Klub

Damptog med 400 pladser kan udlejes til byfester, byjubiler og lignende i det meste af landet.

Steam train for hire.
Vermietung von
Dampfzüge.

i INFORMATION
Preben Clausen
Vandværksvej 9
Brejning
7080 Børkop
75 86 21 20



D 826 øst for Lunderskov, også en DJK-kørsel. Foto d. 2. november 1991 af Søren Bay Hansen.

En usædvanlig udflugt?

Vil du have dit eget tog, er det D-mærkegruppen, du skal henvende dig til. Vi er specialister i at lave usædvanlige udflugter med damptog. Henvend dig trygt på ovenstående telefon, og vi vil give dig et uforbindende tilbud.

Skal du have mad i toget, har vi de rette forbindelser.

20/7-24/7: DANMARK FOR FULD DAMP

Startes i Odense med overnatning i Strib, Svendborg og Fåborg.

Turen slutter i Odense.

Toget kan medføre cykler til udflugter undervejs.

Pris: Voksne 1370 kr., børn og pensionister 1010 kr.

Overnatning i liggevogn i 4 personers kupé og alle måltider er inkluderet i prisen.

Oplysning og tilmelding til ovenstående tlf.nr.

Rundt om »husene« Lørdage 8/8 og 15/8 - søndage 9/8 og 16/8

København H afg.	10.10	11.10	12.10
København H ank.	11.02	12.02	13.02

Alle tog standser på Østerport og Nørrebro.

Priser: Voksne 32,- kr., børn 16,- kr.

26/7: Kørsel med damptog fra Kalundborg til Jyderup og retur.

Oplysninger på ovenstående tlf.nr.



Museumsbanen

MARIBO-BANDHOLM Dansk Jernbane-klub

i Information og bestilling af særtog:
Museumsbanen
Maribo station
4930 Maribo

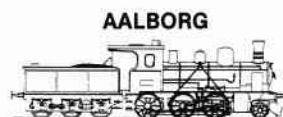
53 88 85 45
Remisen: 53 88 05 49

Maribo afg.	10:40	12:45	14:00	-	15:50	19:00
Bandholm ank.	11:09	13:14	14:29	-	16:19	19:29
Bandholm Havn ank.	11:28	13:30	-	-	16:38	-
Togart	Damp	Motor	Damp	-	Damp	Motor
Kører	4,7	7b	4,7	-	4,6,7	3
Bandholm Havn afg.	11:35	-	14:55	15:05	16:45	-
Bandholm afg.	11:45	14:45	15:05	15:15	16:55	19:55
Maribo ank.	12:15	15:15	15:35	15:45	17:25	20:25
Togart	Damp	Damp	Damp	Motor	Damp	Motor
Kører	4,7	7b	4,6,7a	7b	4,6,7	3

3=Onsdage 1/7-5/8. 4=Torsdage 2/7-6/8. 6=Lørdage 4/7-1/8. 7=Søndage 7/6-30/8. 7a=Søndage 7/6-2/8. 7b=Søndage 9/8-30/8.

Billetter i 3. kl.: Voksen dobbelt 25,- kr, enkelt 15,- kr. Børn 4-11 år halv pris. Rabat for grupper. Tilkøb til 1.kl: Enkelt 3,- kr.

Cykler og barnevogne medtages gratis, når der er plads i togets pakvogn. Besøg udstillingen på Bandholm station - åben på driftsdage. Lørdag den 12. december 1992 køres juletog.



LIMFJORDSBANEN

13.00	14.00	af Aalborg	an	15.00	16.00
13.10	14.10	↓		14.45	15.45
		Gistrup		x	x
		↑			
13.40	14.40	an Grønlandshavnen	af	14.05	15.05
b	a			b	a

DANSK JERNBANE-KLUB NORDJYDSK AFD.

Ove Thomsen
Nøddevej 27, Stae
9310 Vodskov
98 25 63 25

i Martens . 98 81 10 46

a: Alle søndage 14. juni til og med 6. september.
b: Søndag den 18. oktober og lørdag den 24. oktober, 18.10 med damp, 24.10 med motor.
Priser: (Retur) voksne 40,- kr, børn 20,- kr



Mariager-Handest
Veteranjernbane
DANSK JERNBANE-KLUB



MHVJ
Ny Havnevej 2
9550 Mariager

Mariager station 98 54 18 64

(Randers)-Handest-Mariager og omvendt

Søndage i juni, juli og august (fede tal = damptog)							Tirsdage i juli	Torsdage i juli
Randersbro	af	09.55	11.35	12.25	14.00	15.10	17.05	09.55
Randers DSB	af	10.04	11.55	12.43	14.22	15.30	17.05	10.04
Handest	af	10.40	11.35	12.25	14.00	15.10	17.05	10.40
True	af	11.55	12.43	14.22	15.30	17.05	17.05	12.43
Mariager	an	11.15	12.15	13.00	14.40	15.50	17.36	11.20
Mariager	af	10.25	11.35	13.10	14.00	14.00	16.20	11.35
True	af	10.50	11.55	13.28	14.20	14.20	16.38	11.53
Handest	an	11.10	12.13	13.45	14.45	14.45	16.55	12.10
Randers DSB	an	15.33	15.33	15.33	15.33	15.33	15.33	15.33
Randersbro	an	15.40	15.40	15.40	15.40	15.40	15.40	15.40

a = Kun i juli
Billetter: Randers-Mariager retur kr 50,-, Mariager-Handest retur kr 38,-, børn halv pris. Cykler og barnevogne medtages gratis i det omfang, der er plads.

Nørre Nebel-Nymindesgab og omvendt

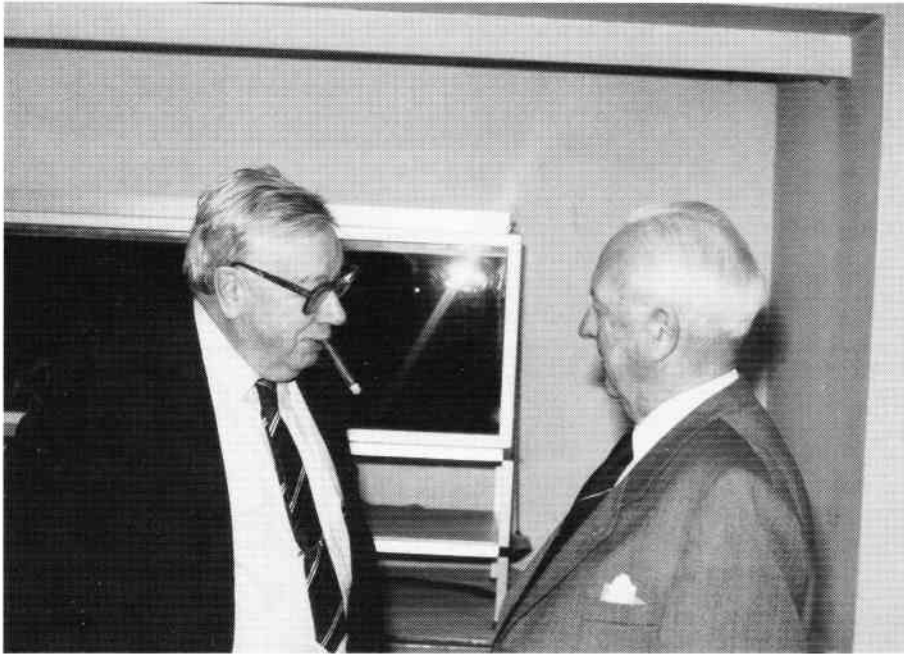
Lørdage og søndage 1/8-23/8 - Veteranmotortog						
Varde	af	09.20	11.20	11.35	13.40	15.20
Nørre Nebel	af	10.10	12.25	14.25	16.05	17.45
Nymindesgab	an	10.45	13.05	15.05	16.45	18.25
Nymindesgab	af	11.30	11.50	13.50	15.30	17.10
Nørre Nebel	an	12.05	12.25	14.25	16.05	17.45
Varde	an	12.55	13.35	15.15	16.55	18.30
b = kun lørdage og søndage 1/8-23/8, c = kun lørdage 1/8-22/8, d = kun søndage 2/8-23/8						
Billetter: Voksen enkelt kr. 15,-, barn enkelt kr. 10,-						

DJK - landsdækkende i baner

Foreningsnyt



Referat af Dansk Jernbane-Klubs ordinære generalforsamling søndag den 8. marts 1992 kl. 10.00 på Niels Steensens Gymnasium i København.



En generalforsamling kan også bruges til at udveksle gamle minder. Til venstre DJK's »nye æresmedlem« Birger Wilcke i samtale med tidl. direktør for Holbækbanerne, Erik Johansen, som netop er fyldt 80 år. Erik Johansen er stadig glødende for en udvikling af privatbanerne, og har netop udsendt en rapport om helt nye og bedre tog til privatbanerne. Foto ved generalforsamlingen d. 8. marts 1992 af Jan Forslund.

Foreningens formand Bent Jacobsen bød de 75 fremmødte medlemmer velkommen til foreningens 32. ordinære generalforsamling. Han foreslog - ikke uventet - dommer Jul. Paulsen som dirigent. Jul. Paulsen valgtes - naturligvis - med akklamation, og han takkede for valget og konstaterede, at generalforsamlingen var lovligt indvarslet. Herefter gav han atter ordet til formanden for aflæggelse af beretning.

Beretning

Bent Jacobsen indledte sin beretning med at udtale mindeord over foreningens medlemmer, Svend Jørgensen, Simon Boertmann og Baron Raben-Levetzau, der var gået bort i årets løb, og han mindedes med forsamlingen de afdøde.

Formanden konstaterede, at året, som er gået, ikke har været præget af de store og skelsættende begivenheder, men at der fortsat arbejdes godt og solidt i alle afdelinger, og at der, til trods for at ikke alle mål er nået, er fremskridt over hele »linjen«. Medlemstallet ligger fortsat på knap 1.700. Efter de nye love fra 1990 vælges foreningens formand ikke længere direkte af generalforsamlingen men af Hovedbestyrelsen ved

dennes konstituering. Da formanden gennem næsten 30 år Birger Wilcke ikke ønskede at fortsætte, valgte Hovedbestyrelsen efter generalforsamlingen i 1991 Bent Jacobsen. Beslutningen blev gruffet i fred og fordragelighed, og eventuelle rygter om »paladsrevolution« eller kup er helt grundløse. Banerne er nu repræsenteret i Hovedbestyrelsen, mens lokalafdelingerne ikke længere er repræsenteret. Hermed har de sektorer, som indtjener og bruger flest af foreningens penge, nu medansvar for foreningens samlede forhold - en situation, der forpligter til ansvarlighed og solidaritet.

Bestyrelsen har nu vedtaget at iværksætte en opsparingsordning, og målet er at tilvejebringe en kapital på kr. 100.000 i løbet af 8 år. Pengene skal kunne udlånes til finansiering af større anlægs- og restaureringsopgaver ved de af foreningens afdelinger, der bidrager til opsparringen.

Bestyrelsen har gennemgået foreningens forsikringsforhold, og Jan Eriksen har skrevet en redegørelse herom, som bringes i Jernbanen snarest. Redegørelsen opfordrer alle medlemmer til at tegne en privat ulykkesforsikring.

Forholdet til DSB og privatbanerne har i

årets løb været næsten upåklageligt, hvilket ikke mindst må tilskrives den dygtighed og ansvarsfuldhed, som foreningens medlemmer ved banerne viser ved afviklingen af veteranbanernes drift. Bent Jacobsen nævnte dog en enkelt »mørk sky« i form af de nye retningslinier fra DSB om kørsel og betaling for veteran tog på DSBs strækninger. MHVJ protesterede direkte til DSB, og problemerne løstes på en for DJK og andre fornuftig måde takket være god kontakt mellem MHVJ og højere instanser i Generaldirektoratet.

Kulafgiften og den varslede CO₂ afgift udgør en stor belastning for veteran togsdriften, og DJK har ved henvendelser til Folketingets partier gjort opmærksom herpå. Trods megen sympati måtte et initiativ dog komme fra Skatte- og afgiftsministeren, men et personligt brev fra Bent Jacobsen til ministeren resulterede blot i et ultrakort brev fra ministerens sekretariat om, at lovene var vedtaget, og at man ikke havde kunnet imødekomme de fremsatte ønsker. Bent Jacobsen udtrykte stor skuffelse på foreningens vegne over ministerens arrogante måde at behandle henvendelsen på.

Samarbejdet med de øvrige jernbane-klubber samt Jernbanemuseets venner har været uden problemer. Der har været interesse for at holde uformelle kontaktmøder klubberne imellem, og det er nu aftalt, at man mødes een til to gange årligt.

Den smalsporede afdeling i Blustrød har udlånt et roebane-damplokomotiv til museet på Ålholm for 10 år, mod at museet sætter lokomotivet i stand og tilbageleverer det køreklart. Formanden benyttede lejligheden til - endnu en gang - at mindes afdøde Baron Raben-Levetzau for hans støtte til foreningen. I København er der afholdt de sædvanlige medlemsmøder samt et par specielle arrangementer bl.a. en filmforevisning på Filmmuseet. Også i lokalafdelingerne har der været afholdt mange møder året igennem. Desværre er deltagerantallet ikke altid særlig stort. Bent Jacobsen mente, at medlemmer nu må se at komme »op af stolene« og vise sig i lokalafdelingerne. Lokalafdelingerne er foreningens »græsrodder«, ligesom banerne og arbejdsholdene er det. Det er i høj grad via lokale møder og andre aktiviteter, at foreningen kan blive bedre kendt og dermed tiltrække og fastholde nye medlemmer.

Udflugtsafdelingens aktiviteter har i de senere år været holdt på et lavt niveau i erkendelse af, at tiden ikke længere er til de store udflugter. I stedet arbejdes væsent-

ligst med at formidle Jernbanemuseets Venners arrangementer til DJK's medlemmer.

Efter succesen med jubilæumsbogen om Skagensbanen i 1990 har Salgsafdelingen nu udgivet en bog om HFHJ i anledning af 75 års dagen for strækningen Frederiksværk-Hundested i 1991. Det må bemærkes, at Salgsafdelingen økonomisk er et af foreningens »gode kort«. Når regnskabsresultatet ikke har været så overvældende skyldes det bl.a., at afdelingen betaler halvdelen af huslejen på Vogn-Ex.

Bladet »Jernbanen« er udkommet med de planlagte 6 numre, og efter Hovedbestyrelsens opfattelse, har foreningen ikke haft et bedre blad i mange år. Hovedbestyrelsen vil bestræbe sig på at afsætte økonomiske rammer for bladet, så standarden kan opretholdes i 1992.

Taget under eet har de fire kørende afdelinger haft et ganske godt år i 1990-91, men der er store forskelle mellem de enkelte baners resultater. MHVJs resultat er præget af den ekstra indtægt fra gruskørslen i forbindelse med bygningen af motorvejsbroen, men selv uden dette ville resultatet have været pænt. Limfjordsbanen har også et fint resultat. D-maskinegruppens og Museumsbanens negative resultater skal ses i lyset af de betydelige udgifter, som man har afholdt til restaurering og vedligeholdelse af rullende materiel og faste anlæg. Både Limfjordsbanen, MHVJ og D-maskinegruppen har byggeprojekter i gang for at skaffe bedre opbevaringsmuligheder og arbejdsforhold.

Et par spændende restaureringsprojekter nærmer sig afslutning, nemlig damplokomotivet ØSJS 6 i Høng og diesellokomotivet LJ M 1 fra 1921, som begge ventes færdige i år.

Bent Jacobsen omtalte sine besøg hos banerne i sommeren 1991, hvor han havde konstateret en vis nervøsitet overfor personalsituationen. Der synes at brede sig en vis afslappet mentalitet hos flere af de medlemmer, som optræder på personalelisterne. Nok er der tale om hobby, men når man er med, må foreningen kunne forlange, at man tager »legen« alvorligt og gør en ærlig indsats for at få »hjulene til at løbe rundt«. Han opfordrede flere af DJKs medlemmer til at gøre tjeneste ved banerne og efterlyste ideer til, hvordan man i øvrigt kan tiltrække den unge generation.

Formanden kunne oplyse, at Hovedbestyrelsen ikke for det kommende år har dristige planer om at sætte nye store projekter i gang. Til gengæld vil man fortsat arbejde på at sikre foreningens interesser bedst muligt og sørge for, at initiativer, som allerede er i gang, bliver fulgt op.

Afslutningsvis takkede Bent Jacobsen Bent Nathansen og Birger Wilcke, som ikke ønskede genvalg til Hovedbestyrelsen, for deres indsats for DJK. Bent Nathansen har været medlem af DJK i næsten 15 år, heraf de fleste som bestyrelsesmedlem eller -suppleant, og han vil nu hellige sig arbejdet med reorganiseringen af Jernbanemuseets arkiv.



Nyvalgt til DJK's bestyrelse: Til venstre Michael Damgård og til højre foreningens nye kasserer Gunnar W. Christensen. Fotos Jan Forslund.

At skulle sammenfatte, hvad Birger Wilcke har betydet for DJK gennem mere end 30 år, fandt Bent Jacobsen ganske umuligt, men mente dog, at det måtte være kunne udtrykkes ved at sige, at Birger Wilcke simpelthen var »personifikationen« af DJK. Bent Jacobsen takkede på hele foreningens vegne Birger Wilcke for alt, hvad han har ydet for DJK gennem de mange år som medlem og ikke mindst som formand siden 1962, og han udnævnte ham herefter til æresmedlem af foreningen. Forsamlingen udråbte herpå et to(!)-foldigt »jernbanehurra« for Bent Nathansen og Birger Wilcke.

Debat om beretningen

Mogens Levin bemærkede til formandens omtale af medlemmernes forsikringsforhold, at det er vigtigt, at man tegner en *fuldtidsulykkesforsikring*.

Jan Eriksen oplyste, at der tilsyneladende er megen uenighed om omfanget af dækningen af fritids- hhv. fuldtidsulykkesforsikringer, og Jul. Paulsen anbefalede, at man sørger for at få helt klar besked af sit forsikringselskab (helst Hovedkontoret) om dækningsomfang m.v.

Jan Eriksen tilføjede, at artiklen om forsikringsforhold, som kommer i Jernbanen, har været til gennemsyn i Assurandørsocietetet. Der har kun været grund til tilfredshed med foreningens forsikringselskab TRYG.

Eigil de Neergaard udtrykte betænkelighed ved, at man etablerer en opsparingsordning i disse tider, hvor økonomien efter hans opfattelse ikke er til det.

Bent Jacobsen svarede hertil, at selvom økonomien er stram, mangler foreningen ikke nødvendigvis penge. Med opsparingsordningen vil man kunne undgå låntagning til større projekter.

Poul Levin efterlyste »ekstranumre« til Jernbanen, som tidligere udkom med oplysning om møder og udflugter.

Birger Bruun mente, at Jernbanen nu ud-

kommer så stabilt, at det ikke skulle være nødvendigt med ekstranumre; iøvrigt koster udsendelse af eet ekstranummer 3-4.000 kr.

Forsamlingen godkendte herefter formandens beretning uden afstemning.

Regnskab

Foreningens regnskabsfører Hans Meyer kommenterede foreningens regnskab, som var udsendt med Jernbanen nr. 1 1992. Han glædede sig over, at der havde været nedgang i finansieringsudgifterne, og at det er lykkedes at holde omkostningerne til drift af foreningen i ro bl.a. takket være lave omkostninger til fremstilling af bladet. Af store enkeltudgifter fremhævede han kr. 41.000 til istandsættelsen af Bandholm station og kr. 90.000 til restaurering af remisen i Bramming.

Per Nielsen ønskede bedre forrentning af foreningens bankindestående.

Hans Meyer oplyste, at foreningens likvide midler var fordelt på en lang række bankkonti ved de enkelte baner og afdelinger, og at man derfor næppe kunne opnå væsentligt større renteindtægter. Det konstateredes dog, at forrentningen var langt bedre end tidligere.

Revisoren Finn Beyer Paulsen oplyste, at revisionen ikke havde givet anledning til væsentlige bemærkninger. Han var under revisionen i et vist omfang blevet afløst af sin suppleant, da han i en periode havde fungeret som kasserer for Bloustrød-gruppen og som følge deraf måtte betragtes som inhabil.

Regnskabet godkendtes herefter uden afstemning.

Kontingent

Flemming Jakielski motiverede på bestyrelsens vegne forslaget om forhøjelse af kon-

tingentet med kr. 10. Han fremhævede øgede protoudgifter samt Girobanks nye gebyrer.

Bent Jacobsen mente ikke, at kontingent var steget voldsomt gennem årene set i sammenhæng med den øvrige prisudvikling.

Efter en mindre diskussion om betydningen af Girobanks nye »tiltag« samt visse meningstilkendegivelser om Girobank generelt godkendte forsamlingen bestyrelsens forslag til kontingentforhøjelse.

Valg

Til bestyrelsen var Bent Jacobsen, Preben Clausen, Jan Eriksen og Birger Wilcke på valg - sidstnævnte ønskede ikke genvalg. Som suppleant var Ebbe Makhholm og Bent Nathansen på valg - sidstnævnte ønskede ikke genvalg. Bestyrelsen foreslog derfor Gunnar W. Christensen og Michael Damgaard.

Ved den efterfølgende skriftlige afstemning fordelte stemmerne sig således:

Bent Jacobsen	70
Preben Clausen	60
Gunnar W. Christensen	57
Jan Eriksen	45
Michael Damgaard	40

De 4 førstnævnte valgtes således til bestyrelsen, og som suppleanter nyvalgtes hhv. genvalgte Michael Damgaard og Ebbe Makhholm.

Som revisorer genvalgte med akklamation Mogens Levin og Finn Beyer Paulsen.

Som revisorsuppleanter genvalgte med akklamation Niels K. Petersen og Eigil de Neergaard.

Eventuelt

Under punktet eventuelt fortalte Preben Clausen om det traditionelle arrangement »Danmark for fuld damp« i dagene 20.-24. juli 1992. Han fortalte endvidere, at D-maschinegruppen i 1992 skal køre 2 dobbeltture hver dag i perioden 6.-19. juli mellem Odense og Højby for Jernbanemuseet.

Birger Bruun opfordrede medlemmerne til at tilslutte sig DSB-rabatordningen.

Afslutning

Kl. 12.15 kunne dirigenten takke de fremmødte for god ro og orden og afslutte generalforsamlingen. Han benyttede lejligheden til at bekendtgøre, at dette var hans sidste DJK-generalforsamling som dirigent, han glædede sig over, at man gennem de mange år havde kunnet »bruge ham« og opregnede, at han vist nok kun havde »svigtet« to år. Til slut fastslog Jul. Paulsen, at hvad man end kunne mene om DJK's generalforsamlinger, havde det aldrig været kedeligt at være dirigent..

Bent Jacobsen takkede på foreningens vegne Jul. Paulsen og overrakte ham som gave en oliekanne af kobber. Bent Jacobsen takkede endvidere for det gode fremmøde til generalforsamlingen.

Lars Henning Jensen
Referent

Jul. Paulsen
Dirigent

Kommende møder i København

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

Onsdag den 2. september 1992 kl. 19.30:

Medlemmernes aften.

Vi ser på billeder og film fra sommerens mange oplevelser, der har med jernbaner at gøre.

Som aftenens særlige tema er fastsat: »Tog i vintervej«. Har du nogle gode billeder eller film, der dækker dette tema, så tag dem med.

Film og større dias-serier bedes anmeldt i forvejen til enten Ole-Chr. M. Plum eller til Bent Jacobsen.

Onsdag den 21. oktober 1992 kl. 19.30:

»Er der en fremtid for bybaner/letbaner i Københavns-området?«

DSB's planlægningschef, Anne-Grethe Foss vil give sit bud på, hvordan den kollektive skinnébårne trafik kan komme til at foregå.

Vogn-Ex: Kalvebod Brygge 40, 1560 København V.:

Åbent hus fortsætter hver sidste tirsdag i måneden fra kl. 19 til kl. 22. Vi holder lukket i juli måned.

Midtjysk afdeling

Dansk Jernbane-Klub, Midtjysk afdeling afholder følgende møder i sæsonen 1992-93:

Fredag den 18. september 1992 i Randers.
Torsdag den 22. oktober 1992 i Herning.
Fredag den 23. oktober 1992 i Århus.
Fredag den 20. november 1992 i Randers (afdelingens ordinære generalforsamling).

Fredag den 19. februar 1993 i Århus.
Fredag den 19. marts 1993 i Randers.
Fredag den 23. april 1993 i Århus.

Oplysninger om mødesteder, -tid samt program følger i de kommende numre af Jernbanen.

På gensyn, bestyrelsen.

Det sker i DJK

Tid	Sted og emne	omtalt side
Lø. 20/6	»Jernbanedage i Maribo«	58
Sø 21/6	»Jernbanedage i Maribo«	58

Der henvises iøvrigt til køreplanerne side 91.

Salgsafdelingen

NYHEDER

DSB's tjenestekøreplan 1991-92. Atter i år kan vi tilbyde DSB's tjenestekøreplaner for hele landet fra den afvigte køreplansperiode (maj 1991 - maj 1992). Antallet af sæt, der leveres uden ringbind, er ret begrænset og koster kr. 52,00 + 23,00 i forsendelsesomkostninger.

★

Rettelsesblade til DSB SR 1975. Så er der atter udkommet rettelsesblade til DSB sikkerhedsreglement, SR 1975, nr. 631-671. Ved indsendelse af kr. 7,00 i *frimærker* (til dækning af kuvert + porto) til Salgsafdelingen vil de, der har købt DSB SR gennem salgsafdelingen kunne få tilsendt rettelsesbladene.

Ønskes der tilsendt ældre rettelsesblade er portogebryret 14,00 eller 21,00 kr. alt efter om man bestiller rettelsesblade før eller efter nr. 554.

★

Tillæg til DSB, driftsmateriel fortegnelse 1 og 2, 1992. De medlemmer, der har købt DSB's driftsmateriel fortegnelse gen-

nem DJK's Salgsafdeling, kan mod indsendelse af kr. 16,00 i *frimærker* få tilsendt tillæg 1992 til såvel DRM 1 som DRM 2.

Ønskes der tilsendt tillæg fra tidligere år (fra 1981-82 og fremefter; husk at angive år!) må der medsendes ialt kr. 26,00 i *frimærker*.

★

Bogen til sommerferien købes naturligvis gennem DJK's Salgsafdeling - se vore seneste tilbud på nye bøger i Jernbanen nr. 6/91, 1/92 samt 2/92.

Salgsafdelingens adresse er: **Dansk Jernbane-Klub, Salgsafdelingen, Kalvebod Brygge 40, 1560 København V.**

Ved bestilling af bøger ved forudbetaling på postgirokonto 3 17 91 76, må man huske at anføre bestillingen på talon til modtageren.

Husk, at du støtter netop Dansk Jernbane-Klub's arbejde ved at købe dine jernbanebøger gennem DJK's Salgsafdeling!

HCH og OCMF.



DANSK JERNBANE-KLUB

Foreningens generelle adresse

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

Foreningens telefonavis: 33 33 86 97

Med sidste nyt om møder, udflygter, bøger m.m.

Medlemskontingent og indbetaling

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

Adresse: Dansk Jernbane-Klub, kassereren
Kalvebod Brygge 40, 1560 København V.
Postgirokonto 5 55 38 30

Foreningens bestyrelsesmedlemmer

- **Formand:** Bent Jacobsen
Maj Allé 62, 2730 Herlev. Tlf. 42 84 21 07.
- o **Næstformand:** Hans Meyer, Limfjordsbanen
Blishønevej 9, Godthåb, 9230 Svenstrup. Tlf. 98 38 31 27.
- **Kasserer:** Gunnar W. Christensen
Solbærvangen 39, 2765 Smørum. Tlf. 42 65 73 13.
- **Sekretær:** Flemming Jakielski
Islevbrovej 4 D, 2610 Rødovre. Tlf. 42 91 04 28.
- Birger Bruun
Platanvej 18, 1810 Frederiksberg C. Tlf. 31 22 05 17.
- o Carsten Buhl, Museumsbanen
Refshalevej 8, 4930 Maribo. Tlf. 53 88 43 54.
- Preben Clausen
Vandværksvej 9, Brejning, 7080 Børkop. Tlf. 75 86 21 20.
- Jan Eriksen
Østergade 22 D, 6520 Tøftlund. Tlf. 74 83 04 36.
- o Anders Færch Hansen, Mariagerbanen
Fjeldstedvej 22, Svenstrup, 9550 Mariager.
Tlf. 86 47 80 80.
- o Keld Haandbæk, D-maskinegruppen
Høgholtvej 5 A, 2720 Vanløse. Tlf. 31 74 70 32.
- Ole-Christian Munk Plum
Holmevej 8, 4340 Tølløse. Tlf. 59 18 53 83.
- Michael Damgaard (suppleant)
Tietgensgade 20, 1704 Kbh. V. Tlf. 33 93 23 18.
- Ebbe Makholm (suppleant)
Uglevang 16, 2. - 3450 Allerød. Tlf. 42 27 54 53.
- betyder valgt af generalforsamlingen.
- o betyder valgt af banerne.

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

Bent Andersen
Kærhaven 4, st. 19, 5320 Agedrup. Tlf. 66 10 79 51.

DJKs afdeling på Lolland-Falster

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

Foreningens baner og tog

Information, bestilling af særtog, arbejdsbold.

Museumsbanen Maribo-Bandholm

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

Mariager-Handest Veteranjernbane

Ny Havnevej 2, 9550 Mariager. Tlf. 98 54 18 64.
Driftsbestyrer: Mogens Duus
Burholt 20, 9560 Hadsund, Tlf. 98 57 26 34.
Arbejdsbold i Mariager, Århus, Viborg og Fr. havn.

DJKs afdeling for smalsporsmateriel 700 mm

Oscar Meyer
Holløselund Strandvej 9, 3220 Tisvildeleje. Tlf. 42 30 82 22.
»Remisen« Østre Teglværksvej, Bloustrød, 3450 Allerød.
Tlf. 42 27 08 18 (onsdag og lørdag). Giro: 3 46 56 16.

Limfjordsbanen

Ove Thomsen
Nøddevej 27, Stae, 9310 Vodskov. Tlf. 98 25 63 25.
Information, Martens, 98 81 10 46.

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 remise

Per Boysen. Tlf. 66 17 91 56.

Flintholm station (Frederiksberg)

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

ERIK HASSELDAM

HAGBARDSVEJ 71
3650 ØLSTYKKE

Sporhunden

Sidste nummers ordhund voldte ikke læserne de store problemer. Vi trak lod blandt 52 rigtige besvarelser, og **F. M. Nielsen, Struer**, blev den heldige vinder. Kodeordet var »SÆRTOGSANMELDELSESBANKETPA-PIR«. Mange læsere gennemskuede også, at »fremmedhunden« var i Frankrig.

Vores sporhund er atter ude på de lange skinner, og nyder sommeren på en forholdsvis stor landstation med et bredt opland. Havde vores jernbanekøter rejst ca. 10 minutter mere enten mod nord eller syd var den havnet i betydeligt større trafikale centre. Foto af John Hansen d. 20. februar 1992.

Send dit gæt på stationens navn til redaktionen i Holte inden 15. juli - måske bliver du den heldige vinder af jernbanebøger.



Filmprogram om tog og jernbaner

Hvis man har tilstrækkelig mange år på bagen, kan Statens Filmcentral være indbegrebet af inderligt kedsommelige undervisningsfilm i sort/hvid med en speakerkommentar, der var omtrent lige så fornøjelig at lytte til som datidens farvandsberetninger og ismeldinger. Og det bedste ved filmen var det hvide SLUT på en grågrumset baggrund.

Meget har forandret sig siden da - ikke mindst Statens Filmcentral. Også selv om vi stadig har sort/hvide film - nemlig de fine, udødelige klassikere, hvoraf nogle af de bedste handler om *tog og jernbaner*. Disse film vil vi meget gerne vise for et publikum af kendere ved et sær-program i Delta Bio i Kompagnistræde 19 i København.



»FUTTE-FUTTE-FUTTOG« kører:

onsdag den 24. juni kl. 11.00 og lørdag den 27. juni kl. 11.00.

Programmet består af »Snow« - »Locomotion« - »Her er banerne« - »Kul-tur« og »Stationer«. Der er *gratis* adgang.

Statens Filmcentral er dog meget mere end kortfilm om tog og baner. Vi har ca. 1600 titler omhandlende alt mellem himmel og jord - deraf er ca. 600 tilgængelige på VHS-vider. På 73 biblioteker fordelt over hele landet kan man låne en video med hjem i 1 uge på nøjagtig samme måde som man låner bøger. Ved at ringe til 33 15 83 43 kan man få at vide, hvilke biblioteker, der har en videoformidlingsordning med Statens Filmcentral. ☐