



jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

6

DECEMBER 1992





Indhold

Det gamle fotografi	163
De første sneplove	164
Lemvig havnebane	166
Jeg drog vest på	170
Hva' så - holdt han	174
Docklands Light Railway	178
Jernbaneudstilling i Hadsund	182
Mindeord - Søren Balle	182
Ordhunden	183
Lidt betragtninger vedr. veteranbaner	183
Dampens skumringstid	184
Veteranbane i København	188
DSB-damploko - som jeg oplevede dem	190
Nymindesag-sporet (1. del)	194
Jernbanenyt - kort fortalt	197
DSB	197
Færgenyt	201
Privatbanerne	203
Udland	204
Veteranbanerne	205
Bogammeldelser	206
Læserne skriver	206
Foreningsnyt	206
Salgsafdelingen	208

Udflugtstog på Sydsjælland - eller....?

Ja, det var dengang i 1971, tænker du måske, kære læser, - da de første, brune Bn-vogne var kommet, og den sydsjællandske bonde ser til, mens et DJK-udflugtstog futter forbi...nej, hov, hvad er nu det: Vognene har vist fået lidt for mange vinduer...og lo-ko'et ser også mærkeligt ud? Ja, for tidspunktet er nemlig oktober 1992, landet er Polen, og der er IKKE spor udflugt over toget: Det er et af Europas sidste planmæssige dampstog på normalsporet statsbane, nemlig PKP ved Wolsztyn i landets sydvestlige hjørne. Her er det OL 49 69 fra begyndelsen af 1950'erne, der 3. oktober 1992 danner hovedmotiv i et hverdags-sceneri fanget af Johannes Damgård Hansen. Endnu kører de, men skynd dig, kom: Om

føje år - toget som et lyntog går! De danske MA-lyntog - foto 15. marts 1992 på M/F Warnemünde - der skulle ha' afløst dampen, er i skrivende stund endnu ikke indsat, så det damper stadig.

Se polske motiver på linje, banegård og maskindepot inde i bladet - og gak hen og gør ligeså, eller?

Forsiden: Snevinter - ja, der har været nogle få muligheder i den forløbne vinter, men vi skal nogen år tilbage for at finde »rigtig vinter« som her, hvor Mogens Duus har »fanget« MZ 1404 med IC-tog i Thisted, vinteren 1985/86. Kun kort tid fik de »slemme tunge« MZ'ere lov at køre persontog der - i dag regerer MR og MF.

Nr. 1 ventes afleveret til Postvæsenet medio februar 1993.

Tidsfrister

Sidste frist for stof til nr. 1/1993: 20. december 1992.
Sidste frist for stof til nr. 2/1993: 1. marts 1993.

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

Redaktørernes hjørne

Julegaven til privatbanerne

»Privatbanerne er en hjørnesteen i den kollektive trafik.« Den konklusion, udtrykt i adskillige lokalsamfund og direkte formuleret af et af dette blads rubrik-redaktører, er nået helt til tops i dansk politik.

Netop som det så sortest ud for færdiggørelsen af moderniseringen på privatbanerne, har uroen omkring S-togs-ordrer til DSB skabt politisk vilje til at bakke op om privatbanerne.

Onsdag 25. november var privatbanerne sat på dagsordenen i Folketinget ved en forespørgselsdebat. Konklusionen af denne debat var en opbakning fra alle - undtaget Fremskridtspartiet - om en dagsorden, der pålægger regeringen at lave en fire-årig aftale, som skal skabe ro om privatbanerne - og sikre de nødvendige investeringer i nyt materiel.

Få timer senere blev de økonomiske rammer fastlagt i et finanslovs-forlig. Det samlede resultat er - formentlig - en »julepakke« til privatbanerne. Ejheller sinker det proceduren, at EFs indre marked til nytår kommer et skridt nærmere - med de vanskeligheder, det indebærer i form af ekstra licitations-krav m.v. Uden at sige det - politikerne går på listesko i denne for vort lands EF-tilknytning så følsomme periode - får privatbanerne et vink med en vognstang: når bevillingerne formentlig kommer på plads i år, er det mere end en hentydning til, at der helst skulle skabes et godt, DANSK samarbejde om at løse denne danske opgave. Med andre ord: Togene bør bygges i Randers.

Som entusiastisk forkæmper for jernbanen som et godt, hurtigt, rent og effektivt transportmiddel kan man kun hilse julegaven velkommen. Og endnu glædeligere lyder den holdning, trafikminister Kaj Ikkast gav udtryk for i debatten: At privatbanerne MINDST skal oprettholdes det nuværende niveau. Kan hænde at ministeren nu har nærlæst privatbane-regn-

skaberne? Og fundet ud af, hvorfor politikere fra andre lande ta'r til Danmark for at studere billig lokalbane-drift?

I det hele taget breder erkendelsen af privatbanernes nødvendighed sig for tiden tilfredsstillende langt ind i politikernes rækker - illustreret ved bl.a. Venstres Helge Sanders udtalelser i debatten. Han mener - nok med rette - at betegnelsen »privatbaner« er noget misvisende, men: »Vi erkender, at Danmarks 13 privatbaner trafilmæssigt er livsnerven i mange lokalsamfund.« sagde han. Og kald det så privatbaner, lokalbaner eller hvad man vil. Pointen er, at de 13 tilbyder en særdeles fornuftig løsning på de vidt forskellige lokale transportbehov rundt om i Danmark. Erkendelsen er nu også nået frem til Christiansborg. Måtte den bide sig fast - og også række videre end en her-og-nu-indsats for at sikre beskæftigelse i den kronjyske hovedstad!

Anders Riis

★

Ikke kun privatbanerne, men også tidsskriftet »jernbanen« kan nu imødesee afslutningen på en længerevarende modernisering. Med omlægningen af leder- og adressesiderne, som ses i dette nummer, afslutter bladets redaktion den videreudvikling af lay-out'et, der blev påbegyndt i nummer 5/1990 med ny skrifttype og fortsat i 1/1991 med indførelse af tre-spaltet format på de fleste sider.

Bagside og inderside er senere tillempet de nye formater. Af tryktekniske årsager - den røde farve fortrykkes for et års blade ad gangen - måtte de sidste to sider, nemlig ledersiden og adressesiden, vente, men nu er omlægningen på plads.

Samtidig arbejder vi selvfølgelig stadig videre på at forbedre tidsskriftet. Sidetallet er stadig blevet forøget indenfor de givne budgetrammer, der hvert år svarer til, at mellem 50-60 af hver 100 kontingent-kroner bruges på bladet.

I 1992 bidrog hvert fuldt betalende medlem således med ca. 140 af kontingentets 235 kroner til tidsskriftet »jernbanen«, mens de øvrige ca. 95 kroner især er gået dels til fælles foreningsudgifter såsom drift af sekretariat og

jernbanen
DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

32. årgang nr. 6 december 1992

jernbanen

Vasevej 19 A, 2840 Holte
42 42 04 52

Redaktion

Jan Forslund
Anders Riis (ansv.)

Adresser - se bag i bladet.

vogn-ex, dels til Bloustrød-banen. For de 140 kroner er fremstillet den største årgang af tidsskriftet »jernbanen« nogensinde: 208 sider med mere end 300 aktuelle og historiske illustrationer fra jernbanernes verden - langt de fleste fra Danmark. Samtidig er dette nummer af bladet også en rekord: Som en særlig »julegave« til medlemmerne - og fordi mange flittige forfattere har bidraget med ekstra mange artikler - er dette nummer udvidet med 16 sider. Med 48 sider er det dermed det største i bladets 32-årige historie.

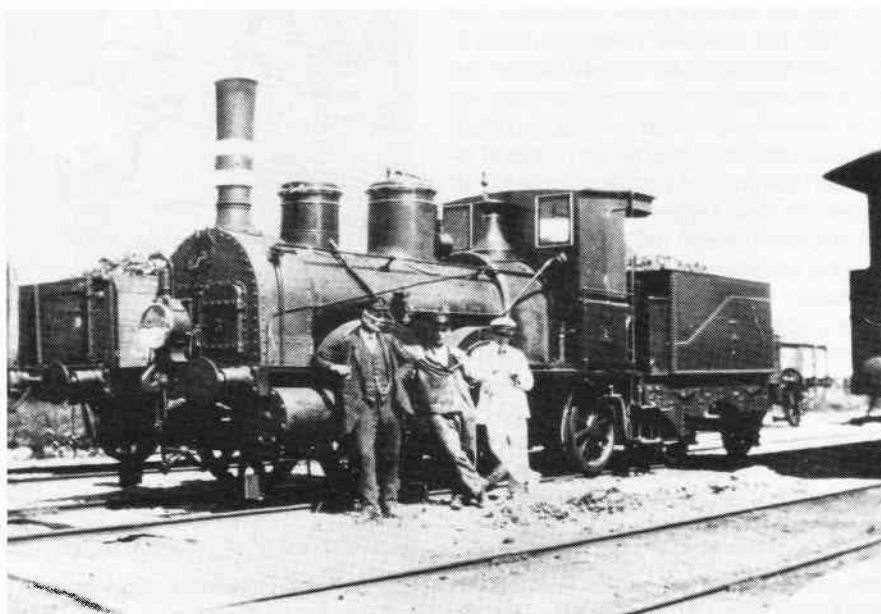
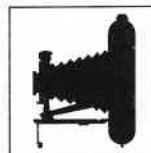
En yderligere udvidelse af sidetallet er næppe realistisk, med mindre nye forudsætninger m.h.t. f.eks. annoncer giver nye muligheder (interesserede er velkomne til at rekvirere prospekt med priser og rabatter på annoncer fra redaktionen!). Til gengæld forventer vi, at »jernbanen«s dage som rent »sort-hvidt« tidsskrift er talte. For tiden vurderes priser m.v., og vi kan ikke love, at sagerne »falder i hak« umiddelbart. Men før eller senere holder farverne deres indtog i bladet. Ikke kun som et farvefoto på forsiden i ny og næ. Men som fast tilbagevendende begivenhed!

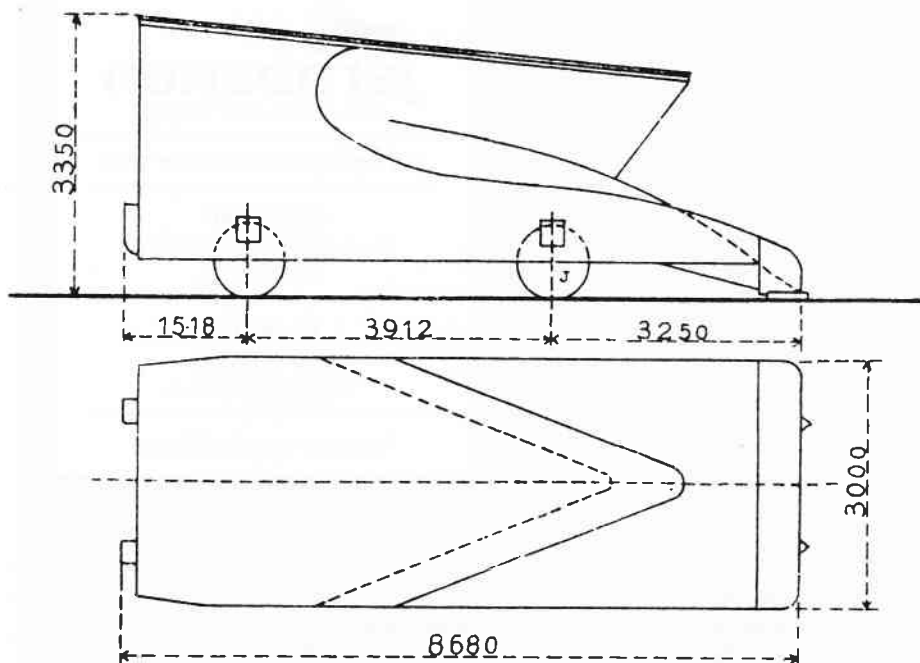
Jernbanens redaktører ønsker læserne glædelig jul - og et godt nyt jernbane-år.

Det gamle fotografi (3)

En hverdag i Bandholm....

I dag tages hvert år tusindvis af fotos af tog på Bandholm station. Men sådan har det ikke altid været: I begyndelsen af århundredet var Bandholm »bare« en lille, søvning privatbaneendestation som så mange andre. Og uden at dette foto er tidsfæstet eller begivenheden fastslået, må dette billede af LJ 3 (udrangeret 1932) med personalet og en hvidklædt herre i Bandholm kunne stå for det. Arkiv: P. Jørgensen.



Sneplov N^o 1-28

Skitsen i DSBs driftsmaterielfortegnelse viser de 2-akslede snepløve bygget 1867-72 (nr. 1-16), 1875 (17-26) og 1877 (27-28).

land ramt af et kraftigt og langvarigt snefald. Et aftentog fra Århus kørte fast i snedriverne mellem Brabrand og Mundelstrup. Ingeniør Rambusch kørte dengang som fyrbøder på Canada-lokomotiverne, og han har senere beskrevet episoden sådan:

»Der var over 200 Reisende med, deraf de fleste Handlende, som vilde til det store Februar Marked i Randers. Veiret var forrygende, og Toget sad i flere Alen Sne. Igen turde gaa fra Toget i Mørket, saa Natten var skrækkelig. Næste Morgen lykkedes det ved forenede Kræfter at faa Menneskene, deriblandt et Par Damer, ud fra Toget gennem Sne til Halsen og over Markerne til Landsbyen, hvor de bleve indlogerede hos Beboerne, dog kun saa som saa efter som Leiligheden kunde blive. En Kjøbmand blandt de Reisende fortalte mig med stor Glæde, at han havde et ret godt og varmt Natteleie, det var i en Baas i en Kostald. Andre laa i en Hestestald, men der frøs de meget. En anden Maskine, min, kom ud til Toppen af Brabrand Bakke Dagen efter med en Sneplov, men saa blev Veiret saaledes, at al Rydning var umulig. Vi logerede i Vogterhuset, hvor nu Aarslev Teglværkspor er, og Maskinen holdt paa en bar Plet en Telegrafstang der fra, men for Snefog kunde vi ofte ikke see den fra Huset. Vi levede i den Tid af Kartoffler med lidt Flæsk og The uden Sukker, Brød og Sukker slap op efter et par Dage og det var ikke muligt at faa ny Forsyning. Landsbyen Yderup var ogsaa næsten udspist og Beboerne havde allerede antydning, at de ikke kunne beholde de Fremmede længere, da Veiret endelig blev bedre. (...) Da Toget skulde kastes frit, var hele

Den første sneplov

Staten overtog de jysk-fynske jernbaner i 1867. Den nye driftsbestyrer indførte bl.a. snepløve på egne hjul

Af Asger Christiansen

1867 overtog staten det private selskab, der siden 1862 havde drevet de jysk-fynske jernbaner og forsynet dem med rullende materiel m.m. Den engelske driftsbestyrer F.H. Trevithick blev afskediget, og istedet ansatte staten den 38-årige ingeniørkaptajn Niels Henrik Holst som driftsbestyrer for De jysk-fynske Jernbaner, forkortet JFJ. Holst havde i 1850'erne arbejdet ved kontrollen af bygningen af Roskilde-Korsør banen. Senere deltog han i projekteringen af de jysk-fynske jernbaner, og fra 1860 var han regeringens kontrollerende ingeniør ved de engelske entreprenørers bygning af strækningerne i Jylland og på Fyn. Fra 1864 havde han tillige været ansvarlig for den økonomiske kontrol af banernes drift. Holst havde altså gode forudsætninger for sit nye job som driftsbestyrer, og han gik straks igang med en modernisering af driften (omtalt i Jernbanehistorisk Årbog '92). Som noget af det første lod han banernes værksted i Århus bygge en sneplov på egne hjul - den første egentlige jernbanesneplov i Danmark. De forudgående vintre havde vist, at banerne ikke havde et tilstrækkeligt effektivt middel til snerydning.

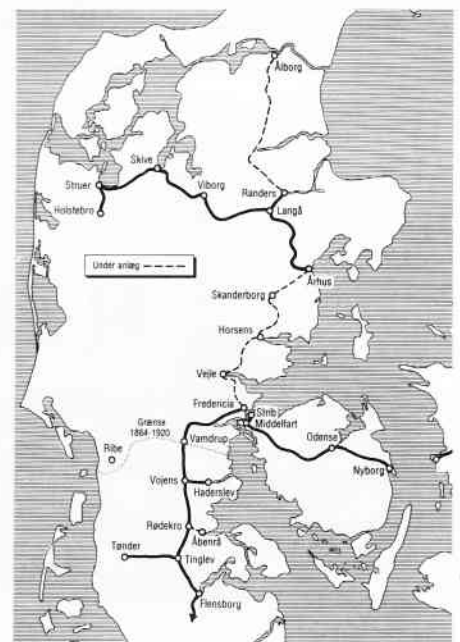
De første sneproblemer

Da Jyllands første jernbane Århus-Randers åbnedes i september 1862, blev alt vogn-

materiel leveret fra vognfabrikken Hvide Mølle i Randers. Tillige fremstillede fabrikken 4 snepløve benævnt litra L. På trods af betegnelsen snepløve var der blot tale om løse snenæsere, der om vinteren blev monteret på de åbne, højsidede godsvogne litra G 2, G 19, G 32 og G 36. Snenæsernes størrelse og udseende kendes dog ikke idag. Den første driftsvinter 1862-63 faldt der kun lidt sne, men alligevel gav det problemer for jernbanetrafikken. I december 1862 var et aftentog fra Randers til Århus hele 14 timer om den 59 km lange tur. Undervejs sad man fast i tre timer ved Hinnerup og fire timer ved Mundelstrup. I marts måned det følgende år var den gal igen, idet et tog var 18 timer om turen Randers-Århus. Ved Mundelstrup kørte man fast, og ved hjælp af telegrafen fik man tilkaldt to lokomotiver og 30 mand fra Århus. Dagen efter måtte toggangen aflyses. Vinteren 1863-1864 kunne driften dog opretholdes ved hjælp af de løse snenæsere.

En lang og hård vinter 1864-65 viste dog, at snenæsernes effektivitet var utilstrækkelig ved stærk snefald. Det jyske jernbanenet bestod da af Århus-Randers og Langå-Skive. Vanskelighederne begyndte i december 1864, hvor sneen forsinkede de fleste tog, men ved hjælp af forspandskørsel, snenæsere og ekstrapandskab slap man dog for togaflysninger. Ansættelsen af de mange snekastere var dog en hård belastning for budgettet.

I begyndelsen af februar 1865 blev Jyl-



Ved statsovertagelsen i 1867 bestod det jysk-fynske jernbanenet af ialt 301 km strækning.

Gennemskæringen fyldt, Vognene vare ikke at see og Maskinen stod dybt nede i et Hul i Sneen. Det varede endnu flere Dage, før Banen blev frigjort helt til Randers.»

Retableringen af trafikken var dog kun en stakket frist, for snart var strækningen føjet til igen. Atter oplevede passagerne at overnatte i kolde, indesneede tog. Postvognen kunne som den eneste vogn i toget holdes opvarmet natten over, da der i postrummet stod en lille ovn; kul var der jo nok af på lokomotivet. Men selvfølgelig var det begrænset, hvor mange der kunne opholde sig i den blot 8 meter lange vogn. Trods stor indsats fra personalet måtte driften indstilles flere gange i februar og marts, og i løbet af 7 uger var banerne standset helt eller delvist i 20 dage. Det var utilfredsstillende for alle.

Udgifterne til snerydning var så store, at driftsselskabets kassebeholdning næsten var opbrugt. Overdriftsbestyrer John S. Louth skrev derfor til selskabets direktion: »Det er en Følge af Driftens Standsning og de betydelige Snekastningsarbejder, at Kassebeholdningen næppe vil være tilstrækkelig til at dække de allerede paaløbne Udgifter, medens det ikke er muligt at sige, hvor stort et Tilskud, der vil behøves. Dels kan Driften saa overordentlig let blive standset - saaledes som det er skeet idag - da den opkastede Sne ikke har kunnet fastne sig, og deels vil Udbyttet selv af en aldeles regelmæssig Drift selvfølgelig kun blive ringe, saalænge Skibsfarten og navnlig Postdampskibsforbindelsen med Korsør er standset. Det kan ikke engang opgives hvor stort et Beløb, der strax behøves til at dække de meest presserende Udgifter, da jeg til Exempel endnu ikke ved, hvormeget de foregaaende Dages Snekastning beløber sig til. Paa den anden Side kan jeg naturligvis ikke ønske et større Tilskud, end uundgaeligt nødvendigt, og jeg tillader mig derfor at indstille, at Directionen vil stille en Sum af 4000 Rigsdaler til min Raadighed.«

Statens krav

Statens kontrollerende ingeniør - altså Niels H. Holst - fandt det uholdbart, at driften havde været indstillet så længe. Han henvendte sig til direktionen for det private driftsselskab og foreslog, at man fandt frem til noget mere effektivt end de løse snenæser. Direktionen var enig i kritikken men mente ikke, at der var tid til at undersøge spørgsmålet, inden banen over Fyn skulle åbnes senere på året. Derfor blev der til Nyborg-Middelfart leveret 3 snenæser. Da Fredericia-Vamdrup åbnedes året efter, blev strækningen tildelt 2 snenæser.

Vinteren 1866-67 bekræftede Holsts skepsis; især havde banerne store problemer i januar 1867. Kort efter nytår var driften indstillet på Århus-Randers og Langå-Holstebro. Enkelte steder var sporet skjult under 5 meter sne. Driftsselskabet ansatte et stort antal mænd til rydningsarbejdet, og vest for Langå var 6 lokomotiver og 600



Driftsbestyrer Niels Henrik Holst.

mand igang med at gøre strækningen farbar. Ved Hadsten forsøgte man samtidig at gennembyrde en stor snedrive, men derved »kom Arbeidstogets Locomotiver af Sporet og faldt over mod Skraaningen; Sneplougen blev knuust, og et Stykke af den ramte Enden af den første Vogn, der var fuld af Sneekastere. Endnu af Vognen blev betydelig beskadiget, og 5 af Arbejderne i den slemt forstødte; dog saavidt vides forarsagedes intet Beenbrud, - de vare Alle istand til at gaee.«

De følgende uger blev driften standset og genåbnet flere gange. Når jernbanetrafikken var indstillet gav det også problemer for befordringen af post, der så måtte sendes med ryttere. En postrytter var f.eks. 14 timer om at tilbagelægge de 36 km mellem Randers og Århus. Også på Fyn var jernbanetrafikken aflyst flere gange. Under rydningsarbejdet blev en snekaster desværre kørt ihjel af et lokomotiv.

Standsningen af trafikken udløste atter en reaktion fra statens kontrol. På dette tidspunkt stod det dog klart, at staten snart ville overtage banernes drift (vedtaget en måned senere), så i første omgang skete der intet. Da Niels Holst senere på året tiltrådte som driftsbestyrer, besluttede han at anskaffe tre sneplove på egne hjul »efter amerikansk Forbillede«. En medarbejder havde nemlig været i Amerika og han vendte hjem med en model af en sneplov. Konstruktionen blev overladt til baneingeniør Carl G. Bayer (senere driftsbestyrer ved ØJJ). De tre sneplove blev bygget på banernes eget

værksted på Århus station. Det var iøvrigt første gang man her fremstillede rullende materiel.

Den første sneplov blev bygget op på undervognen fra en godsvogn. Den kileformede overbygning af træ havde en højde af 3350 mm over skinnekanten. »Stævnen«, der skulle føre sneen ud til siderne, blev forsynet med en beklædning af jernplader. For at mindske risikoen for afsporing blev der i ploven anbragt en tung ballast. Såvidt vides var de tre sneplove færdige i slutningen af 1867. Om de var effektive nok til at holde strækningerne farbare var et åbent spørgsmål. I hvert fald udsendte Holst i december et cirkulære til samtlige ansatte:

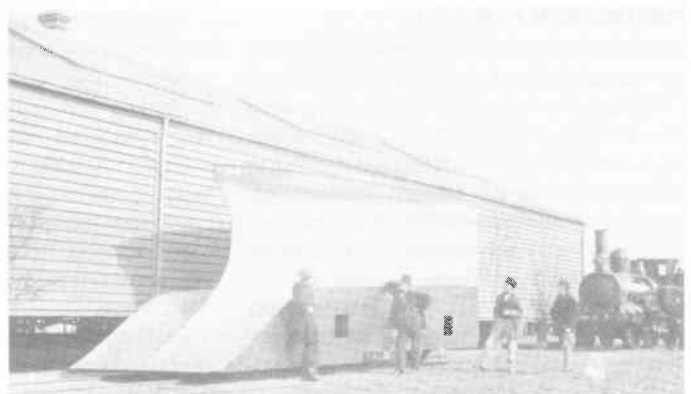
»Naar et Tog paa Grund af Sne eller andre Forhindringer standses paa Banen eller ved en Landstation, maa Personalet gjøre sit Yderste for at skaffe Passagererne i Huus, og efter Omstændighederne forsyne dem med Levnetsmidler eller eventuelt skaffe dem anden Befordring til nærmeste Kjøbstad. Alt uden Udgift for Passagererne, og iøvrigt yde dem al den Assistance, der staaer i dets Magt. Alle herved foranledige Udgifter udredes af Jernbanen. Det er en Selvfølge, at Enhver, der har Tjenestbolig, er forpligtet til at dele denne med et standset Togs Passagerer.«

Sneplovene viste sig dom rimeligt vellykkede, og i årene 1867-72 byggede værkstedet i Århus 16 sneplove, der blev stationeret på de jyske og fynske stationer. Plovene var ikke ens, for man eksperimenterede med forskellige vinkler på »stævnen«, skærets højde over skinnerne, vægten af ballast osv. Plovene havde dog flere mangler. Sneskærets højde ødelagde udsynet fra lokomotivet, og højden var også medvirkende til mange afsporinger. Konstruktionen af sneskæret var knapt så heldig, for når ploven kørte ind i en stejl snedrive, var presset på ploven så kraftig, at overbygningen tog skade og pladebeklædningen blev revet af i store flader. Tillige var presset på den forreste aksel så stor, at akselbrud ofte forekom.

Derfor gik man senere over til at konstruere sneplove med en bogie under forreste del af sneskæret. Denne løsning blev benyttet første gang i 1877, da de sjællandske jernbaner anskaffede sneplove konstrueret af maskiningeniør Otto Busse.

Få år senere gik også de jyske-fynske baner over til at anskaffe treakslede sneplove. □

Sneplov No. 1 fotograferet på Århus station i 1867. Som nummer fire fra venstre ses stationsforvalter Conrau. I baggrunden Canada-lokomotiv nr. 7, bygget 1864. (Foto: Jernbanemuseet).





Diesellokomotivet VLTJ ML 12 fra 1952 ved rebroussementet på havnebanen i Lemvig, tirsdag den 10. juli 1973.

Foto: Ole-Chr. M. Plum.

Lemvig havnebane 1892-1992

Artiklen første gang offentliggjort som særtryk for Lemvigbanen

Af Ole-Chr. M. Plum

Vemb-Lemvig Jernbane

Koncessionen til »Anlæg af en Jernbane fra Vemb Station til Lemvig eller dens Havn« blev udstedt den 7. juni 1878, og allerede i dagene 17.-20. juni samme år blev besigtigelsen af den udstukne linie for banen udført. Selv om det fra mange sider var ønsket, at banens endestation Lemvig blev anlagt nede i byen, f.eks. ved havnen, havde komiteen for »Anlæg af Vemb-Lemvig Jernbane« opgivet dette, da baneanlægget derved ville blive ca. 80.000 kr. dyrere.

Den 20. juli 1879 var den nye vestjyske privatbane klar til at blive åbnet for ordinær drift, og køreplanen bestod af tre tog i hver retning.

Havnebane i Lemvig?

Godstrafikken på Vemb-Lemvig Jernbane var i de første år ret beskeden - mindre end 7.000 t årligt frem til 1887, - men herefter steg den. Den stigende godstrafik mellem Vemb og Lemvig samt den forøgede mængde dampskibsgods på havnen forstærkede omkring 1890 ønsket om at få anlagt et spor fra stationen til havnen. Både byrådet og havneudvalget havde skyndet på banens bestyrelse for at få gang i sagerne, og i begyndelsen af 1891 henvendte bestyrelsen sig til både den kongelige kommissarius for banen og Ringkøbing Amtsråd.

Der blev udarbejdet et overslag for anlægget af havnebanen på ca. 50.000 kr. Lemvig byråd vedtog allerede på et møde den 15. januar 1891 at indskyde 20.000 kr. i projektet, og det samme beløb ville VLJ betale. Resten skulle komme ved udstedelse af præferenceaktier, men dem havde driftsbestyrer Oscar Petersen ikke megen fidus til, da VLJ ikke havde givet noget udbytte de sidste 7 år. Han anmodede derfor Ringkøbing Amtsråd om at tilskyde 5000 kr. og om tilladelse til at sænke vejen forbi stationen 35 cm af hensyn til sporet. Endvidere fremhævede Oscar Petersen fordelene ved, at havnebanen ville blive ført over landevejen på en viadukt: »Det bemærkes at Benyttelsen af Vesterbjerg Landevej ved den projekterede Banes Fremkomst vil blive langt mindre end Tilfældet er nu, særlig ved at den nu flere gange daglig stedfindende Vognmandskørsel ophører.« Man kunne spare penge til vejvedligeholdelse!

Amtsrådet var desværre ikke så positivt indstillet for havnebanen som ventet, og i et senere budget nævntes foruden tilskuddet fra Lemvig kommune »Tilskud fra Ringkøbing Amtsråd eller garanteret privat Tilskud af indtil 3000 Kr.«, så banen måtte selv skyde mere i det ønskede baneanlæg. I juni måned var man imidlertid kommet så langt med planerne, at man kunne anmode Lemvig byråd om at indbetale sit tilskud til banens kasse.

Ekspropriationsproblemerne var ret beskedne, da det meste af baneanlægget uden for havnen tilhørte kirken eller Lemvig by.

Kun enkelte lodsejere omkring saltværket protesterede mod adgangsbesværligheder og eventuel beplantning af hensyn til Lystanlægget. Fra VLJ's side blev protesterne i et vist omfang taget til efterretning, idet man ville udstede adgangskort til havnebanen for 2 kr. pr. år.

Jordarbejderne kunne herefter begynde, og alt så ud til at gå gnidningsløst, men det gjorde det bare ikke. Havnebanen var planlagt til at være færdig tidligt i 1892, men selv om der allerede i september 1891 sluttedes kontrakt med maskinfabrikant E. Svendsen, »Phoenix« i Odense, om jernoverbygning til broen, kunne jerndragerne ikke forventes leverede førend til marts 1892, hvorefter bygningsarbejdet ville tage en måneds tid. Denne forsinkelse kom imidlertid ikke til at spille en større rolle, for det viste sig, at jordsmonnet i banedæmningen bag anlæggets pavillon var vanskeligt at få styr på, og to heftige pålandsstørme og højvande forvoldte skade på stenglaciset ved fjorden.

Det var klart, at den gamle pavillon i Lystanlægget ikke kunne blive stående på sin plads, hvis der var fare for skred, eller hvis dæmningen skulle udvides eller yderligere sikres. Byrådet blev derfor bedt om at ofre 300 kr. på pavillonens flytning. Snart efter hørte byrådet atter fra VLJ, og nu viste det sig, at DFDS's pakhus på havnen også måtte flyttes, da pladsforholdene ikke tillod, at havnesporet kunne føres forbi det. Pakhusets skæbne hørtes der ikke mere om, men flytningen af den gamle pavillon skabte en del røre. Det viste sig, at flytningen ville ko-

VLJ YBM 15 og 14 med særtog på havnebanen, lørdag 28. september 1974.

Foto: Ole-Chr. M. Plum.

ste 450 kr., og da den ikke var meget bevendt, ville man hellere nedrive den. Ejeren, Martha Aabye, der havde bevilling til at drive restauration i pavillonen, gik efter forhandling med til nedrivningen, idet VLJ købte huset med påhvilende pantegæld for 200 kr. og betalte hende et årligt vederlag på 150 kr.

Pavillonen blev nedrevet under protest fra folk i Lemvig, der ikke ville undvære en pavillon i Lystanlægget, og der blev dannet en komite for at få opført en ny. Forhandlingerne om den gamle pavillons salg og Martha Aabyes »pensionering« kom til at foregå mellem banen og »Bestyrelsen for Opførelsen af en ny Pavillon i Lystanlægget«. Det blev med samme bestyrelse, at banen senere måtte forhandle, da de før nævnte skred nødvendiggjorde yderligere sikring af banedæmningen, og der måtte laves om på den oprindelige plan.

Havnebanen åbnes

Da broen ved Vesterbjerg var så færdig, at der kunne køres med tog over den, blev der i maj 1892 opstillet et vingesignal på broen, så det var synligt for de vejfarende på Vesterbjerg. Det var nemlig ikke så meget et banesignal som et advarselssignal for de to- og firbenede vejtrafikanter, der kunne tænkes at blive forskrækkede eller løbske ved synet af lokomotivet »oppe i luften«. Havnebanen blev åbnet officielt den 1. september 1892.

Det kneb for publikum at holde sig fra havnebanespor, som betragtedes som en rigtig jernbane, indtil det nåede havnepladsen. Der blev trasket på sporet, kørt på cykel eller med hjulbør, og det hjalp ikke stort, at banen annoncerede, at det kostede bøder fra 2 til 10 kr. at færdes på sporet!

På selve havnepladsen kunne man ikke forbyde folk at færdes i sporene, men lige-



som ved andre havnebaner blev det et problem med genstande, der var henlagt for nær eller på sporet. Lokomotivføreren for et havnetog, der bakkede, kunne ikke altid se, hvad der lå i vejen, men nok høre, når trækvogne, hjulbør eller trækasser blev mast til pindebrænde.

Da regnskabet over anlægget blev gjort op i marts 1893, viste det sig, at udgifterne til havnebanen blev på 81.600 kr. - et beløb svarende til det, som man i 1878 havde beregnet, at anlæg af Lemvig station ved havnen i stedet for oven for byen ville have kostet.

Næppe var anlægget færdigt, førend man begyndte at tænke på udvidelser og ændringer, da der også var projekteret en ny havn. Ved Lystanlægget og dets festplads ville banen påtage sig at udføre en permanent sikring af skråningerne til festpladsen samt vedligeholde disse det første år. Dog betingede man sig, at søsten til glacis og forkastning skulle tages fra det gamle landbolværk vest for havnen, der kom til at indgå i den projekterede nye havneplads. VLJ ville tillige lægge spor på den nye hav-

neplads. Senere i 1893 blev der også anlagt spor til det nye slagteri, og vejen ud for Weibelsgade blev hævet i forbindelse hermed.

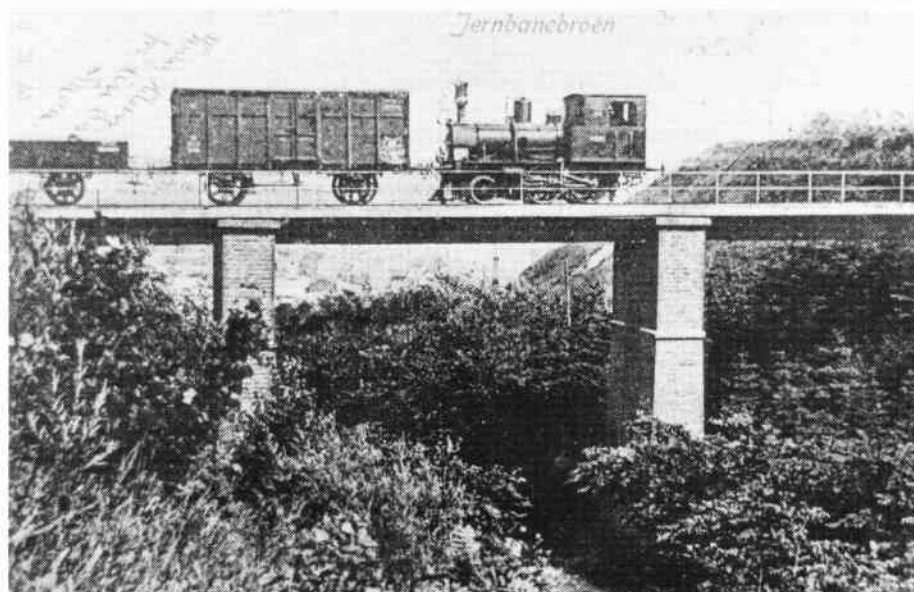
Selve havnebanen er 1,8 km lang, og her til kommer sporanlæggene på havnen. På grund af højdeforskellen - ca. 30 m. - mellem stationen og havnen anlagdes banen med rebroussement ca. midtvejs, så stigning og fald kunne holdes mellem 1:28 og 1:40. Desværre var et sådant stigningsforhold for meget til, at der kunne tillades kørsel med perontog i begyndelsen, men det har ændret sig på grund af bedre bremsesystemer på nutidens tog.

Havnebanen udgår fra et af sporene på Lemvig station, og krydser Storegade i en ubevogtet overskæring. Efter en kurve med stærkt fald går banen over Vesterbjerg-viadukten. Undervejs til sporets blinde ende, der ligger overn for Lystpavillonens anlæg, passerer rebroussementssporet, hvorfra banen i S-kurver falder stærkt ned mod havnen. Den egentlige havnebane slutter, hvor den når havnepladsen, idet resten betragtes som havnespor, og her er der med årene foretaget forskellige sporomlægninger og -udvidelser.

Sporet på havnebanen og på havnen var oprindeligt lagt med ret svage 17,4 kg skinner, som formentlig var købt brugte, men de har øjensynligt holdt godt, idet der kom til at gå næsten 25 år førend en udskiftning blev nødvendig.

Den første havnebanetakst var en krone pr. vogn fra stationen til havnen og 2 kr. den anden vej. Dog krævedes ingen takst for vogne fra havnen, hvis de skulle sendes ud over Vemb station. Det var naturligvis ikke de store penge, som havnebanetaksterne indbragte i sig selv, men der skete en ganske god og solid stigning i godstransporterne på VLJ med øgede indtægter til følge efter havnebanens åbning.

Allerede i efteråret 1893 indtraf et større



LTJ-lokomotiv fra 1897 på viadukten ved Vesterbjerg i Lemvig. Postkort 1902.

skred på havnebanedæmningen. VLJ måtte selv bekoste reparationen, da anlægs-kontoen nu var brugt op, og til sikring af havnebanens skråninger anvendte banen i året 1893/94 ialt ca. 8.000 kr.

Lemvig-Thyborøn Jernbane

Folketingsmand C. Aaberg og landtingsmand Breinholt's enrgiske indsats på rigsdagen var årsag til Lemvig-Thyborøn banens optagelse i den store jernbanelov af 8. maj 1894 som »En Jernbane fra Lemvig Havn og Lemvig Station og Harbøre til Thyborøn Kanal«. Imidlertid tog det ret lang tid at få sikret aktiekapitalen, så eneretsbevillingen blev først udstedt 5. maj 1897.

Allerede i 1894, da men begyndte at drøfte projektering af banen fra Lemvig til Thyborøn, besluttede VLJ's bestyrelse, at man ville afhænde banen til den kommende bane for 77.400 kr. - et beløb, som svarede til havnebanens rene anlægs- og sikringsomkostninger. Der var ikke tale om kontant betaling, men VLJ skulle have aktier i den nye bane svarende til beløbet. På denne måde sikrede VLJ's bestyrelse sig at få en vis indflydelse på den nye bane, som man i hvert tilfælde skulle samarbejde med i Lemvig. At havnebanen af uforudseelige forhold i en årrække blev Lemvig-Thyborøn Jernbanes bedste aktiv er en anden historie.

Strækningen Lemvig-Harbøre blev taget i brug den 22. juli 1899, mens den resterende del af den nye bane mellem Harbøre og Thyborøn først kunne åbnes for normal drift den 1. november 1899.

De indviklede transaktioner mellem Vemb-Lemvig Jernbane A/S og Lemvig-Thyborøn Jernbane A/S forklares i VLJ's driftsberetning for 1898/99 således:

»Banestrækningen fra Lemvig Havn til Lemvig station er afhændet til Lemvig-Thyborøn Jærnbaneselskab for den Anlægs-sum af ca. 78.000 Kr., for hvilket Beløb der udstedes Aktier til Vemb-Lemvig Jærnbaneselskab, og Lemvig Station er bleven fælles Station for Vemb-Lemvig og Lemvig-Thyborøn Banen for Halvdelen af Stationens Anlægsudgift, ca. 56.000 Kr. I Lemvig-Thyborøn Jernbane er desuden taget Aktier for 100.000 Kr., hvilket Beløb er lånt i Lemvig Bank til 4 3/4% Rente og 2 pCt. Afdrag. Vemb-Lemvig Jærnbaneselskab ejer saaledes Aktier i Lemvig-Thyborøn Jærnbane til Beløb af ca. 234.000 Kr.«

God trafik på havnebanen

Anlægget af havnebanen var en fornuftig investering, selv om de direkte indtægter



Skinnebussen VLTJ Sm 14 fra 1952 (TKVJ Sm 10, 1952-68) på havnebanen i Lemvig, lørdag 7. juli 1973. Foto: Ole-Chr. M. Plum.

ikke var store, men havnebanen tilførte især VLJ ganske betydelige indtægter for gods-transporter.

I Lemvig savnede man - bl.a. af hensyn til øgede godstransporter en station ved havnen, og byrådet henstillede til banens bestyrelse, at oprette en godsekspedition på havnen. I 1913 gik bestyrelsen med til at oprette denne, og Lemvig Havn godsekspedition åbnede den 1. maj 1914, men det gik imidlertid ikke godt. Stationen kunne slet

blev - efter at betjeningen endeligt var blevet opgivet - solgt til Lemvig kommune.

I årene 1915-19 blev sporet på havnebanen udskiftet og forstærket. Samtidig blev rebroussementet forlænget, hvilket også skete med nogle spor på havnepladsen. Moderniseringen kostede ca. 111.000 kr.

Havnebaneviadukten ved Vesterbjerg viste sig at være for svag til at bære den stadig tungere trafik, og der var tilmeldt opstået revner i den gamle bros murede piller, som

For befordring af godsvogne over havnebanen i Lemvig gjaldt pr. 1. marts 1917 følgende takster:

»For hver paabegyndt 1000 kg Gods beregnes:	
Til Havn: Lokalt fra Station.....	60 Øre.
Til Havn: Gennemgående fra andre Stationer.....	20 Øre.
Fra Havn: Lokalt til Station og for alle gennemgående	
Fiskeforsendelser.....	80 Øre.
Fra Havn: Gennemgående til andre Stationer undtagen Fisk.....	40 Øre.

Mindstevægt, der kommer til Beregning, er 5000 kg.

Løberlejen over Havnebanen er 1 Kr.

For Befordring af Stykgods over Havnebanen i Lemvig til og fra Godsekspedition paa Lemvig Havn beregnes for hver paabegyndt 100 kg Gods:

Lokalt mellem Havnen og Stationen og for alle gennemgående Fiskeforsendelser.....	20 Øre.
Med gennemgående direkte Fragtbrev undtagen Fisk.....	5 Øre. «

ikke svare sig, og betjeningen forsvandt hurtigt. I 1917 nedlagdes godsekspeditionen på havnen, og bygningen blev anvendt til andre formål. To år senere forsøgte man sig endnu en gang med en godsekspedition på havnen, men med samme dårlige resultat. Ekspeditionsbygningen på havnen

bar pladeejernsdragterne. I 1919-21 blev den ombygget og forstærket for omkring 53.500 kr., idet arbejdet blev overdraget til cementfabrikken »Oranje« i Holstebro. Ombygningen blev fuldført således, at havnebanen kun var lukket for drift i nogle få dage. Ved ombygningen fik viadukten et helt nyt udseende, og blev herefter af mange kaldt »Lemvigs Byport«.

Ulykker på havnebanen hørte til sjældenhederne, men mindre uheld med påkørsler og beskadigelser kunne ikke undgås på den befærdede havneplads. Den 12. januar 1924 skete der dog en ulykke på havnebanen, idet en lukket godsvogn under rangering på Lemvig station i blæsevejr løb ud på havnebanen. Kort efter kunne man kon-

Oversigt over trafikken på havnebanen, 1892-1918.

År	Vogne til havnen	Heraf læssede	Tons gods	Vogne fra havnen	Heraf læssede	Tons gods
1892-93:	105	—	—	95	—	—
1897-98:	271	271	1393	326	326	1575
1902-03:	1422	711	3678	1416	1022	5514
1907-08:	3416	2297	13141	3414	1330	7185
1912-13:	1681	549	4618	1674	1097	5668
1917-18:	3056	2082	16856	3055	2045	10273

statere, hvor uundværligt rebroussementssporet er. Selv om en portør fik løbet vognen op, var det ikke muligt at få standset vognen på grund af defekte bremser, og vognen fik god fart på inden den ramlede på jordstopperen for enden af rebroussementssporet. Vognen slog en koldbøtte ned ad skrænten og blev liggende med hjulene i vejret ved stien bag Pavillonen. Blandt vognens gods var der kasser med levende høns, som slap ud og flagrede forvirrede omkring. De var vanskelige at fange, og en mand fra banens kontor udlovede en beskedne dusør til de børn, der var kommet til som tilskuere, for hver høne de kunne fange. Det fortælles, at der i løbet af en time var fanget flere høns, end der havde været i kasserne!

Efter krigen kørte man fortsat med damplokomotiver på havnebanen i Lemvig, men efter anskaffelsen af et nyt diesellokomotiv, VLTJ nr. 12 fra Frichs A/S i Århus i 1952 og købet af to ældre rangertraktorer benyttedes disse normalt til havnebanekørslen fra omkring 1960. Der er ret snævre grænser for, hvad der kan medtages af vogne i hvert rangertræk, især hvis vognene ikke er trykluftbremsede.

Havnebanen i nyere tid

I 1978 fik Lemvigbanen bevilget moderniseringsstøtte til at påbegynde en længe tiltrængt udskiftning af hele strækningssporet fra Vemb til Thyborøn, og 1984 afsluttedes dette omfattende anlægsarbejde. Sporene på havnebanen, der blev udskiftet i årene 1915-18 trængte også til udskiftning, og i 1984 blev sporfornyelsen på havnebanen påbegyndt. Viadukten ved Vesterbjerg blev repareret i 1984, og i 1985 gik man i gang med at udskifte såvel skinner som sveller på havnebanesporet ned gennem anlægget. Sporene på selve havnepladsen var blevet udskiftet nogle år tidligere, og samtidig hermed foretoges en mindre omlægning af sporene af hensyn til den vejfarende trafik på havnen. Havnebanen i Lem-



VLTJ ML 12 fra 1952 under rangering på havnen i Lemvig, tirsdag 10. juli 1973.
Foto: Ole-Chr. M. Plum.



VLTJ Sm 14 på havnebanen i Lemvig 1973.
Foto: Ole-Chr. M. Plum.

vig benyttes fortsat jævnligt til sit egentlige formål, nemlig transport af gods til og fra Lemvig by og havn.

I bestræbelserne på at gøre Lemvigbanen kendt samtidig med at skaffe banen flere indtægter ved flere rejsende begyndte man i 1991 at køre med persontog på havnebanen i Lemvig. Kørslen foregår med en af banens gamle svenske skinnebusser, der nu er udstyret med reklamer for virksomheder i byen. Turen på havnebanen eller rettere »Lemvig Bjergbane« indgår i et tilbud til turister i området, hvor man for en beskedne sum kan køre en tur med VLTJ, rejse med »Bjergbanen« og sejle en tur på Limfjorden med M/S Anne Hviid.

Projektet er fortsat i 1992, hvor man må sige, at det er blevet en succes. »Bjergbanen« har imidlertid også mange passagerer i form af turister, der blot tager denne lille del af »turistpakken«, og endog lokale beboere har fundet ud af at benytte Lemvig's lokalbane, der kører hver time i månederne juni, juli og august.

»Lemvig Bjergbane« - oprindeligt havnebanen i Lemvig - har absolut en fremtid for sig, selv om banens grundlæggere for 100 år siden nok ikke havde tænkt sig, at den på sin 100 års dag skulle være mere benyttet til passagerbefordring end til godsbefordring. □



YBM 17 med »Lemvig Bjergbane« på havnen i Lemvig, fredag 17. juli 1992.
Foto: Ole-Chr. M. Plum.



Oktoberstemning på Esbjerg maskindepot, 1963. F 667, der er både sulten og tørstig, tager kul og vand på efter morgenens ranger-dont. I baggrunden står Mx 1043 og snurrer.

Tekst og fotos: Poul Thiesen

Det siges, at lugtesansen er den bedste af alle vore sanser. Med indbygget hukommelse.

I dag kan jeg ikke gå forbi en fiskeforretning, uden at det vækker minder om mine besøg i Vestjyllands hovedstad, Esbjerg, for 30 år siden.

Når der var vestervind, lugtede det af fisk over den halve by - og over baneterrænet. Meeen, - som en banemand fra Esbjerg sagde til mig: - I Esbjerg stinker der ikke. Her lugter der af penge. Sådan kan man også se på det.

En tur til Esbjerg hen over det flade landskab foregik normalt altid med Mo og et par Cp- eller Co-vogne.

Turen gik i adstadigt tempo, for som alle ved, var Mo'eren ikke særlig kvik i optrækket. På stationerne holdt man ofte længe. Det var ikke sjældent, at togføreren gik ind på stationen og påmonterede sig en kittel. Han skulle koble vogne af og på, når en enlig godsvogn skulle med persontoget mod Esbjerg.

- Bramming, sagde det i højtaleren, og som jernbaneinteresserede sendte man naturligvis mange tanker tilbage til 1913, da den grufulde jernbaneulykke skete her.

Men det var der naturligvis ikke mange, der tænkte på, når man holdt et par minutter i Bramming. Her var fredeligt, og fra vin-

duet i Cp-vognen kunne skæves ud til et andet tog. »Til Randers«, stod der på skiltet på Mo-toget, der holdt nærmest stationen. Og så det er nostalgi, for det var tog fra Esbjerg til Randers via Brande, Silkeborg og Laurbjerg.

Esbjerg var en travl station, og når Mo'eren løb i tomgang ned af bakken til stationen - og den jernbaneglade stak hovedet ud af vinduet - kunne på afstand ses en mængde hvide »uldtotter« - den ene røgfane efter den anden.

Det var nemlig Esbjergs F'ere, der range-rede. I 1960 bestod rangertrækkraften udelukkende af F-maskiner. Et par Hs'ere havde

kendt bedre dage - de var stillet ud på et sidespor og ventede blot på en stille død.

En tur til remisen

Et besøg i Esbjerg indebar naturligvis et besøg på maskindepotet. Det så - unægtelig lidt anderledes ud end i dag.

Der findes mange remiser i Danmark, Fir-kantede og funktionelle. Her kan blot nævnes Århus, København og Fredericia.

Men med Esbjerg var det anderledes. Her var tale om en rundremise, med mange porte - hvor vidundere gemte sig bag - og med en rigtig god drejeskive i midten.

F 425 paraderer i kulgården i Esbjerg, juni 1962.



Her kunne man med rette sige »Remiser har den form, som remiser SKAL have«, for nu at omskrive nogle kendte tanter berømte bemærkning.

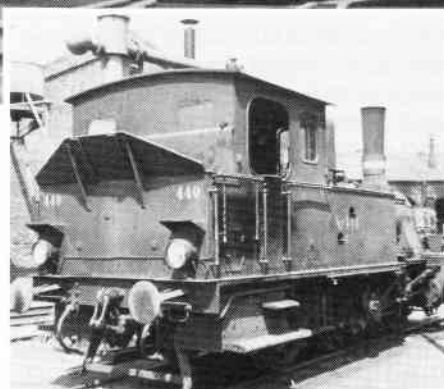
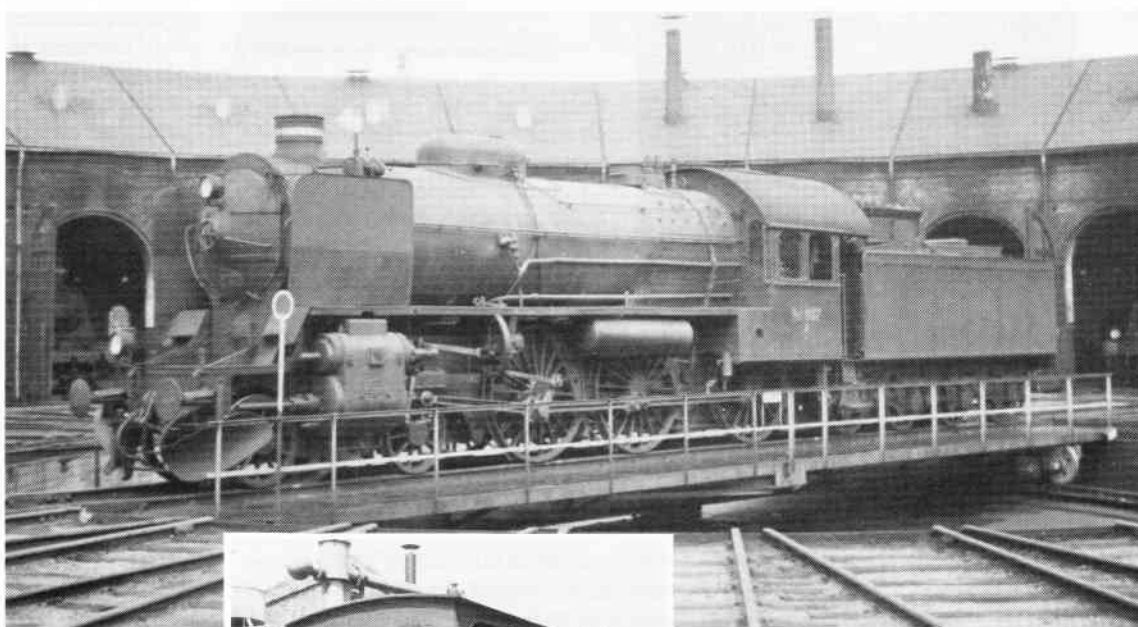
I Esbjerg remise holdt dengang ofte nogle Mo'ere. Naturligvis. De blev hyppigt anvendt på den vestjyske længdebane til Struer, endvidere på den omtalte bane til Randers, og naturligvis kørte de til Ribe og Tønder.

Og på banen til Fredericia supplerede de Mx- og My-lokomotiverne. Plus nogle enkelte damp tog, der sædvanligvis blot kørte godstog.

Mo'ernes kendte brummen hørtes overalt på Esbjerg remise, og det var i de dage, da en MO'er så »normal« ud - da den havde frontgitter for vinduerne.

Men det forsvandt jo i 60'erne.

På vej fra remisens mørke til kulgården. R 937, der var nedbrudsreserve, på drejeskiven i Esbjerg, juli 1963. Til venstre for R 937 anes i en mørk remiseport D 877, som i en periode var hensat indendørs.



F 440 ved Esbjerg maskindepot i juni 1962. Til højre for F-maskinen skimtes »den evige Mo'er«.

Den 1. juli 1961

Midt på sommeren 1961 - og helt nøjagtig den 1. juli - var der stadig mange damplokomotiver tilbage i Esbjerg. Til sidebanerne mod Grindsted og Tønder brugtes af og til D-maskiner. Og dem var der en del af i Esbjerg.

I drift var D-maskinerne 842, 849, 850 og 877. Sidstnævnte var en af dem med nittet tender - ret betegnende for de D-maskiner, som var bygget »over there«, nemlig på Baldwin i Philadelphia i USA.

D 850 fik i øvrigt en alderdom på Sjælland. Den 5. februar 1963 forlod den Esbjerg, dagen efter vippede den på bølgen den blå på Storebælt, og den kørte i nogle år med hjemsted i København. Men det er en helt anden historie.

Når man som jernbaneinteresseret dengang sagde Esbjerg - ja, så var den naturlige fortsættelse: PR-maskiner.

Esbjerg var i de seneste år hjemsted for samtlige PR-maskiner, som ofte kørte mod Brande, Struer - og en enkelt gang mod Fredericia.

I 1960-61 var der kun tre PR-maskiner i sving i Esbjerg. Det var nr. 905, 908 og 921.

Den først ombyggede, nr. 904, var for længst skrottet, efter at den i 1952 var stødt sammen med R 946 ved Brørup.

Nr. 926 og 930 stod hensat i meget misrabel stand i Fredericia, og PR 901 stod også hensat - men i den endeløse række af lokomotiver på »kirkegården« i Skanderborg.

Det er almindelig kendt, at P-maskinen er det smukkeste lokomotiv i Danmark.

Det er vistnok - også almindelig kendt, at PR-maskinen er det grimme lokomotiv. Men jeg indrømmer, at alt er relativt, og smag og behag er forskellig.

Man kommer næppe uden om, at PR-maskinen er en underlig bastard. Tenderen er original - men selve maskinen er jo en tidligere P-maskine, som er forvandlet til ukenlighed. Selve drivhjulene er oprindelig

De mange små F'ere i Esbjerg

Kun fire byer i Danmark rangerede med de store Q-maskiner - nemlig København, Århus, Fredericia og Padborg.

Dermed var det kun F-maskiner, der klarede tjansen i Esbjerg. Den 1. juli 1961 rangerede således F 425, 440, 444, 426 og 664. Sidstnævnte var en af de nye F-maskiner fra 1949 med cylinderpuffer og høj kulasse.

De havde nok at bestille - F'erne - for på Esbjerg havn er, og var, der mange industri-spør.

Men naturligvis havde Esbjerg også sin lokomotivkirkegård. Det havde ethvert maskindepot med respekt for sig selv i de år, hvor alt var under stor forvandling.

I en lang række på samme spor holdt såle-

des D 809, de to Hs-maskiner 387 og 395 samt F 443.

Ingen af dem kom nogensinde ud at køre mere.

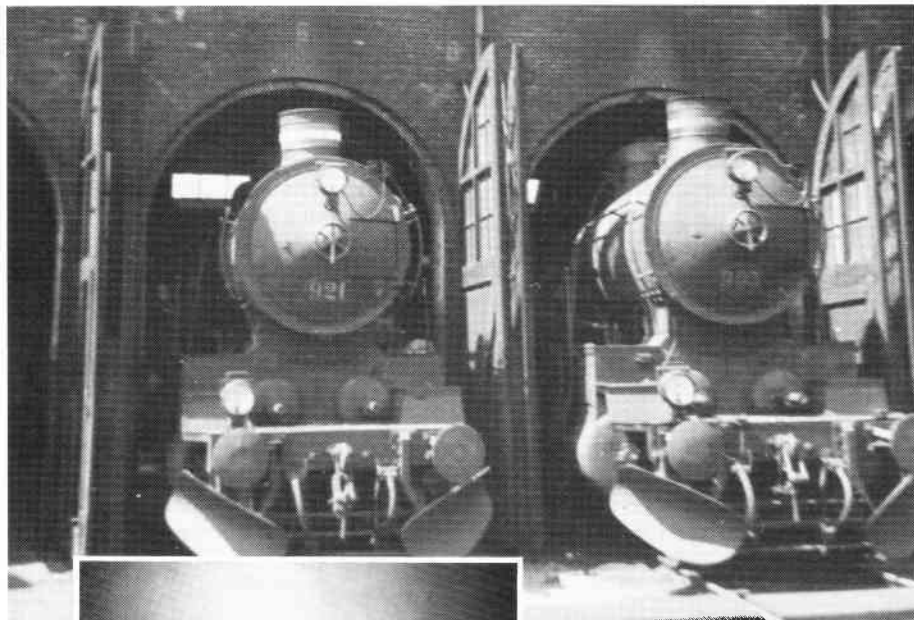
Inde i selve remisen holdt et vidunder. Det var Ks 273, det gamle sjællandske iltogetslokomotiv, som dengang var reserveret jernbanemuseet. Og hvor det - heldigvis - også endte.

I ly for regn og rusk holdt Ks-maskinen alerbagrest inde, men først i 60'erne var det en skuffende oplevelse at kigge på den. Vel kunne enhver jernbaneven genkende dem - men den var malet mørke-rød. Over det hele. Selv nummer-angivelse og litrabetegnelse på førerhus og tender var rødt.

Malingen tjente simpelthen for at konservere maskinen. Glædeligt var det da også, da Ks 273 nogle få år senere blev malet op igen i sine sorte farver og med de gule bogtaver og litra.

Stemning og miljø

Mange af de unge, der i dag er jernbaneentusiaster, kender naturligvis alle damplokomotiverne fra tegninger, film og fra fotografier.



I dampens tid var det så hyggeligt at se, hvor lokomotiverne boede - vel at mærke kunne det kun ses på de jyskfynske togmaskiner. Her er det førerhuset på PR 921. Som det ses under bogstaverne PR, står der »Es« - forkortelsen for Esbjerg.

De unge er nok lige så bevandret i dampen, som vi - der har oplevet den - er.

Men på ét punkt kan de ikke være med. De kan ikke genkalde sig stemningen og miljøet. Det kan vi.

I Esbjerg var der vitterlig stemning og miljø. For - som jeg nævnte før - var der tale om en rigtig, god dansk rundremise, der til al tydelighed lyste langt væk af alder. - Hvis murstenene kunne tale....

Når man gik mellem dampmaskinerne, der holdt opfyrede - men på lavt blus - hørte man uvægerligt den lette snøften, som kom først fra den ene ende, snart fra den anden, og derpå fra et lokomotiv i midten.

Lyden af dynamoen, som trak lygterne, - denne dejlige, konstante sagte brummen, som kendetegnede alle lokomotiverne, og som var en kær lyd i den jernbaneglades øre. Eller trykluftpumpens slag med lange mellemrum, men derpå pludselig med en række hurtige lyde efter hinanden.

Jo, det var stemning.

Engang imellem kom en remisearbejder »med lange arme« efter at have skovlet i en halv generation eller mere, og så hørtes den velkendte skrabende lyd, når skovlen først var en tur i kulbunken i tenderen og derpå ramte fyret.

Og så blev der få minutter efter hældt mere vand på kedlen - også den kendte lyd.

Af og til dryppede det lidt fra lokomotiverne - og af og til røg lige en halv eller hel liter vand ud af røret under førerhuset.

Lugten af varm olie fra gangtøjet. Lugten af kul og kulstøv. Og den knirkende, hylende lyd ude fra kulgården, når den store vandkran blev svinget ind over lokomotivet, der tørstigt lappede den store vandmængde i sig.

For den, der havde øjne og ører for dampens specielle sprog, var Esbjerg et lille mekka.

Da Mx'erne kom

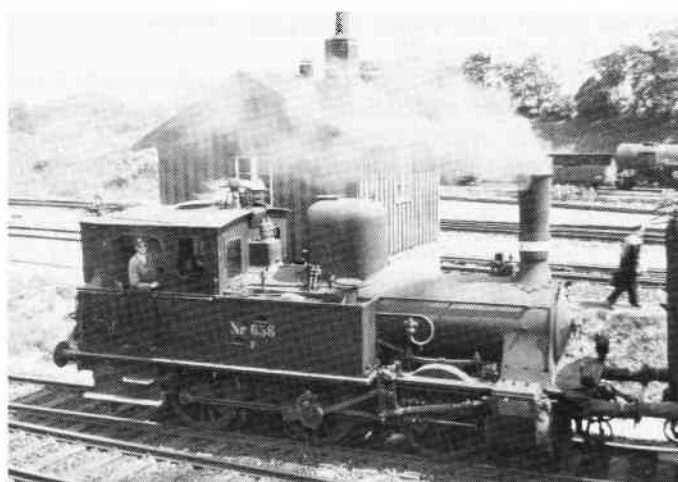
Det var Mx'erne, som efter min mening slot dampen af banen. I 1960 sås Mx 1001 på Sjælland - derpå Mx 1002 og 1003 som skolemaskiner i Jylland. Og da Mx 1021 og de øvrige 24 leveredes til Jylland, og dermed også strækningerne ved Esbjerg, gled 1002 og 1003 til Sjælland.

Og nu var der slet ikke meget at bestille for PR-maskinerne mere.

Den 20. marts 1963 var jeg atter en tur i Esbjerg - en dag, hvor det som sædvanlig lugtede af penge - og her var skiftet godt ud i maskinparken.

Især F'erne var skiftet ud, og der var nu flere af de nye 1949-F'ere. Det var 652, 655, 656. Endvidere rangerede F 667 og 669 (de

5. F 656, som var en af de nyeste F'ere med cylinderpuffer og høj kulkasse, rangerer i nordenden af personbanegården i Esbjerg i juni 1962.



To lettere arbejdsløse PR-maskiner hviler ud efter tur og stikker næserne ud af remiseportene. Det er PR 921, til venstre, og PR 905 til højre. Sommer 1961. To år efter var 921 hensat i Bramming og 905 i Skanderborg.

to sidstnævnte var hentet fra Fredericia, de nye fra Odense og Nyborg). Også F 440 var i gang på det tidspunkt.

En enkelt PR-maskine holdt uivrigt i remisen. Det var 908. Den kørte uendelig sjældent, men var i driftklar stand. Nr. 905 var nemlig sendt til lokomotivkirkegården i Skanderborg, og nr. 921 holdt hensat i Bramming remise.

Til gengæld havde Esbjerg fået stationeret en R-maskine som nedbrudsreserve. Endnu i 1963 holdt R 937, som tidligere havde været stationeret i Fredericia, med blus under kedlerne. Men de tilfælde, hvor den kom ud at køre, var uendelig få.

Den vildeste form for nydelse, som R 937 kunne give den foto glade jernbane-entusiast, var når R 937 ved »spisetid« blev trillet ud på drejeskiven, vendt - og derpå sendt til vandkran og kulgård. Lidt efter retur igen.

Den 20. marts 1963 var der også lokomotiver på Esbjergs lokomotivkirkegård. Mange af dem var de virksomme maskiner, som jeg havde set i drift i 1960-61, nemlig D 842 og 877. Endvidere F-maskinerne 426, 443 og 444.

Dengang i 1963 stillede jeg mig ofte spørgsmålet, om en eller anden betænksom person kunne spekulere på andet end motormaskiner - bare sådan undtagelsesvis - og igangsætte en redning af F 444.

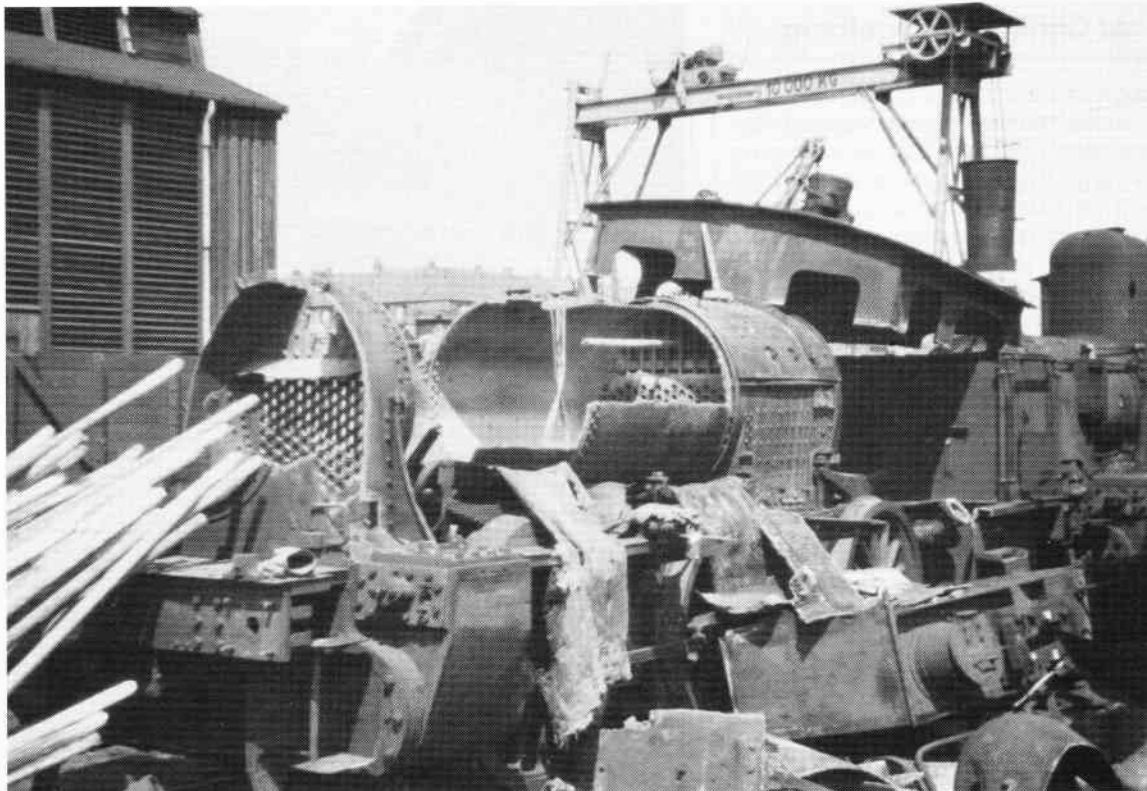
Det blev den ikke. Til min store forbavsel. Det burde være bevaret for eftertiden, for det var det første lokomotiv, som Frichs i Århus byggede i 1914. Byggenummer 1 - hverken mere eller mindre.

F 444 gled i stedet til de evige rangermarker.

Et besøg i Esbjerg i juli 1963 åbnede, at lokomotivslagteren også var kommet til Vestjylland.

På jernbanearealet mellem Esbjerg station og havnen var to F-maskiner under opbygning. Hvilket jammerligt syn. Det var F 426 og 443.

Et trist syn i Esbjerg i juli 1963. F 443, forrest, og 426 er under ophugning.



De to maskiner forsvandt lidt efter lidt. Hver dag kunne ses, hvorledes F'erne blev mindre og mindre, for til sidst at være helt væk. Men sådan er hele Danmarks lokomotivpark, næsten, endt.

Årene gik med flere og flere af »de små grønne«, nemlig Mh'erne, og F'erne sagde farvel.

PR-maskinerne så man snart ikke mere til. Men der var i nogle år stadig damp at se i Esbjerg. Det var ikke Esbjergs egne maskiner. Det var i hovedtræk de to R-maskiner fra Fredericia, 958 og 963, der af og til kunne ses i Esbjerg.

Også den stribe danskbyggede E-maskiner, som fra februar 1963 overførtes fra Sjælland og til Jylland med hjemsted i Fredericia, kunne ses i Esbjerg. Plus nogle af de få »svenskere«, der var tilbage, nemlig de ældste E-maskiner.

En dag - i 90'erne

Her, først i 1990'erne, kan jeg af og til finde på at bsøge maskindepotet i Esbjerg.

Når tankerne sendes tilbage, erindrer man en travl arbejdsplads. Mange mennesker i sving, et beskidt arbejde. Olie og kul. Hvem der dengang var rejsende i twist - man kunne have tjent en formue.

Her i 90'erne syner maskindepotet i Esbjerg nedlagt. Rundremisen er væk. Der er bevaret en beskeden del af remisen, som endda har gennemgået en foryngelseskur. Den ligner ikke, hvad den var en gang.

Her er ro og fred. En enlig My holder parkeret. Ikke summende, da jeg var der sidst - ikke en lyd af den kendte motorlarm med den periodiske tomgangsdunken. Det er næsten helt symbolsk. Som om My'eren i stilhed solidariserer sig med stedet.

Her på en stille dag i 90'erne kan enhver

forbipasserende med hang til jernbanen og dens historie stå og fundere over alt det, der er væk.

Her er ikke mere en stor R-maskine, der er ved at blive vendt på skiven. Det karakteristiske fløjt - først et langt, så et kort, og R-maskinen bakker under hvæsen retur til remisens mørke - synes uendelig langt borte.

Billederne af fortiden kan tone frem - og det er ikke blot dampen, men tidligere tiders motormateriel.

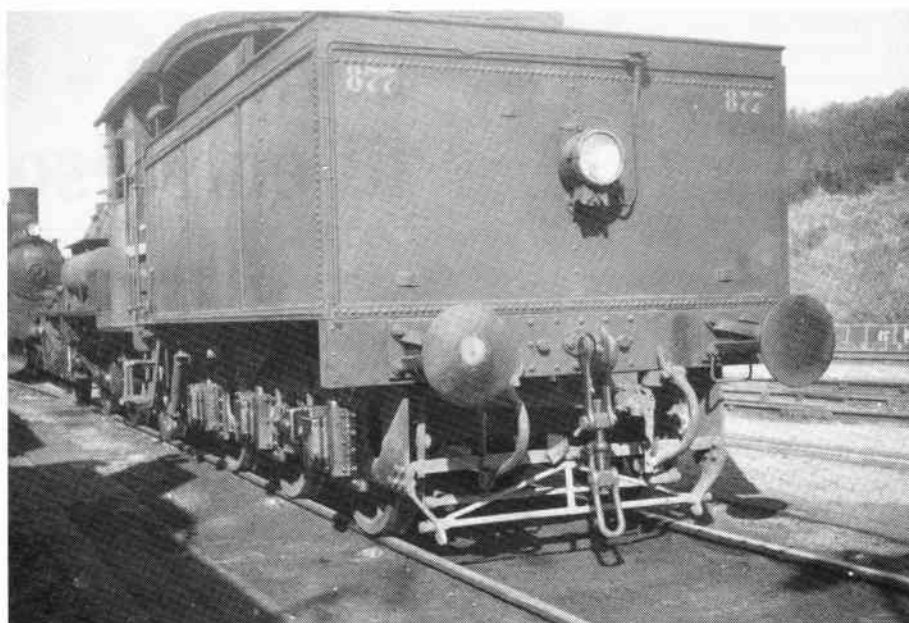
Hvem husker ikke »Esbjergs eget tog«, når det kom brusende til Esbjerg med spændte englandsrejsende? Det var »Englænderen«. Med en Mo i den ene ende og med en Mk-Fk i den anden ende. I midten

de ejendommelige mellemvogne med fællesboggien, litra Ad-Ay, som i hver gavlen havde en normal dør, men i vognenderne over fællesboggien en skydedør.

Helt ærligt: Fremskridtet kan vi ikke komme uden om. Ethvert samfund skal videre. Men de talrige fremskridt har alle en mangel: Charmen og romantikken forsvinder.

Ikke hver gang - men hver eneste gang.

Det tænker jeg over, når jeg passerer en fiskeforretning, hvorfra det lugter af penge - eller hvad? □



D 877, der var stationeret i Esbjerg, havde den specielle, nittede tender, der var kendetegnende for de D'ere, der var bygget på Baldwin. Foto fra 1961. Bagerst til venstre skimtes D 886.

Af Christian Hingelberg

I Julenummeret 1991 bragte Jernbanen en artikel med et nyt medlem af Mariager-Handest Veteranjernbane. Det var en historie, der på godt og ondt beskrev det nye medlems situation. Men »offeret« sluttede af med at sige, at han nok tog en sæson mere. Et signal på, at han nok var blevet så bidt af veteranbanedriften, at han nu ville gå gennem ild og vand for sagen.

Men gjorde han så det? Er han der endnu?

Og Christian Hingelberg (stadig marketingchef i entreprenørfirmaet Højgaard & Schultz Vest, i den tid, som livet på banen nu tillader), svarer:

-JA, jeg er på MHVJ endnu. Og på mange måder føler jeg mig stadig som den »nye dreng i klassen«, for der er stadig meget at lære. Men omvendt føler jeg mig efterhånden også som en af de gamle, garvede, og jeg har da fået oparbejdet en rimelig position i banens virke. Men vinteren 91/92 og sommersæsonen 92 har ændret min opfattelse af mange ting.

Jeg må stadig undre mig over, at et levende museum som veteranbanerne ikke kan opnå større tilskud fra det offentlige. For de administrerer og udvikler et stykke dansk kulturhistorie af format. Vi slås med energiforbrug, CO-2 afgift og mange andre svære udgifter, der af og til kan gøre livet surt. Men privatiseringens tidsalder bliver det næppe anderledes. Det må vi så finde os i.

På et tidligt tidspunkt fandt jeg ud af, at jeg måtte opdele min jernbanemæssige karriere i to afdelinger, og det har jeg så forsøgt:

1. Bag kulisserne ofres der en kæmpe indsats, som ikke er synlig umiddelbart, og som mange derfor ikke kan forstå. Det være sig i administration, planlægning, økonomistyring, trafik- og tjenestefordeling osv. Alt dette kræver mindst lige så stor en indsats som værkstedsarbejde og den regulære drift. Her prøver jeg nu at yde mit bidrag i form af reklame-, PR- og informationsaktiviteter, der også er en vigtig del af helheden. Bl.a. har vi haft stor succes med at lancere det nye medlemsblad, *MHVJ-Nyt*, der skal hjælpe med til at binde alle aktiviteterne på banen bedre sammen. Det ser ud til at lykkes.

Yderligere prøver jeg ihærdigt at være med til at lokke nye medlemmer til banen. Det er et slidsomt arbejde - men yderst nødvendigt, hvis vi i fremtiden skal kunne klare alle vores høje mål.

Når man sidder og arbejder med alle disse ting, må man umiddelbart undre sig over de mange nye initiativer, der dukker op om nye veteranbaner i Jylland i disse tider. Nye ideer er altid en god ting, ingen tvivl om det. Men på den anden side virker det tit som om, at de nye initiativtagere ikke helt har fatet omfanget af de ting, som de sætter igang. Og på den måde tror jeg desværre, at der bliver spildt en masse gode kræfter på ting, der ikke kan holde i længden.



Hva' så - holdt han til en sæson mere...?

Personligt synes jeg, at de nye initiativtagere skulle slutte op omkring de bestående veteranbaner, der allerede har organisation og virksomhed kørende. På den måde kunne vi supplere hihanden til noget endnu større og bedre. - Men det er nok bare ønsketænkning.

2. Jeg har ingenlunde tænkt mig at blive ren administrator eller kontornusser på MHVJ. Og mit højeste ønske her hele tiden været at blive lokomotivfører!

Det har været min uopnåelige drenge-drøm siden 6-års alderen, og nu var der pludselig en chance for at få dette gennemført. Så jeg har brugt det meste af vinteren med at gøre værkstedstjeneste på »dies-

lerne« og ikke mindst skille Trianglerne ad i tusinde dele - og samle dem igen. Siden kom foråret, hvor jeg som aspirant (med tålmodige instruktører) trillede ud på mange køretimer med motorvognene. Vi kørte og kørte og øvede dobbelt udkobling gennem det smilende jyske landskab.

Prøven kom pinselørdag! Og jeg var helt ærligt lidt nervøs, omend jeg følte, at mine forberedelser havde været store og grundige.

Prøvesagaskyndig var den i jernbaneland nok så bekendte ingeniør William Bay. Og han var en grundig herre, der bare skulle have pinlig nøjagtig besked på alt det tekniske, før vi kunne trille ud på sporet.

Rengøring! Og atter rengøring... det er nøgleordet for vores forfatter. Han mener nemlig, at veteranbanemateriellet skal skinnende ind- og udvendigt for at give gæsterne/passagererne den bedste oplevelse af vore tog. Så her benyttes en pause på Kolding Station d. 30. juli 92 til at pudse frontvinduerne på APB M-1. Foto: Mogens Duus.



Her er det endelig lykkedes! Christian har fået sit motorvognsførercertifikat, og nu går det op gennem skoven fra Mariager i SB M-2. Foto: Peter Reimer. 14.06.92. Billedet er faktisk taget på Christians første tur som »selvstændig motorfører«, så for ham er det et ret historisk øjeblik.

Men det gik, og Trianglerne opførte sig eksemplarisk på turen Mariager-True t/r. Jeg var rævestolt og glad, da jeg samme eftermiddag kl. 17.00 sad med det underskrevne certifikat i hånden. Dette her havde jeg

slidt for, ingen tvivl om det, og mit første trin på lokomotivførerens svære vej var overstået.

Familien og vovsen stod ved sporet

Nu skulle »kørekortet« bruges i praksis, og det blev det! Jeg fik lov til at køre mange forskellige opgaver, men materieltransporten af Trianglerne fra Mariager til Varde inden sommerens augustkørsler på Vestbanen var nok ét af højdepunkterne. Jeg gav så voldsomt et stød i tyfonen, da vi passerede min egen bopæl i Brabrand (vi bor tæt ved banen), at jeg omgående fik en »næse« af DSB-lodsen. Men pynt med det, for ved sporet stod familien og vovsen og vinkede til farmand, der blæste forbi med 65 km i timen. Jo, det var en oplevelse!

Det var resten af turen også. Der er ca. 330 km fra Mariager til Varde ad skinnevejen, og Trianglerne tøffede lystigt hele vejen. Med på turen var også Mogens Duus som motorfører, ny aspirant Kent Vestesen fra Tjæreborg samt vores allestedsnærværende og uundværlige togfører og salgsschef, Lene Reinholdt. Det var for mig en jernbanedag, der var en oplevelse af meget høj karat.

Kent er »på køretimer« lige nu, og han fik selvfølgelig lov til at overtage håndtagene ud mod Esbjerg, hvor han så hylede i tyfonen, da hans familie stod klar til vores flyvende passage af Tjæreborg Station.

I samme situation var jeg nu lige pludselig blevet instruktøren, der stod bag førersædet og holdt øje med det hele.....det var en sjov, herlig og ubeskrivelig fornemmelse. For det var ikke mere end halvandet år siden, at jeg selv første gang sad i en Triangel med Mogens Duus i nakken. Det grinte vi en del af på den tur.

Det kan godt være, at en del af »jernbaneromantikken« er gået fløjten i DSB's moderne effektiviseringsræs. Men på MHVJ kan vi stadig mestre den kunst! - Og alligevel overholde DSB's stramme tidsplaner, når vi låner deres skinner.

Dampforbud!

Den ekstreme tørke i forsommeren betød nul Skt. Hansbål og nul damplokomotiver. På MHVJ fik dieselafdelingen med timers varsel nok at gøre, og den udfordring holdt hele sommeren.

For mig betød det selvfølgelig, at jeg fik nogle ekstra vagter som motorvognsfører (-for alle de andre skulle køre »Firkanterne«) og det passede mig fint. Plan- og særtog kørt i tætte stimer, og jeg fik min rutine opøvet. De dobbelte udkoblinger og Trianglernes træge gearkasser er en svær kunstart, ikke mindst når man ellers i fritiden kører Setra HDS-Luksusbusser for udenlandske rejsebureauer, for det gør jeg også ind imellem.....

Dampforbuddet holdt hele sommeren. På MHVJ kørte det ordinære damptog først på køreplanens næstsidste dag. Og da var dampfolkene så ivrige, at de brugte alle kulene midt på strækningen. Der måtte en dieselmotorvogn ud for at hjælpe dem hjem igen! Stor panik, og derefter megen moro. Det var også en oplevelse. Det var øsende regnvej og toget var fyldt med massevis af passagerer. Men de tog det alle med humor, og solen nåede da også at bryde frem igen, inden vi var færdige med denne specialtransport.

Familien er - heldigvis - med

På hjemmefronten kan det godt give problemer, når farmand hver weekend fra april til september »lige skal et smut på banen«. Men sådan har det altid været. I sommeren 1992 har jeg haft over 40 (skriver: firti) »vagter« som motorfører, togfører, togbetjent, rangérvagt, billetsælger eller noget helt andet. Og tit er der afgang fra privaten kl. 05.00 om morgenen og hjemkomst ved 21-tiden. Banen kræver sit, og 11-timers reglen gælder vist ikke altid her.

Men familien er med på spøgen. De forstår godt, at jeg skal have lov til at »lege med futtog«, som de udtrykker det. De vinker pænt til mig, når jeg tager afsted, og de tager tit med. Det er jeg meget glad for. De hjælper med rengøring af vognene, med at



Lærning, mester og Trianglerne. Christian er i »lære« hos én af sine bedste kollegaer, nemlig Herluf Moustén. Særtoget er klar til afgang i forbindelse med Mariager's byjubilæum i maj måned. Fotograferet af en af MHVJ's mange entusiastiske gæster fra udlandet, Mr. M. van Deutekam, Haag Holland.

sælge is i Handest og mange andre ting. Jeg kan nok ikke påstå, at vi har fundet en fælles hobby, men de tager alligevel del i mine kåde jernbaneløjer på deres egen entusiastiske måde.

Familiens opbakning bag mit jernbane-engagement er en stor drivkraft for mig. Uden den gik det hele nok ikke. Men herhjemme kan de jo også godt mærke, at jeg er glad og har det alle tiders, når jeg kører tog.

Men her i huset har min »veteranbanekarriere« også fået andre, ret så mærkbare følger:

Jeg er ikke længere så bange for at blive snavset...for det hører ligesom med til jobbet. Faktisk kan jeg godt lide det. Det ville jeg have forsvoret for bare få år siden. - Som den mekaniker, der holder vores firmabiler udbred, en dag han besøgte mig på bane: »Jamen Hingelberg, du har jo fået olie på fingrene!« Han rystede på hovedet. Det var utroligt, men sandt.

I samme åndedrag er jeg blevet »klunser«!! - På MHVJ har jeg lært, at man ALDRIG smider noget ud, alt kan genbruges på en el. anden måde. Og ALT kan repareres, ligegyldigt hvor håbløst det end ser ud....

Så jeg er begyndt at skille ting i privaten ad, som jeg ellers før ville have skiftet ud med hård hånd, og min kælder er efterhånden fyldt op med alskens skrammel, som »måske kan bruges til et el. andet engang«. - Når man ser reparationsfantasiens blomstre på MHVJ kan både Georg Gearløs og Storm P. godt gå hjem og lægge sig. Og det smitter selvfølgelig af, ikke?

Hvad siger banekonsulenten?

På mit arbejde ved de alle, at jeg er blevet jernbanegal. Og også her smiler de overbærende. Men de tager mig alligevel alvorligt ind imellem. Det betyder, at vi flere gange har kunnet benytte MHVJ til arrangementer med forretningsforbindelser osv., og jeg tages såmænd også med på råd, når der i forretningsmæssig øjemed skal arrangeres reservationer el. særtog hos DSB. For det sker også. - Jo, det er rart at være ekspert, ikke?

Jeg må ærligt indrømme, at jeg bevidst benytter den positive vekselvirkning, der kan være mellem min fritidsinteresse og mit arbejde. Fra mit job har jeg mange ideer og impulser, der kan bruges på veteranbane, og sammesteds får jeg andre inspirationer og muligheder, der kan bruges i den professionelle jobsituation.

Et af mine »store scoops« er at invitere forretningsforbindelser ud på et tur på skinncykel langs Mariager Fjord. Det lyder måske tudetosset, men det virker helt perfekt:

Selv de mest tunge forhandlinger/problestillinger løses pludselig meget lettere, når man efter den naturskønne oplevelse langs fjorden og gennem skoven nu sidder bænket hos Thora i grill-baren på Mariager Havn! Den fidus har ingen vist prøvet før, men den har skaffet mig flere gode resulta-



Christian er altid på plads, når det gælder en god introduktion af MHVJ's gæster. Så her får en gruppe særtogspassagerer de seneste røver-historier inden afgang fra Handest i CR-vognen. Foto: Peter Reimer.



Chr. Hingelberg holder ikke skarpe skel mellem »arbejde« og »fornøjelse« - her når han som infochef og buschauffør kørte et selskab ud til kanten af et af »hans« byggeprojekter - Storebæltsbroen. Foto taget midt mellem Fyn og Sprogø, 26. sept. 1992.

ter her i sommeren '92. Grin bare, men det virker!

OBS! For en god ordens skyld skal jeg understrege, at dette selvfølgelig sker i henhold til alle regler, SR osv. Så sportspærring er etableret efter de gældende regulativer.

Højdepunkterne var virkelig høje...

I sommeren 1992 var der mange store oplevelser. Det kunne jeg nok berette om i 4 timer mere. Men de største var nok i weekenden fredag d. 4. til søndag d. 6. september:

Fredag gik jeg helt alene og rodede med Triangleerne, der lige var kommet hjem fra august måneds udstationering på Vestbanen. De havde mellem Nr. Nebel og Nymindegab kørt med 2.800 passagerer og jeg havde iøvrigt selv været med dernede en weekend. Stor succes og fine oplevelser!

Men nu blev alt teknisk gået efter, og der blev vasket, pudset ruder og nusset og pus-

set om de gamle vogne, som var de småbørn. (Læs bare: Jeg holder utroligt meget af Triangleerne).

Lørdag kørte vi særtog med min egen familie, venner, naboer, bekendte, forretningsforbindelser osv. I alt ca. 60 personer, der ligesom sidste år havde en dejlig madkurvstur til Brødløs Trinbrædt og siden tømte Handest Station for sæsonens rester af ispinde.

Det er en ubeskrivelig fornemmelse, at så mange personer fra min omgangskreds gider at være med i netop min fritidsinteresse. Der kom faktisk folk helt fra Grønland, København, Tversted, Tønder, Næstved, Ebeltoft og Århus for at være med på netop MIN togtur. - Den tur, hvor jeg skulle være motorfører, som jeg i mange år havde drømt om.

Turen blev en succes! Det stormede og regnede over store dele af Jylland den eftermiddag, men netop over MHVJ var vejret lunt og dejligt. Madpakkerne blev nydt i den skønne sensommerluft. Gæsterne var særdeles tilfredse, ikke mindst p.g.a. togføreren, Hr. Ole Geer fra Randers (man kalder



Skinne-cyklen står klar til næste »forretningsforbindelse«, der skal gøres lidt »mør« i forhandling med Christian. Et effektivt værktøj, påstår han. Fotografen ønsker at være anonym, men han er »en af dem«, der har prøvet turen.....

Havnegrillen i Mariager - et godt sted for slutforhandlinger. Alle store forretninger behøver ikke at gøres i blankpolerede direktionslokaler. Foto: Chr. Hingelberg.



ham også manden, der altid smiler). Glad, engageret og dynamisk var han den kyndige guide og turleder, der gav alle gæster en herlig oplevelse. Hvilket var yderst passende, når nu værten selv ville være motorfører og gemte sig væk forrest i toget.....Tak Ole! Jeg skal hilse dig fra alle mine gæster.

Lørdag aften tilbragte jeg hos nogle af deltagerne, der havde taget campingvognen med til Mariager for at hygge sig resten af weekenden. - Og sidst på aftenen mødtes vi en lille kreds af »banebørster« hos Chr. H. Herlufsen og frue, der har boet fast på Mariager Camping hele sommeren. Tak til jer begge! I forstår at samle os andre til en passende blanding af hygge og fagsnak, og jeres gæstfrihed og velvilje er en herlig ting. Både i en sensommeraften på Mariager Camping og i Viborg Remise, når juletoget på Løgstørbane har kørt sin sidste tur. - Jo, vores banemester er lige så skrap til det sociale, som han er til grøftegravning og svelleudveksling. Så det blev ret sent den lørdag aften.

Søndag morgen skulle vi så på den igen! Trianglerne blev varmet op, Søren Haandbæk var togfører, og vi kørte mod Handest. Her skulle vi hente en firmaudflugt, der bestod af en masse af mine gamle chaufførkollegaer fra »de unge år« hvor jeg kørte bus rundt i Danmark og Europa.

Nu stod de alle der, på Handest Station, udklædt i kostumer fra 20'erne og 30'erne, og sammen med toget lignede det hele mest af alt en filmoftagelse. De steg op i toget, og vi havde en pragtfuld dag sammen.

Vejret var nok det flotteste, det nogensinde har været over Mariager og omegn. Vi nød frokosten ved Fægehagen og gik rundt i Mariager by. Det var en sjov oplevelse for mig at vise mine gamle kollegaer rundt i mit »nye univers«. De kører nu rundt i luksusbusser med automatgear, air-condition og luftaffjedring. Og jeg tøffer rundt med dobbelt udkobling og gamle Leylandmotorer i mine kære Triangler. Men de kunne godt forstå mig, sagde de. Denne tur var også stor succes. Og igen ikke mindst på grund af togførerens indsats. Så også tak til dig, Søren. Dit kursus i »Nærbaneskinne-cykling« for vore gæster går vist over i historien. De glemmer det i hvert fald aldrig.

Men samme søndag aften var det så bare slut. Gæsterne tog hjem, og en lang og travl sæson på MHVJ var for mit vedkommende slut. På det tidspunkt var jeg også flad og trængte til en pause. Jeg synes selv, at jeg havde ydet en stor indsats gennem sommeren, og nu var det hele kulmineret i nogle store og dejlige oplevelser i denne weekend.

Jeg pakkede mine ting, mens aftensolen stod ind over Mariager Fjord og glimtede i

runderne på Trianglerne. Men nu må de have fred for mig et stykke tid. Da jeg kørte ud over pladsen og svingede mod Randers, vinkede jeg til SB M2, APB M1 og FFJ M 1210. Der ligger en hel del af min sjæl gemt bag teaktræsbeklædningen på jer alle 3!

På den igen!

Tilbage i mit civile liv var der nu ikke megen hvile at finde, for MHVJ kaldte straks på mig igen. Arbejdet med næste sæsons køreplaner, billetaftaler, rabatordninger, annoncer, turistprogrammer osv. begynder faktisk, før sæsonen er slut.

Så fra Triangelernes førerplads blev jeg nu smidt tilbage til skrivemaskine, fotoapparat, kopimaskine og PC'er, for atter at deltage i det omfattende arbejde, der kører »bag kulisserne« på en veteranbane. På MHVJ har vi sæsonen 92 haft passager-rekord på hjemmebane. Det er noget af en præstation. Og det er også et resultat, der ikke kunne nås uden en utrolig indsats på alle fronter. Her tænker jeg også på de mange værkstedstimer vinteren igennem med vogne og lokomotiver samt den administrative afdeling, der ikke er synlig i dagligdagen.

Vi er ialt ca. 60 medlemmer på MHVJ. Heraf kommer en lille halvdel næsten aldrig. Tilbage står 30-35 medlemmer, der til gængæld, sammen med deres familier, ofrer alt det krudt, de overhovedet kan samle. Målet er at få banens mange aktiviteter til at hænge sammen, og det lykkes faktisk. DET er en præstation uden sidestykke.

Jeg søger at give mit beskedne bidrag hertil. Men den fælles indsats og offervilje er bærekraften i veteranbanesagen, ikke kun på MHVJ. Og det er stadig utroligt, at det skal være private enkeltpersoner, der gennem deres klubmæssige engagement - og en stor ulønnet indsats - holder liv i et stykke kulturhistorie, der har været så vigtig en del af Danmarks udvikling og historie. Men det er jo en anden sag.

Derfor er status

Jeg tog en »sæson mere«, og jeg bliver såmænd også nok hængende den næste med. Og da bliver mit mål at komme i gang med uddannelsen på Frichs-Firkanterne. Mine lokomotivfører-ambitioner er ingenlunde slut endnu. Men nu skal mine gamle kærester - Trianglerne - ikke blive jaloux. For dem vil jeg nusse og pusse om alle dage. Det var jo dem, der opfyldte min drenge-drøm om at blive lokomotivfører, omend det først blev i en alder af 42 år. Det glemmer jeg dem aldrig for. - Og hvem ved? Måske har jeg snart igen en genstridig forretningsforbindelse, der lige skal blødes op med en tur på skinne-cykel og et par hotdogs hos Thora i Havnegrillen i Mariager.

Godt nytår til Jer alle!
Tak for slidsomt, sort, svedigt
og herligt samvær på MHVJ i
sæsonen 1992. - Vi ses igen

Venlig hilsen *Christian Hingelberg.* □



Udsigt fra fronten af førerløst DLR-tog ved afgang fra Tower Gateway mod Islands Gardens. 1. oktober 1990.

I 1981 nedsatte den britiske regering et udviklingsråd for Docklands-området, som allerede året efter(!) blandt andet foreslog anlægget af en let jernbane. 4 måneder efter (!) havde regeringen tiltrådt forslaget. Jernbanebyggeriet blev finansieret med 50% af staten og 50% af Storlondon (Greater London Council, som var en mellemting mellem et hovedstadsråd og et bystyre eller amtsråd for hele Storlondon - senere nedlagt, fordi det irriterede Margaret Thatcher for meget). Styreformerne i Storlondon er i øvrigt et kapitel for sig, da f.eks. det centrale gamle London vest for Tower slet ikke har noget folkevalgt bystyre, kun et middelalderligt, selvsupplerende råd - og her skulle jernbanen jo også føres ind. Udviklingen af Docklands til at blive samlingsstedet for de store erhvervsvirksomheders hovedsæder stødte i øvrigt på politisk modstand fra forskellig side, da det også betød sanering af de gamle arbejds kvarterer - man kan sammenligne med København. Men uanset hvad man måtte mene om denne byfornyelse, er det samlet formentlig en af Europas største byggepladser, og området er værd at besøge alene som en turistattraktion.

Docklands Light Railway

Docklands Light Railway, DLR, er til dels anlagt på gamle traceer fra forlængst nedlagte jernbaner. Havneområderne blev i sin tid betjent af flere uafhængige selskaber. Bl.a. havde Great Western Railway sin egen godsstation ved Vestindienshavnen, Poplar. Den oprindelige linieføring af DLR bestod af et Y, hvor de to grene havde forbindelse med London Transport-systemet (undergrundsbanerne) samt med British Rail, og hvor de to linier havde en fælles strækning ud gennem dokområdet. Endestationen er Islands Gardens, hvorfra der går en fodgængertunnel under Themsen over til sydsiden, Greenwich. Der ligger det gamle Admiralitet (nu marinemuseum, hvor det gamle sejlskib, teclipperen »Cutty Sark«, ligger i havnen) samt en kæmpestor, populær park, hvor det gamle Greenwich-observatorium ligger på bakketoppen. Den sydligste del af DLR er enkeltsporet og forløber på en af de typiske gamle murstensviadukter, og sporene på endestationen ender blot i en simpel V-form mod sporstoppere med mellemperon i 1. sals højde med nedgang til fodgængertunnelen under Themsen.

Den nordlige gren, »den røde linie«, ender på BR-stationen Stratford, hvor der også er forbindelse til Central Line på undergrundsbanen (og fra den foregående station også til District Line). Den vestlige gren, »den grønne linie«, havde oprindeligt som endestation Tower Gateway, som ligger nord for Tower Castle og i en vis gangafstand fra undergrundsstationen Tower Hill og BR-stationen Fenchurch Street. Dette

Docklands Light Railway - og letbane til Amager?

Paralleller mellem London og København - og forskelle....

Af Søren Balle

Londons trafikproblemer er større end Københavns, men nytænkningen er nok også større. På nordsiden af Themsen, øst for det gamle London med middelalderstøtten Tower, har der siden august 1987 været en førerløs »let jernbane« i drift, og der forestår netop nu en større udvidelse af nettet samt indførelse af revolutionerende sikkerheds- og signalsystemer med »flydende blokafsnit«. Da netop denne »minimetro« har været i tankerne som forbillede for en letbane til Amager (se *Jernbanen* 4/1991 s. 109), er det nok værd at omtale erfaringerne fra London.

Londons dokker på nordsiden af Themsen var i sin tid et centrum for den oversøiske fjernhandel. Det fortæller stednavnene os endnu: West India Quay, Canary Wharf, India Docks. Området spillede en stor rolle endnu i mellemkrigstiden, men en vis Hermann Göring sørgede for en temmelig betydelig molesting af hele området. Efter krigen har det i mange henseender været en bydel præget af økonomisk nedgang på havneområdet ligesom for så mange andre gamle havne, også fordi trafikken efterhånden flyttede til containertransport fra nye havne terminaler. Samtidig har området været præget af gamle og billige boligområder, typisk tidligere beboet af arbejdere fra havnen.

Øverst den nye udfletning ved West India Quay, set fra siden. Bemærk at en gammel højbanes mur-fundament delvist er genbrugt. Nederst et vue over den eksisterende spor-udfletning på samme station. 1. oktober 1990.

var ikke alt for heldigt, og værre blev det af, at BR-linierne fra nordøst ind mod London er så berygtede for forsinkelser og nedbrud, at visse firmaer direkte frasorterer ansøgere til stillinger, når de hører, de har tænkt sig at ankomme via Fenchurch Street. (Almindelige mennesker har jo ikke råd til at bo i Londons centrum, men egentlig også dårligt råd til at betale togbilletterne, der i pris ligger noget over DSB's og HT's). DLR er indtil nu kun delvis integreret i trafiksystemet, så kort til LT ikke gælder på DLR. Enkeltbilletprisen er £ 1, altså 12-13 kr.

DLR er blevet udsat for en del - ganske berettiget - kritik. Den vigtigste anke er den relativt ringe kapacitet og også ind imellem tekniske problemer. Senest har formanden for DLR's bestyrelse måttet trække sig i efteråret 1991, og DLR har været nødt til at indføre en parallel bustransport, som følger DLR's linieføring. Dette har allerede gennem længere tid været praksis på lørdage og søndage og hverdagsaftener fra kl. 21.30, hvor man ofte ganske enkelt lukkede jernbanetrafikken på grund af vedligeholdelse og nye anlægsarbejder. Denne praksis er i øvrigt heller ikke ukendt på British Rail. Banearbejde kan man jo ikke foretage om natten i England. Da sover man.

Nye linier

Løsningen på problemerne er imidlertid ikke jernbanenedlæggelser, men tværtimod udvidelser samt tekniske forbedringer, som skal øge kapaciteten. En meget vigtig udvidelse på den grønne linie blev taget i brug 22/7 1991. Det drejer sig om kun 1,5 km, men i tunnel, og den består i forlængelsen af DLR ind i London City til stationen Bank.



Denne station er i forvejen undergrundsstation på Northern Line og Central Line samt BR-station for Waterloo and City Line («Network South East»), og gennem et kompliceret underjordisk gangsystem hænger det hele også sammen med stationen Monument på Circle Line og District Line. Dermed er DLR kommet ind i hjertet af Londons trafikforbindelser og er mere uafhængig af forbindelserne på den berygtede Fenchurch Street-linie på BR.

Mod øst er man i gang med at anlægge en ny linie, som udgår fra knudepunktet mellem de to gamle, West India Quay. Den nye linie skal gå ud langs Themsen mod øst og ende i Beckton, hvor der også er ved at blive anlagt et nyt stort driftsdepot. Den i forvejen imponerende udfletning ved West

India Quay bliver stærkt udvidet og får 4 spor ned til nabostationen mod syd, Canary Wharf. Arbejdet her begyndte i efteråret 1991. Det samlede budget for Beckton-linien ligger på £ 256 mio. eller 3 milliarder kr., og hele denne linie ventes at stå færdig mod udgangen af 1992.

På den sydlige gren er der planlagt en udvidelse, hvor DLR skal føres under Themsen via Greenwich til BR-stationen Lewisham. Forslagene blev fremsat i parlamentet i november 1990, og udvidelsen skal finansieres udelukkende af den private sektor med £ 130 mio., altså halvanden milliard kroner. Måske kommer de kommunale myndigheder dog til at skyde £ 5 mio. ind af dette beløb.

Teknikken

Man har hæftet sig meget ved, at togene er førerløse og automatiske. Offentligheden murrede allerede over det første tegn og teknikens »upålidelighed«, dengang dronning Elisabeth indviede Docklands Light Railway. Da standsede toget for tidligt ved en perron. Årsagen var imidlertid, at sikkerhedsvagterne havde tvunget dørene op for at komme først ud på perronen. Og da toget ikke holdt på rette sted, var dørene nu blokeret!

Toggangen er indrettet uden ydre signaler, så togene automatisk kører i faste blokafsnit og automatisk overholder hastighedsbegrænsningerne. Både La'erne og stopsignalerne er dog angivet med faste standsignaler eller mærker, altså lidt på samme måde som den københavnske S-banes HKT-afsnit inden for signalernes længere blokafsnit. Togene kan styres manuelt, og det har man blandt andet benyttet ved



DLR-tog på Tower Gateway station.



Med kurs mod enkeltsporet på gammel, muret jernbaneviadukt.

kørsel forbi arbejdsstedet ved udfletningerne ved West India Quay (og det er da også lykkedes at få to tog til at støde sammen netop her). Togene er nemlig heller ikke personaleløse. De er medgivet en såkaldt »togkaptajn«, »train captain«, der ud over at kontrollere billetter blandt andet lukket dørene (ved trykknapper anbragt her) og dermed sender toget af sted fra stationerne. Men togkaptajnen kan altså også køre toget manuelt efter at have klappet et dæksel op over et betjeningspanel i fronten.

Ikke fejlfrit

Teknikken har ikke virket fejlfrit. Et privat firma, som udvikler Canary Wharf området og har deltaget med £ 88 mio. (en milliard kroner) i finansieringen af forlængelsen til Bank og stationen i Canary Wharf, har for nylig klaget over, at forsinkelserne på DLR er 10-100 gange så store som på andre tilsvarende linier, og at hele systemet blokeres i mellem 10 minutter og en time, når blot ét tog standser, hvilket ofte forekommer 2-3 gange om ugen og sommetider 2-3 gange om dagen.

Strømtilførslen til togene foregår gennem en afskærmet aluminiumssideskinne med slidstykke af rustfrit stål (i modsætning til BR's åbne sideskinner i Southern Region, der skaber problemer, når det for en gangs skyld bliver vinter i Sydengland). Dette system ville sandsynligvis derfor også virke under danske klimaforhold. Strømforsyningen er 750 volt jævnstrøm, altså en typisk »spovognsspænding« på det halve af de københavnske S-togs.

Materiellet

Til åbningen rådede DLR over 11 tovgogstog, type P 86. De blev leveret af Linke-Hoffmann-Busch i Tyskland med engelske GEC som underleverandør til det elektriske. Et af sættene tog en omvej til Manchester, hvor det blev udrustet med pantograf og en kort tid legede spovogn til demonstrationsformål. Yderbogiernes bliver drevet af hver én motor, anbragt på langs i rammen, og den driver begge aksler gennem vinkeldrev og fleksible forbindelser. Effekten er ca. 400 HK med 10,4 HK pr. ton togvægt, hvilket giver en acceleration på 1 m/s². De indviede vil se, at

det er ca. 1/10 af tyngdeaccelerationen, og med træk på kun halvdelen af hjulene kræver det faktisk en gnidningskoefficient mellem hjul og skinne på ca. 1/5. Gamle Otto Busse turde ikke regne med mere end 1/6, så vi er tæt på det muliges grænse.

Til forlængelsen af DLR til Bank skulle man bruge 10 enheder mere, nu leveret af British Rail Engineering Ltd. (BREL), som var gået i samarbejde med Linke-Hoffmann-Busch. De nye P 89'er blev derfor bygget i York og er stort set af samme konstruktion som P 86'erne. Alle togene har Scharffenberg-kobling og kan multiple-køres, men det gør man ikke så gerne, fordi togkaptajnen så ikke kan gå gennem toget (billett kontrol). Det er jo billetsystemets selvskabte plage, som derved har sat grænser for kapaciteten. Under levering er 70 nye sæt B 90'ere af ny konstruktion fra den belgiske fabrik BN i Brugge (det gamle La Brugeoise et Nivelles). Togene har nu fået udvendige skydedøre (i stedet for foldedøre, som også folder ind i passagererne). Døråbningerne er større, hvilket også skulle medvirke til at give kortere stationsophold, og B 90'erne har fået overgangsmulighed



Til venstre køres manuelt forbi byggestedet fra Westferry mod West India Quay - den kvindelige togkaptajn ses til højre med kasketten. Til højre ses endestationen Island Gardens (overfor Greenwich).

mellem sætterne via endedøre - og mulighed for utætheder og gennemtræk? Det gør det altså praktisk muligt at køre med flervognstog i større omfang, selv med den billetkontrolmetode, man har valgt, og dette vil altså øge kapaciteten betydeligt.

Man planlægger nu at sælge alt det gamle materiel og købe mere nyt, og de første 11 P 86'ere er i slutningen af 1991 blevet solgt til Essen for 1/4 nypris. Her skal de bygges om til sporvogne (Stadtbahn-køretøjer) med pantograf og fast førerplads.

Variable blokafsnit

Den mest epokegørende nyskabelse på Docklands Light Railway bliver nok indførelsen af den variable blok i signalsystemet, »moving block«. Det er en videreudvikling af den tyske LZB, Linienzugbeeinflussung, som anvendes på alle de nye tyske højhastighedslinier. Det er et avanceret togstop-anlæg, hvor meddelelserne til toget overføres kontinuerligt gennem en linieleder, en sendesløjfe i sporeet (i analogi med S-banens HKT-anlæg, men i modsætning til DSB's kommende fjernbaneanlæg, ATC, der bygger på punktvisse informationer før og efter signalerne). Versionen til DLR kaldes SELTRAC (og er udviklet af det tyske Standard Elektrik Lorenz, der er datterselskab af ITT).

Linielederne i sporet løber dels langs midten af sporet og dels langs den ene skinnefod. For hver 25 meter krydser de over, og hermed kan man lokalisere togets position. Yderligere registrerer en omdrejningstæller i toget antallet af hjulomdrejninger siden sidste passage af et ledningskryds. Med en vis usikkerhed, varierende hjuldiameter osv., kan togets position da beregnes inden for 20 ft., 6 meter.

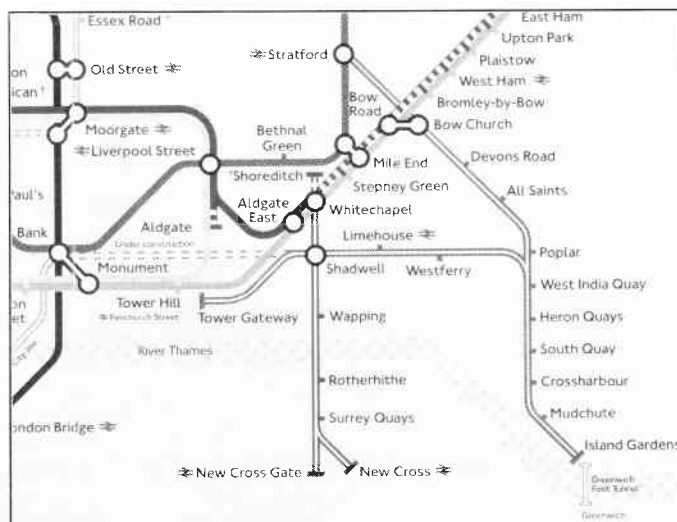
Sikringsdatamaten holder nu også rede på et forankørende togs position samt dette togs hastighed. Ud fra en kendt bremsekurve, som jo er ens for alle enheder, tillagt reaktionslængde, usikkerhed og en sikkerhedsafstand på 50 yards (45 m), beregnes nu den tilladte hastighed for det bageste tog. (Ved DSB's ATC bliver bremsesedlen kodet ind i lokomotivets computer, så der tages højde for den varierende bremsevej). Længden af »blokafsnittet« afhænger dermed af togenes nøjagtige, øjeblikkelige hastighed og indbyrdes placering. Dette forøger kapaciteten på linien ganske betydeligt.

Indtil videre fortsætter det gamle faste blokssystem af GEC-fabrikat på de gamle linier, inklusive forlængelsen til Bank, mens Beckton-linien får SELTRAC-systemet fra begyndelsen. De gamle linier bliver dog konverteret i hastigt tempo, så det gamle system ventes at være udfaset med udgangen af 1992, altså omtrent samtidig med den forventede ibrugtagning af Beckton-linien.

Andre letbaneanlæg

Man kan invende mod de københavnske

Kort over DLR-strækningerne m.m. DLR omfatter linjerne Island Gardens - West India Quay - Tower Gateway/Bank/Stratford. (Status 1990).



projekter, at København ikke er på størrelse med London. Men ud over at sporvogne og letbaner (Überlandstrassenbahn) har været kendt i en årrække i Tyskland, især i det tætbefolkede Ruhr, har Light Rail-tanken fået en renæssance overalt i Storbritannien. I øjeblikket er der projekter, anlægsarbejder og færdige anlæg i et større antal britiske byer (åbningsår eller forventet åbningsår i parentes): Manchester Metrolink (1991), South Yorkshire Supertram (Sheffield) (1993), Avon Metro System (Bristol) (lovforslag fremsat), Blackpool (sporvogne siden 1885), Croydon (1994/95), Leeds (1995), Tyne & Wear Metro (Newcastle) (1992/93), foruden at der findes løsere planer i Barking (London, forlængelse af DLR mod øst), Belfast, Brighton, Cambridge, Cardiff, Chester, Cleveland, Coventry, Edinburgh (år 2000?), Glasgow (199?), Gloucester & Cheltenham, Kingston, Lancaster, Liverpool, foruden sikkert flere endnu.

Også i andre lande har en del byer nye eller planlagte letbaneanlæg, f.eks. Charleroi, Grenoble, Rouen og Nantes i Frankrig. Lille har derimod en automatisk bybane, der er en mellemting mellem Light Rail og en »rigtig jernbane«, en såkaldt »VAL«. Man planlægger også at bygge en VAL i Budapest i Ungarn). Desuden har Paris en letbaneforbindelse til Orly-lufthavnen, hvor togene kører på gummihjul. Går man videre omkring, kan man nævne Auckland på New Zealand, Basel, Zürich og Bern i Schweiz, Bielefeld og Braunschweig i Tyskland, Utrecht i Holland, Torino i Italien, Valencia i Spanien, Istanbul i Tyrkiet, Mexico City, Monterrey og Guadalajara i Mexico, Newark, Portland, San Diego, San Jose, St. Louis, Baltimore, Oklahoma og Pittsburgh i USA, Toronto, Edmonton, Calgary og Vancouver i Canada, Melbourne i Australien, Hiroshima i Japan eller endda i Kinas »nye økonomiske zoner« en letbaneforbindelse til Hong Kong. Og dette er langt fra en fuldstændig liste.

Normalt regner man med, at letbaner kræver et befolkningsunderlag på 200-500.000 eller et årligt passagertal på omkring 10 millioner, mens et VAL-system som det i Lille kræver 4 gange så mange passa-

gerer. Hvis man altså ser på forholdene ude i den store verden i byer, som ikke er større end København, må konklusionen næsten blive, at de københavnske trafikforhold og mere eller mindre skrinlagte letbaneplaner ikke helt er på højde med udviklingen. I HT-området transporterer DSB over 100 millioner passagerer årligt. Selv Århus, Ålborg og Odense ligger lige på de internationale grænser for at kunne have et rentabelt letbanesystem.

Docklands Light Railway er ikke truet af mangel på succes, men tværtimod af kapacitetsproblemer på grund af den øredøvend succes. Der er ikke grund til at gentage fejltagelserne fra London. Således er ideen om førerløse tog mest en fikside, som netop ikke ville spare personale efter HT's billetsystem med stikprøvekontrol, fordi der af sikkerhedshensyn alligevel skal være en til at kontrollere dørlukningen. De variable blokafsnit er derimod en idé, som peger fremad og som sikrer den nødvendige mulighed for kapacitetsforøgelse i systemet uden væsentlig større investeringer. Så mangler vi blot lige dem, der indser, at store besparelser eller fordele i den offentlige trafik kræver store investeringer. □

Litteratur:

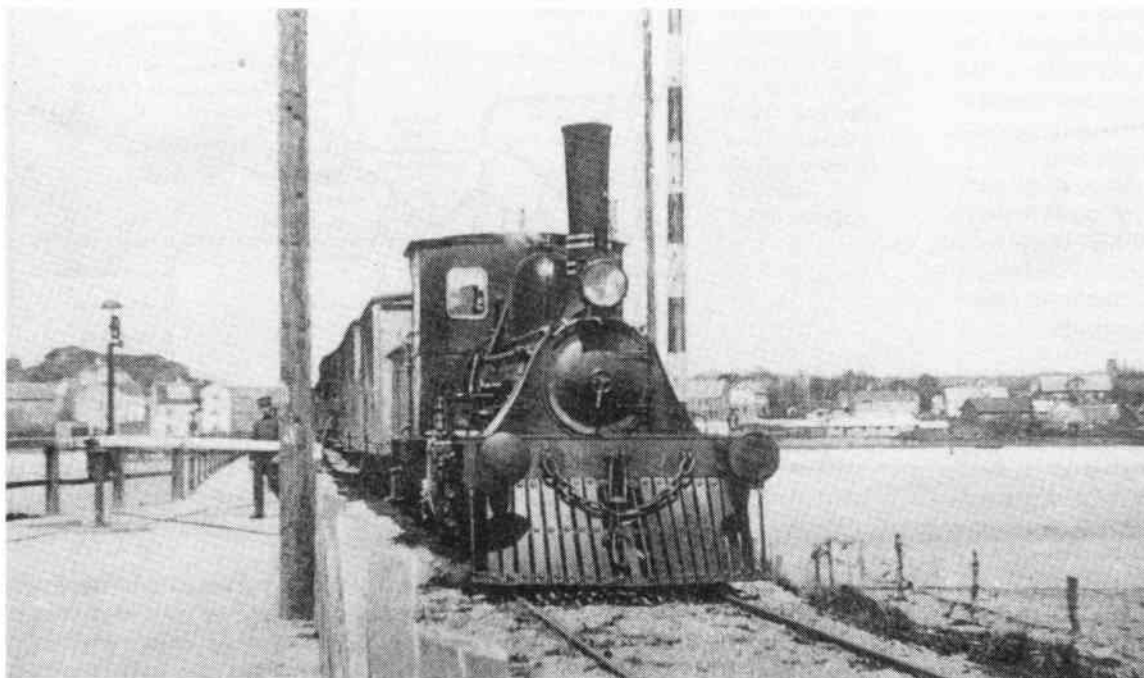
International Railway Journal feb., juni og nov. 1989, april 1990 samt jan., feb., juli, sept. og nov. 1991.

Railway Magazine aug. (særlig artikel om DLR), okt., nov. og dec. 1991 samt jan. 1992.

Eisenbahn Magazin 12, 1991.

† Søren Balle 1952-1992 †

Læs mindeordene over denne artikels forfatter næste side.....



APB-loko med
godstog på broen
på vej mod
Hadsund Syd
st. Ca. 1915.
Arkiv: Asger
Christiansen.

Jernbaneudstilling i Hadsund

I år kan Hadsund Museumsforening fejre sit 30 års jubilæum. Det blev fejret ved en reception på museet den 2. oktober, og samtidig kunne man i nyindrettede lokaler åbne en udstilling med titlen »På sporet af Hadsund«. Her fortælles historien om færgefarten over fjorden, sejladsen på fjorden samt historien om byens to jernbaner til henholdsvis Randers og Ålborg. Tillige fortælles om broerne over fjorden, dels jernbanebroen indviet i 1904, og dels den nye vejbro fra 1976.

En del af udstillingen omhandler Randers-Hadsund Jernbane, der blev åbnet i 1883 og nedlagt i 1969. Med tekst og fotografier vises træk fra banens historie. En del effekter fra banen er også udstillet, f.eks. et

stykke af det særprægede broskinnespor, der blev erstattet med almindelige skinner i 1920'erne. Broskinnesporet var meget spinkelt, og det har ikke været brugt ved andre jernbaner i Danmark. Desuden vises bl.a. uniformer, en motorvognsnøgle og messing bogstaver fra en Kielervogn bygget af Scandia i 1927, samt en læderpose brugt til transport af kassebeholdningen fra stationerne til hovedkontoret i Randers. I et hjørne af lokalet er opbygget et billetssalg med en billettuge og skabe fra Hadsund Nord station. Ved billettugen står en billettplingsmaskine fra Spentrup station.

Fra den gamle jernbanebro vises et hånddrevet signalhorn, der i tåge advarede skibene om, at broen var lukket, idet togene

havde forkørselsret over broen. Man kan også se den store »nøgle«, hvormed man med håndkraft drejede broens svingfag indtil 1914, da der blev installeret en elmotor til drejningen. Herefter blev »nøglen« kun brugt ved problemer med mekanikken. Broen drejede på et stort SKF-kugleleje, der kunne efterspændes med en over 1 meter lang fastnøgle. Også den vises i den nye udstilling. To store, flotte modeller der i øvrigt i mange år har imponeret museets gæster, viser jernbanebroen og den nye vejbro.

Hadsund Museum ligger Rosendalsallé 8. Er man interesseret i rundvisning på museet, kan henvendelse ske på tlf. 98 57 43 88.

Asger Christiansen

Søren Balle - MINDEORD



Søren Balle, Århus, er død efter svær sygdom, kun 40 år gammel.

Søren var ikke et menneske, der »viste sig frem«, men var så meget mere en arbejdshest med store menneskelige kvaliteter og et stille lune med spidsfindige bemærkninger, som sent vil blive glemt af hans omgangskreds.

Uddannelsen som cand.mag. i historie førte ikke til nogen fast beskæftigelse; men han dokumenterede ved en række historiske udgivelser om bl.a. dansk økonomi i middelalderen sin indsigt og skarpsindighed med nye iagttagelser og synsvinkler.

Søren var en af hovedkræfterne ved revisionen af Dansk Jernbaneklubs love i 1990.

Søren har ydet et helt enestående arbejde i Mariager-Handest Veteranjernbane gennem mange år, først og fremmest indenfor trafik og sikkerhed, ligesom han har bidraget væsentligt til at sikre grundlaget for MHVJ's fremtid. Et arbejde, som har medvirket til at placere MHVJ højt i anseelsen hos samarbejdspartnerne. Interessen for og detailkendskabet til jernbanedrift i dens mange afskygninger er ved flere lejligheder kommet til udtryk, blandt andet som foranstående artikel i »Jernbanen«.

Søren var en ægte jernbaneentusiast.

Han vil være savnet af familie, venner og alle som lærte ham at kende. AFH

TAK!

Jeg beder min forening, Dansk Jernbane-Klub, om at modtage min hjerteligste tak for opmærksomheden i anledning af min 50-års fødselsdag den 17. oktober 1992.

Den smukke kobber-oliekande, som foreningen skænkede mig, er jeg meget glad for at have modtaget.

Bent Jacobsen

8	HILLERØD PYNT	5	TAN- KER STOF	STANG- REDE HAT		VARE SOM SAGT	HELE FISKE- LED	KLÆ- BER SKAT	HUDFOLD VED NAVLEN! INSEKT	LOV MOSE- LUND	
OPGA- VELØ- SER!	IDYL TUNNEL				22				TRÆ	1C GI- VERE	
TILBE- REDE BÅS!			URAN LER	SÆSON- ARBEJ- DER!	FUT ARTI- KEL				23		
17					1	KUP- LER- NE!	NAUR RIVE	KOLYD FOR- MAND	2 2C1 GAS- LYS	TIL- TALE 2B	
MOTOR- LOKO HAMPEN	GL. FORM FØR-		TØJ ALKEN			18	21		6	19	7
	8	ES- BJERG	STEN		3	SILKE- BORG B1	EL- LOKO VARE	4	KØRE NARRE- STREG	ANBE- FALET DRIVE	TRANS- PORT-I MIDDEL
GL. FORM BY	9	BE- GREB ENS		10			RENT		MUSE	20	
			1E MÆRKE- LIGT	SVEN- SKER	MO- DERNE VOKAL	26	30	KÆR- TEGNE KEJSER	27	GRØN- LAND	2B DATO- ER
1D HØJTID	TAL VRØV- LET	RED- SKAB		NISSE- RED- SKAB!							I OR- DEN
11		NYBØL	TUDEN GED- SER	12	KO- LIND	TING- LEV SORØ	13	ENS	RØRE! HORN- SLET		GAD- STRUP
KANON			RIS- SKOV ENS	15	TRAFIK RINGE	24	16		28	FREM- DRIFT 2C	
KØRE- TØJER		25		29	LANGT UD- RÅB!			RYGER		C- LOKO	

UDRÅBSTEGN MARKERER EN LIDT SPIDSFINDIG FORTOLKNING ELLER ET USÆDVANLIGT SYNONYM-PAR - OG ER FOR SÅ VIDT MENT SOM EN HJÆLP!!!

Ordhunden

Sporhunden i Nr. 5 blev gættet af rigtig mange læsere. Køge var rigtig, flere gættede på Holte, Holstebro og Helsingør. Vinderen, Lars Sørensen, Haslev, kunne tilmed tidsfæste billedet til den 4. marts 1973, hvor ØSJK havde en fødselsdagsudflugt med bl.a. Østbanens to Frichs-diesler D8 og D9. Vi siger tillykke, og iler i postkassen med en bogjulegave.

Ordhunden i Nr. 4 blev vundet af Preben Lindvig Hansen, Middelfart.

Dette nummers juleordhund er den sidste uden illustrationer. Læserne har i øvrigt dømt: Skiftevis ordhund og sporhund, og sådan agter vi at køre videre. Kodeordet indsendes til redaktionen i Holte inden 15.

januar 1993 - og du er med i lodtrækningen om jernbanebøger.

JF



Lidt betragtninger vedr. veteranbaner

Af Thomas Nørgaard Olesen

I Mogens Duus' indlæg i Jernbanen 5/92 ønskes debat om, hvorfor folk i høj grad tager nye initiativer i stedet for at tilslutte sig eksisterende klubber, når man pludselig får lyst til at drive veteranbane.

Jeg vil indledende gøre opmærksom på, at jeg tilhører den generation af jernbaneentusiaster, der aldrig har set et damplokomotiv i »rigtig« drift. »Gamle tog« er altså MX og MY med vingehjul, MO'ere og Bg-vogne.

Derfor er det lidt bittert at se, at man i dag ikke har en MV. DJK er ikke i besiddelse af Bg og Ag vogne (jo, de kan fås endnu fra privatbaner) og at ingen vist tænker på at et

MaK-loko måske er bevaringsværdigt. Spørger man hvorfor ingen har købt en MY, får man det svar, at »sådan en har Jernbanemuseet jo«. Ved sådan et svar smågyser man lidt. Tænk på hvis DJK ikke havde haft G 625 - og hvad når syge mennesker kan finde på at sætte ild til remisen i Bloustrød?

Som nordsjællænder ville jeg, hvis jeg ønskede at blive aktiv, have valgt mellem DJKs Bloustrød- og Flintholm arbejdssteder, evt. HgJK eller IBK. Ingen af disse steder har man en vogn jeg nogensinde kan huske at have set i drift. Så kan det da godt være, at de har (endnu en) Frichs Firkanter i en remise på MHVJ, jeg ville da i givet fald hjertens gerne tilslutte mig en ny fraktion, der måske køre med en »helt almindelig MX«.

Mogens Duus er iøvrigt selv inde på, at nye initiativer måske snarest skyldes lokalt turistinitiativ, ønske om at sikre den lokale optagelsestruede - i øvrigt nedlagte - jernbane (sådan startede FDSB), eventuelt kombineret med »noget om unge arbejdsløse« i den socialt belastede landkommune. Jeg er enig heri, og da er det oplagt, at det er helt ubrugeligt at køre i Mariager, hvis det altså er turistlivet i Vestjylland, man vil styrke.

Iøvrigt tror jeg, at man har støvet alle »de ældre« jernbaneentusiaster op efterhånden. Tilbage er så den nye generation. Hvad er da mere naturligt end at disse og de lokale turistforeninger finder sammen, når DSB har fået den ide, at »banen i baghaven« skal pilles op? (jvf. FDSB, SFvJ, Ryomgårdbanen). Jeg kan godt forstå det. □

Dampens Skumringstime



Wolsztyn, Polen, 1992:

... langs linjen /

Alle fotos:
Johs. Damgård Hansen



- 1 *Ok 1 359 med persontog ved Grodzisk. 27. august 1992.*
- 2 *Ok 1 359 med persontog ved Krzyz Rudno. 27. august 1992.*
- 3 *Ol 49 69 med persontog ved Rakoniewice. 28. august 1992.*

For cirka 35 år siden blev det fastslået verden over: Dampens dage som trækraft på jernbanen er talte. På det tidspunkt var damp-trukne tog allerede et særsyn i USA, og hurtigt fulgte land efter land i den vestlige, industrialiserede verden med »farvel til dampen«.

I Schweiz havde man allerede elektrificeret det meste, og bl.a. også Benelux-landene var meget tidligt dampen kvit. Senere fulgte Storbritannien, og omkring 1970 var dampens saga slut næsten samtidig på statsbanerne i de fleste europæiske lande. Vest for jerntæppet var der »damp-øer« på statsbanerne i Finland, Portugal og Vest-tyskland til slutningen af 1970'erne; så var det ovre.

Øst for jerntæppet dampede det trøstigt videre i samtlige lande, men i løbet af 1980'erne slukkedes også fyrene under østblokkens normalsporede damplokomotiver. Med DDRs sluttelige farvel til dampgodstog på normalspor 1989 resterede i Europa kun normal- eller bredspors-statsbanedamp i større omfang i Polen samt ubetydelige rester i Rumænien og den europæiske del af det tidligere Sovjet.

1992, forlød det, skulle blive det sidste år med planmæssig damp på PKP - men sådan bliver det nok ikke: Med lidt nostalgisk held kan man også et stykke ind i 1993 se lokomotiverne dampe omkring Polens sidste damp-depot, Wolsztyn i landets sydvestlige hjørne. 21 driftsklare maskiner af 11 forskellige typer er i skrivende stund stationeret her, og selv om intet er givet, er det den almindelige opfattelse, at dampdriften i Wolsztyn vil fortsætte i det nuværende omfang (fem til seks omløbsdage) til køreplansskiftet sommer 1993. Når de juridiske og finansielle vanskeligheder ved dannelsen af det regionale trafikelskab LKR - Lubuska Kolej Regionalna - er afklaret, og måske før, afløses den sidste dampdrift også her af diesel - bl.a. MA-lyntogene.

Et par sider af den gældende tjenestekøreplan for strækningen Wolsztyn-Nowa Sol aftrykkes her som »appetitvækker«...

- 4 *Et stort lokomotiv til et lille tog. Pt 47 65 med godstog ved Rakoniewice 29. august 1992.*
- 5 *Godstog fremført af Ty 42 148 ved Tuchorza. 29. august 1992.*
- 6 *Ty 42 148 med godstog under indkørsel til Wroniawy. 29. august 1992.*





På banegården ...



7 Med over 25 dampfremførte tog i døgnnet i Wolsztyn er 3 lokomotiver ved peron en dagligdags begivenhed. Fra venstre Ok 1 359 netop ankommet med godstog, i midten Ty 3 2 som rangermaskine og til højre Ol 49 23 med persontog, 25. august 1992.

8 Ok 1 359 med persontog i Lubiecin, 29. august 1992.

9 Ty 42 148 rangerer i Wroniawy, 29. august 1992.

10 Ol 49 81 sætter uden besvær igang med et kort godstog. Grodzisk 24, august 1992.

Lokomotiver stationeret i Wolsztyn ultimo oktober 1992

Litra	nummer	hjulstil.	byggeår	bemærkning
Ol 49	14, 22, 23 32, 59, 69 81, 105	1C1	1952-54	
Ty 2	67, 406, 1086	1E	1943-44	ex. DR type 52
Ty 42	87, 148	1E	1945-46	
Ok 1	359	2C	1917	museumsloko ex. DR type 38
Ok 22	31	2C	1929	museumsloko
Pt 47	65	1D1	1949	museumsloko
Ty 3	2	1E	1945	museumsloko ex. DR type 42
Ty 43	123	1E	1949	museumsloko
Ty 45	379	1E	1949	museumsloko
Ty 51	223	1E	1957	museumsloko
TK1 48	143	1D1t	1956	museumsloko

Af museumslokomotiverne tilhører Ok 1 359 & Ok 22 31 jernbanemuseet i Warszawa, hvorfor alle øvrige museumslokomotiver ikke kan forventes bevaret for eftertiden.



Ved depotet...

Rodaj i nr podaję (nazwa) i okres kursowania	M 55637	TO 55015
Relacja podaję	Wolsztyn — Nowa Sól	Wolsztyn — Nowa Sól
Wymagany % ciężaru hamującego	79	79
Seria i obciążenie lokomotywy	OL 49—200	OL 49—200
1	2	3
0.00	12.33	15.27
WOLSZTYN	38.5	32
0.00 M.L.Rd1.OT	38.5	32.5
Widzim Stary	44	38
3.96 p.j	44.5	38.5
Kęblowo	51	45
8.29 p	51.5	45.5
Świętno	56.5	50
13.82 p.+j	57	50.5
Krzyż Rudno	13.03.5	6.5
16.23 p	04	6.5
KOLSKO	09.5	5.5
22.07 + Rd1	10	5.5
KONOTOP	16.5	11
26.44 + Rd1	17	11.5
Lubięcin	24	18
32.16 + j.p	24.5	17.5
Lipiny Odrzańskie	28.5	18
37.57 + p.j	29	18.5
Stany	35	25.5
40.53 p	35.5	26
Bobrowniki Odrz.	40	29.5
43.42 p	40.5	30
Otyń	46.57 p	36
52.14 M.L.Rd1	46.57 p	36.5
NOWA SÓL	13.49	41
52.14 M.L.Rd1	8.0	41.5
		4.5
		8.5
		8.0

Rodaj i nr podaję (nazwa) i okres kursowania	M 55637	TO 55015
Relacja podaję	Wolsztyn — Nowa Sól	Wolsztyn — Nowa Sól
Wymagany % ciężaru hamującego	79	79
Seria i obciążenie lokomotywy	OL 49—200	OL 49—200
1	2	3
0.00	12.33	15.27
WOLSZTYN	38.5	32
0.00 M.L.Rd1.OT	38.5	32.5
Widzim Stary	44	38
3.96 p.j	44.5	38.5
Kęblowo	51	45
8.29 p	51.5	45.5
Świętno	56.5	50
13.82 p.+j	57	50.5
Krzyż Rudno	13.03.5	6.5
16.23 p	04	6.5
KOLSKO	09.5	5.5
22.07 + Rd1	10	5.5
KONOTOP	16.5	11
26.44 + Rd1	17	11.5
Lubięcin	24	18
32.16 + j.p	24.5	17.5
Lipiny Odrzańskie	28.5	18
37.57 + p.j	29	18.5
Stany	35	25.5
40.53 p	35.5	26
Bobrowniki Odrz.	40	29.5
43.42 p	40.5	30
Otyń	46.57 p	36
52.14 M.L.Rd1	46.57 p	36.5
NOWA SÓL	13.49	41
52.14 M.L.Rd1	8.0	41.5
		4.5
		8.5
		8.0

*) Poc. nr 55637 kursuje codziennie oprócz — 25.26.27.XII, 11.12.IV, 1.2.3.V.
Ciąg dalszy w zeszytach:

Uddrag af tjenestekøreplan 1992/93.

11 Syv (!) damploko under damp samtidig. Ty 42 148 er klar til at forlade maskindepotet i Wolsztyn og blive forspændt godstog. Til højre front af Pt 47 65. 23. august 1992.

12 Ol 49 69 på drejeskive i Wolsztyn. 29. august 1992.

13 Nattestemning: Ok 1 359 & Ol 49 59 ved remisen i Wolsztyn. 30. april 1992.





Frihavn Station 1986 med rampe og galge til færgeleje i baggrunden. Et helt museumsmiljø allerede nu.

Af Alf Blume

Personlig er jeg ikke den store tilhænger af en bro over Øresund fra Malmø til København, men der er en ret stor mulighed for at en sådan bro er en realitet år 2002-2005. Derved bliver DAN-LINK linien overflødig fra Frihavnen og til Nørrebro. Den ensporede bane fra Østerport til Lersøen bliver formentlig taget op og arealerne ved Frihavnen solgt. Dog er der en anden mulighed, som jeg her vil beskrive i flere stadier.

1) Den ensporede bane fra Østerport til Nørrebro G bevares som veteranbane til brug for alle, der vil lave korte udflugter på spor uden at skulle være nødt til at blande sig med den intense trafik på S- og fjerntogsnettet. Tilslutningen til det øvrige spornet opretholdes ved Østerport, ligeledes tilslutningen, transversalen placeret mellem Svanemøllen og Ryparken, således at man kan komme over på Farumlinien og transversalen ved Tagensvej, så man kan komme videre mod syd over Nørrebro station (den nuværende udkørsel fra Lersøen). Veteranbanen i sig selv kunne ende ved Mimergade, og der burde selvfølgelig være omløbsspor og opstillingsspor i begge ender.

På Østerport kunne afgang og ankomst finde sted fra et sækspor øst for de nuværende perroner, og der ville være tæt kontakt, turistmæssigt, til de andre attraktioner som Kastellet, Nyboeder, Langelinie, Havfruen m.m.

På Nørrebro kan man nøjes med at anlægge en mindre perron, og der vil være få sekunders gang under højbanen til Hareskovbanens gamle endestation. På en sådan bane kunne der opretholdes daglig kørsel i turistsæsonen med små dampmaskiner (Litra F og G samt privatbane) og med Triangelvogne. Østerport kunne blive en slags Københavns veteranbanegård, da også de hurtigere tog, Litra K, E, R og Mo m.fl. kunne udgå herfra via de tre tilslutninger til det øvrige spornet.

2) En udvidelse af mulighederne ville være, at der i forbindelse med opstillingssporerne på Østerport kunne laves en form for overdækket udstilling af kørende, hensat og under restaurering værende materiel, altså et arbejdende jernbanemuseum. Materiel er der nok af, Jernbanemuseet kan nu kun udstille ca. 50% af sit materiel, og klubberne har under halvdelen af deres trækraft i drift. Der skulle, ud over det aktive materiel, være nok at tage af til supplerende udstilling.

At genopføre de oprindelige Østerport remiser ville jo selvfølgelig være det ideelle, men mindre kunne jo også gøre det.

3) Det sidste niveau er at inddrage færgelejerne og Frihavn Station i et sammenhængende museumsområde. I år 2005 vil der ikke være flere jernbanefærger tilbage i Danmark, og dette er måske muligheden for at bevare en flig af dette miljø for eftertiden. MF. Sjælland kunne ligge fast i det ene leje og fra Østerport kunne turister rangeres helt ind på færgedækket til arrangementer på færgen eller som led i veterankørsel Frihavn-Østerport-Nørrebro. Et sammenhængende industrikulturelt museumsområde, hvor også bygninger som Nordisk Fjer, toldbygninger og Hill Madsens Maskinfabrik m.fl. indgår, i deres oprindelige funktion, eller som kulturhuse, medborgerværksteder eller andre formål. Et overordnet planlægningsformål ville være at bevare så meget af det oprindelige frihavnsmiljø som muligt, suppleret med de ting der naturligt kan tilføjes i umiddelbar nærhed, kajspor, kulkraner, kuloplag, o.a.

Forholdet til anden museumsvirksomhed

Et projekt i stadie 2-3 behøver selvfølgelig andre projekter i samme emneområde, og det er jo en afvejning, om ikke den konkurrence, der vil være projekterne imellem, vil opvejes af en stor fremgang i interessen for gamle tog. Man kan jo have forskellige meninger om dette, men jeg tror, at man på Bandholmbanen, i ØSJK og i Nordsjælland, hvor HgJK har et stort projekt i støbeskeen i Fredensborg, positivt vil kunne mærke tilstedeværelsen af et sådant center i midten af en millionby med hundredetusindvis af turister om året: Alle steder henviser man selvfølgelig til hinanden, og alle steder tilbyder man hver sit.



Frihavnens Maskinfabrik, Hill-Madsen og Nordisk Fjer, hver på sin måde perler i det specielle miljø ved Frihavnen februar 1991.



De små butikker ved indkørslen til toldområdet er allerede nu turistperler. Foto februar 1991. Alle fotos: Alf Blume.

Jernbanemuseet i Odense er en anden selvældighed, der kunne føle sig truet af en sådan konkurrent/kollega i København, men igen mener jeg, at den stigende interesse, samt krydshenvisninger museerne imellem i virkeligheden kan skabe flere besøgende til Odense, der til den kun ligger én time pr. jernbane fra København.

Ejerforhold

Det er klart, at et projekt i stadie 2 eller 3 vil medføre betydelige investeringer i faste anlæg og bygninger, noget der absolut ikke kan forrentes ved veteranbanedrift og udstilling. Så en forudsætning for etablering er sandsynligvis, at faste anlæg og bygninger er ejet af en selvejende institution eller fond, der får sine midler fra fonde, stat, kommune og tipsmidler m.m.

Veteranbanedriften kan erfaringsmæssigt kun dække drift og vedligeholdelse samt nyrestaurering af det kørende materiel. Der kan dog betales en afgift for benyttelsen af sporet, der må forudsættes ejet og vedligeholdt enten af fonden, kommunen eller DSB.

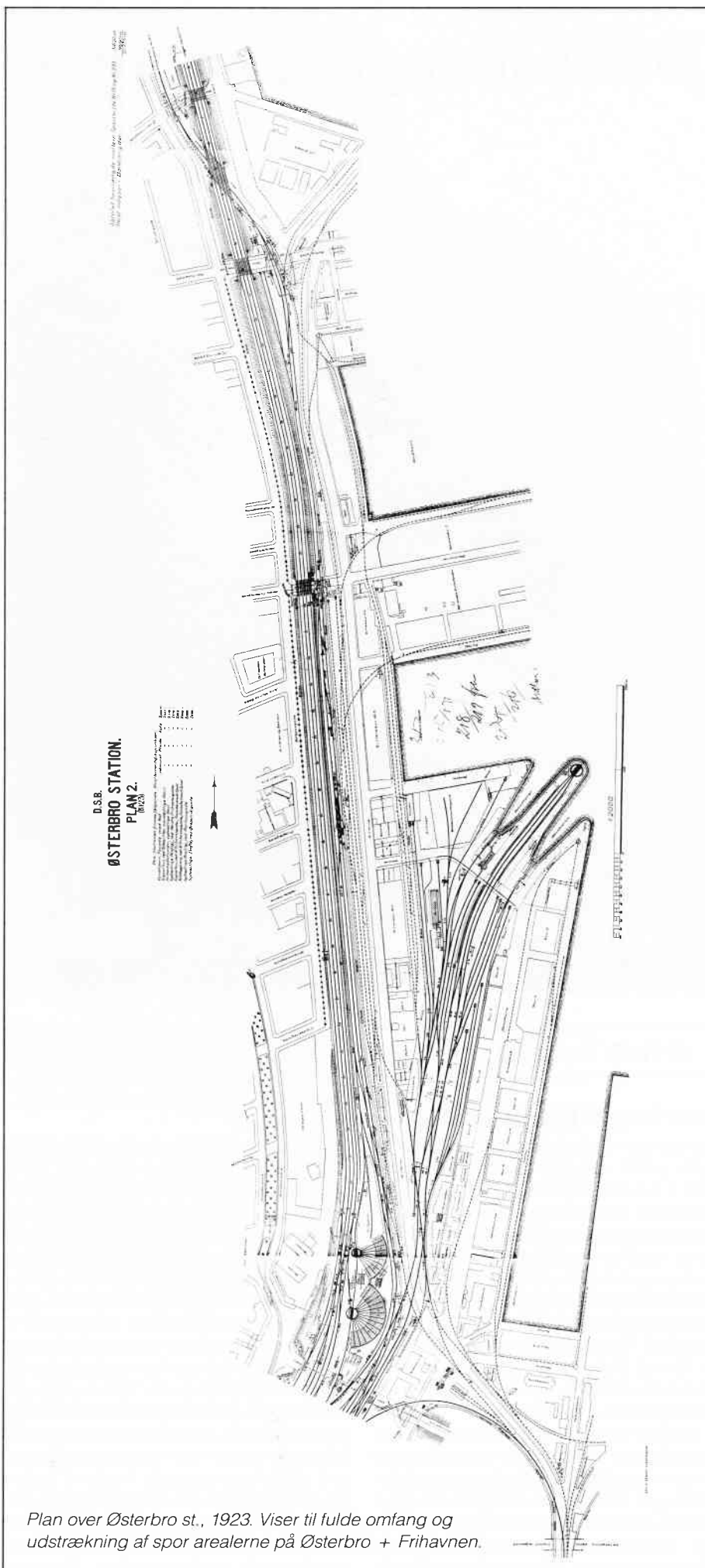
Fordelen for DJK

DJK har kun et enkelt arbejdssted i Københavnsområdet; og fremtiden for det, Flintholm, er usikker, da der jo skal ske ting og sager på S-togsfronten i slutningen af 90-erne mht. tunnelbane fra Frederiksberg og etablering af S-togsringlinie. Der bliver altså måske under alle omsætningsbehov for at finde et nyt sted. Det vil, hvis man seriøst overvejer at DJK skal markere sig mere i hovedstadsområdet, være vigtigt at vi får bedre arbejdsforhold og større mulighed for at være »synlige«; for at tiltrække nye, unge, mennesker til vore aktiviteter.

Hvad gør DJK nu?

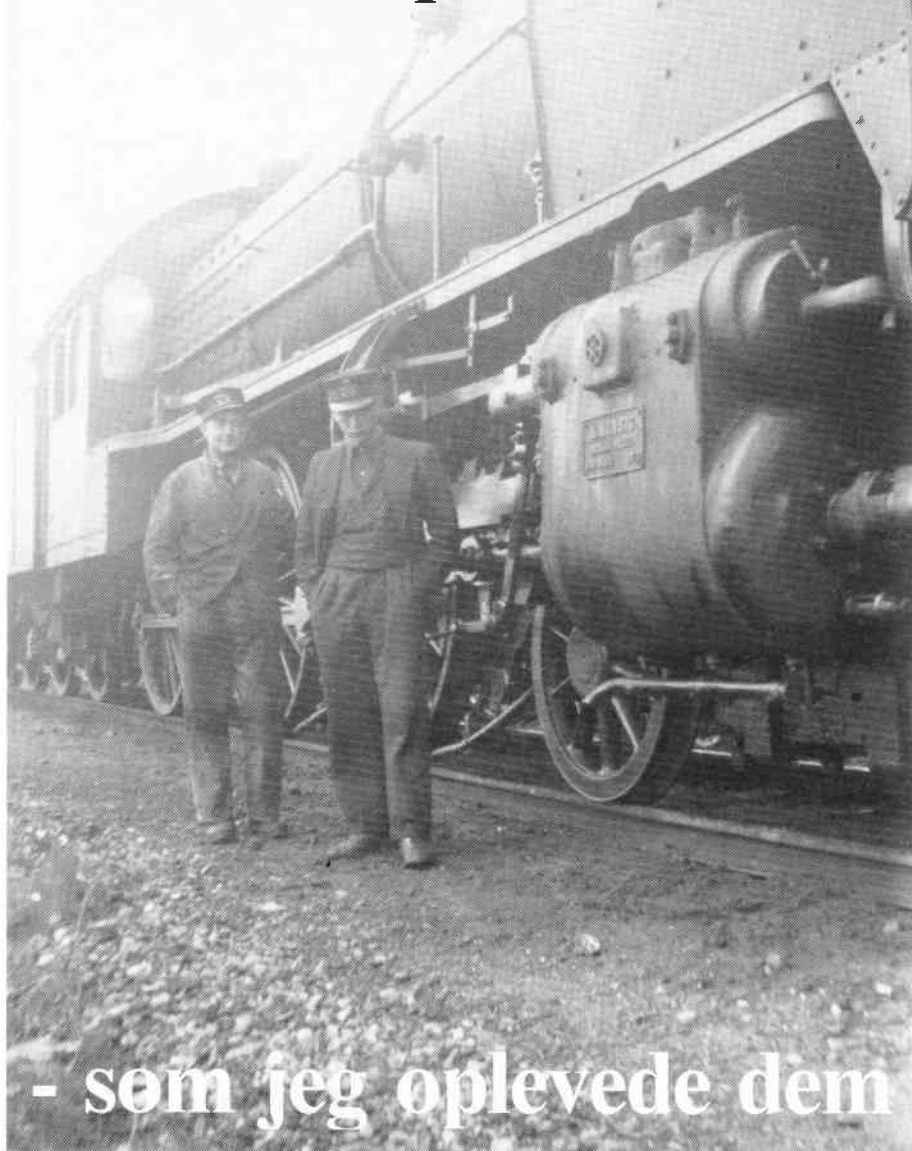
Man må nu starte debatten, det vil sige at tage diskussionen med kommunen og DSB om mulighederne for veteran tog mellem Østerport og Nørrebro G. Måske kan DJK allerede fra sæsonen 1994 køre små tog på strækningen med ØSJS Nr. 6 og et par små vogne. Og kommunen tilbydes vores tjenester i forbindelse med »Kulturby 1996«, noget der måske kan åbne et par døre. I forbindelse med, at der alligevel er en maskine og materiel i Københavnsområdet, for eksempel ved »rundt om husene«-kørslerne, kan man jo overveje, om man skal invitere udvalgte personer fra interesserede instanser til en prøvetur, med servering og betjening undervejs.

Jeg vil gerne selv være behjælpelig hvis der kommer realiteter på dette projekt. Jeg håber at dette indlæg kan sætte en debat igang og jeg må pointere at indlægget er mit private tankespind og ikke et udspil fra nogen gruppering indenfor DJK. □



Plan over Østerbro st., 1923. Viser til fulde omfang og udstrækning af spor arealerne på Østerbro + Frihavnen.

DSBs damplokomotiver



Der hørte en god portion stolthed til at sysle med de store, dampende maskiner. Her er det et par af H.C. Hanssens kolleger, der poserer foran R 937 i Fredericia, lige før 2. Verdenskrig.....

Min far, H. C. Hanssen, blev ansat ved DSB i 1937.

Efter aspiranttiden i Fredericia og Aalborg kom han i 1939 til det midtjyske jernbaneknudepunkt Brande, hvor han gjorde tjeneste i mere end 20 år først som lokomotivfyrbøder, senere som lokomotivfører. I 1961 blev han forflyttet til Århus.

Her blev de store diesellokomotiver (MY, MX og sidenhen MZ) hans vigtigste arbejdsplads, men han kørte også med nogle af de sidste E-maskiner, der var i drift. Han blev pensioneret i 1981. På min opfordring har han nedskrevet, hvordan han oplevede de lokomotiver, han var med til at fremføre i dampens sidste store tid fra slutningen af 30-erne og ind i 50-erne.

Henning Midtgaard Hanssen

Af H. C. Hanssen

Litra D og K: Brande 1939-40

Det var ikke med store forventninger, jeg og seks andre nybagte lokomotivfyrbødere den 1. juni 1939 mødte op på Brande Maskindepot. Forholdene på depotet virkede primitive, og de lokomotiver, der skulle være vores daglige arbejdsplads, hørte til de ældste og mindste, som DSB dengang anvendte til togfremførelse: litra D og K. Med dem skulle vi køre tog, hvis maksimalhastighed lå på 75 km/t eller mindre endnu - 50 eller 40 km/t. Det var ikke just det, raske drenge havde i tankerne, når de drømte om en tilværelse som lokomotivmand.

Men når sandheden skal frem, havde der nu heller ikke været megen spænding ved at køre rangerslæbere og langsomme persontog på den østjyske længdebane med »stå op«-maskinerne, der var øgenavnet for de uombyggede D-maskiner, som var hjemmehørende i Århus og kørte både til

Frederikshavn og Padborg. At opholde sig på en af disse maskiner, når den var i bevægelse, var som at køre med en af landbrugets arbejdsvogne - dem uden gummihjul, vel at mærke.

D-maskinerne i Brande var derimod alle af den ombyggede type (D_{IV}). De var i øvrigt også stationeret i Struer, sikkert fordi det var den kraftigste maskine, der kunne benyttes på det relativt lette skinnelægeme, der trak sig på kryds og tværs gennem det midt- og vestjyske hedelandskab. Vi opdagede hurtigt, at disse maskiner var en god arbejdsplads for både fører og fyrbøder. I modsætning til »stå op«-maskinerne havde de forholdsvis behagelige siddepladser til brug, når lejlighed gaves. Førerhusets udformning gav god beskyttelse mod vind og vejr, og skovlens vej fra tenderens kulslidske til fyrehullet foregik i en mere bekvem højde end på de uombyggede. Nogle af betjeningshåndtagene - blandt dem regulatoren - var flyttet, så de var nemmere at betjene. En anden forbedring var indførelsen af en mere præcis hastighedsmåler. Den var

elektromagnetisk og af mærket »Deuta« - den samme som anvendtes på de store maskiner.

Men en forringelse set fra et betjeningsmæssigt synspunkt var, at ingeniør Voldmeester havde fået anbragt et par af sine elskede injektorer i maskinens venstre side, og de voldte fyrbøderen mange kvaler. Ideen med at have to små ens injektorer i stedet for een stor var, at den ene af dem skulle arbejde kontinuerligt for at skåne kedlen for store temperatursvingninger, mens den anden skulle dække et opstået merforbrug. På papiret tog det sig nydeligt ud, men en eller anden konstruktionsfejl - måske en mindre robust udformning - bevirkede, at kraftdampen ofte slog igennem til injektorens sugeledning, og denne opvarmning af det kolde fødevand fratog vandstrømmen dens vægt, så den ikke var i stand til at åbne kedelventilen.

Der er blevet sagt mange grimme ord, når en maskine holdt stille eller kørte med blæsende sikkerhedsventiler, og kostbar damp gik til spilde, blot fordi en konstruktion

.....og her har forfatteren så afleveret kame-
raet til den ene kollega og er trådt i stedet. Til
venstre H.A. Petersen, til højre H.C. Hanssen.

udtænkt ved et skrivebord ikke duede i den
praktiske tilværelse. Som loven krævede
det, var der også en stor injektor på maski-
nen, men den kunne kun betjenes fra loko-
førerens plads.

Heldigvis var de midtjyske landsbyloko-
motivførere som regel mindre iltre end fler-
tallet af deres østjyske kolleger. De sidste
kunne godt blive særdeles ubehagelige,
når det unge menneske i maskinens ven-
stre side stod og fumlede med et apparat,
som de ofte, når det kom til stykket, ikke en-
gang selv magtede at få til at fungere.

At der rådede et bedre arbejdsklima på
de lokomotiver, som betjentes af Brande-
personale, havde selvfølgelig noget at gøre
med, at der var mindre kissejav på hede-
strækningerne end på de hovedstrækning-
er, der bar den store trafikmængde af pas-
sagerer og gods. Her levede man hver dag
med truslen om nedbrud på grund af
dampmangel, men i de tog, der udgik fra el-
ler passerende Brande, skete den slags så
sjældent, at det ikke var værd at tale om. En
rangerslæber kunne bruge 8 timer på den
godt 80 km lange tur fra Brande til Silkeborg
og retur, og også andre togarter havde god
køretid.

D-maskinens maksimalhastighed var op-
rindelig fastsat til 60 km/t. Det var imidlertid
almindelig kendt blandt lokomotivpersona-
let, at maskinen under gunstige forhold,
dvs. med lille togvægt og ned ad bakke,
godt kunne drives til at køre 80-90 km/t.
Rygten herom var også nået frem til ingeniør
Voldmester. På Jernbaneskolen blev han al-
drig træt af at advare mod den slags rekord-
forsøg. Hans saglige begrundelse lød, at
maskinens drivhjul ikke var godt nok afba-
lancerede til at løbe med så store omdrej-
ningstal. Manglen på balance kunne bevirk-
e, at hjulene kom til at svæve, og der var in-
gen garanti for, at de ramte skinnerne igen,
når flyveturen var forbi.

De fleste lokomotivmænd i Brande var
overbeviste om, at damplokomotiverne var
de nye motorvognes (MO, MP m.fl.) lige-
mænd eller rettere overmænd som træk-
kraft i DSBs tog. Det var derfor den alminde-
lige opfattelse, at de dieselolielugtende lo-
komotivførere snart ville være en saga blot.

Da MO-erne så i begyndelsen af maj
1940 blev klodset op, mente vi dampentusi-
aster, at sandhedens time var inde, og at vi
nu endelig ville få lejlighed til at bevise, at de
gamle »dampere« var de bedste.

Det var en stor dag, da en ældre, dygtig
lokomotivfører ved navn Thorvald Hansen
og jeg i Struer spændte en K-maskine for
2-3 personvogne, der erstattede det første
aflyste MO-tog. Vi var fulde af optimisme
med hensyn til at overholde køreplanens
togtider indtil Brande, men allerede inden
Holstebro gik det op for os, at det slet ikke
blev så let. Selv med fuldt kedeltryk var K-
maskinen alt for længe om at komme ud af



stationerne, og den tid, der derved gik tabt,
var næsten ikke til at køre ind igen. Det blev
»splinterkørsel« af allerværste slags, og fyret
var ikke noget kønt syn, da vi - nogenlunde
rettidigt, det skal siges - ankom til Brande.
Her skulle der skiftes maskine, og det ville
også have været en betænkelig sag at fort-
sætte med vores K-maskine, før der var fore-
taget fyrrensning.

Der var mange damptilhængere, der var
underligt tavse i den følgende tid. Efter et
par måneders forløb ændrede DSB køre-
planen, så både K- og D-maskinerne kunne
»følge med tiden«. Vi mistede ikke sympati-
en for vore gamle venner, men det blev
svært at forsvare den med saglige argu-
menter.

Når man skal forklare, hvorfor en K-maski-
ne med sine 800 indicerede HK ikke kunne
klare sig i kapløbet med en MO, hvis diesel-
motorer kun udviklede 500 HK, er der flere
forhold, der må tages i betragtning. Et af de
væsentligste er, at det på en K-maskine er
umuligt at fyre sådan, at der over en længe-
periode med skiftende kørselsbetingel-
ser altid er damp nok til rådighed til, at ma-
skinens kan yde sit maksimum.

Ved igangsætning skal fyret helst være
ret »tykt«. Styringen er lagt (næsten) helt ud,
og den kraftige udstrømning af spiledamp
gennem røggasser og skorsten giver en
god træk gennem fyret. Kullene brænder
godt og hurtigt, og da stempelslagene sam-
tidig er langsomme, er der nogenlunde ba-
lance mellem produktion og forbrug af
damp.

Efterhånden bliver stempelslagene hurti-
gere og hurtigere, og dermed stiger også
dampforbruget pr. tidsenhed. Til sidst kan
selv ikke det bedst fungerende fyr nå at ko-
ge vand nok, og lokoføreren er nødt til at for-
korte den periode, hvori dampen strømmer
ind i cylindrene, ved at trække styringen op.
Det bevirker, at trækket gennem fyret bliver
svagere, og nu er det nødvendigt at køre
med »tyndt« fyr. Men hvis fyret på dette tids-
punkt er for tykt, er det umuligt at rage over-
skydende kul ud. I stedet sker der det, at det

kraftigt varmende, hvidglødende fyr afløses
af en rødglødende kulmasse, og at smelte-
de slagter synker ned og brænder fast på
risten, så fyret får endnu sværere ved at
»trække vejret«.

I motorvognen er det ikke noget problem
at holde fyret passende tykt eller tyndt; her
sørger brændstofpumpens regulator for, at
motoren får netop den mængde brænd-
stof, som situationen kræver, hverken mere
eller mindre. Så længe der er olie i tanken,
kan motoren præstere det maksimale antal
hestekræfter og lader sig ikke køre træt.

Kul har en meget længere antændelse-
stid end olie, og derfor har et lokomotivfyr
brug for hvileperioder. På vores tur med
middagsekspressen fra Struer til Brande
var det netop et problem, at fyret måtte und-
være de pauser, der ellers forekom, når
man kørte »i det lille spjæld«. Det berømte lil-
le spjæld er en hjælpeindretning i forbindel-
se med regulatorspjældet, der er placeret i
domen. Det aflaster hovedspjældet og gi-
ver damp nok til, at man under gunstige for-
hold kan vedligeholde en opnået hastig-
hed, men ikke til, at man kan forøge den.

K-maskinen er med sine store, direkte
koblede drivhjul en dårlig starter. Selv med
en beskedne togvægt skal den bruge væ-
sentligt længere tid end motorvognen for at
nå op på et persontogs maksimale hastig-
hed. Motorvognens overlegne accelerati-
onsevne hænger for en stor del sammen
med, at de drivende hjul modtager en konti-
nuerlig påvirkning i hele hjulets omkreds,
mens den kraft, der overføres til damploko-
motivets hjul fra de to dobbeltvirkende cy-
lindre, højst (nemlig når styringen er lagt
helt ud) varer ca. 80 procent af hver halve
omdrejning. Ydermere har motorvognen i
den elektriske kraftoverføring et smidigt
gearsystem, hvor man under alle forhold
kan forsyne banemotorerne med den strøm
og spænding, der er mest fordelagtig i for-
hold til vognens bevægelseshastighed. For
igangsætningen er det gunstigt, at en stille-
stående banemotor har ringe eller ingen
modstand, så den kan modtage en meget



25 år senere - R 937 sætter i gang fra Fredericia oktober 1963. Foto: Poul Thiesen.

stor strømmængde i det øjeblik, der drejes på hastighedskontrolleren.

Hin majdag i 1940 blev vi belært om, at det romantiske damplokomotiv var blevet en outsider i forhold til motorkøretøjet. Den lærestreg gjorde mange af os yngre lokomotivfolk mere velvilligt stemte over for uddannelsen i og brugen af disse køretøjer, for en køreplan kan nu engang ikke overholdes med romantik som trækraft.

De store togmaskiner: Fredericia og Aalborg 1937-39

Det er almindeligt, at en testkører af biler benytter en pointskala, hvor f.eks. 10 er udtryk for det bedste produkt. Af DSBs lokomotiver ville kun P-maskinen være i stand til at nå op i nærheden af de 10 points, blot den ikke blev testet under fremførelse af godstog eller persontog med hyppige standsninger, for ingen af delene var dens livret. Det var imidlertid heller ikke den slags arbejde, den var konstrueret til. Men når den forspændt Tysklandsekspressen susede afsted en mørk nat mellem Fredericia og Kolding, så kunne kun et stort amerikansk, duvende dollargrin konkurrere med de ombordværendes oplevelse af et stykke perfekt teknik. Den eneste støj var styringsskruens sagte, regelmæssige duk-duk-lyd. Hyggen var fuldkommen, når den aldrende lokofører trissede rundt i førerhuset med sin kaffeflaskе og sin madpakke, så man skulle tro, at han befandt sig hjemme i sin stue og ikke på et lokomotiv, hvis hastighedsmåler havde sneget sig op på 120-130 km/t. En absolut utilladelig høj hastighed, når den maksimalt tilladte strækningshastighed kun var 100. Men der var ingen tvivl om, at maskinen befandt sig godt på forbryderbanen.

Var man ude efter at sætte hastighedsrekord, var P-maskinen ubetinget det bedste stykke værktøj. En lokofører, der var kendt for at gå frisk til sagen, havde gennem nogen tid imponeret kolleger med den fart, hvormed han fremførte hurtigtog mellem Fredericia og Padborg. En dag, hvor det gik særlig godt, kørte han hjem fra Padborg på kun 72 minutter og det endda med alle de reglementerede standsninger undervejs. Hans overordnede bemærkede, hvor

velkørende han havde været, og kaldte ham ind for at få en forklaring på, hvorledes det kunne lade sig gøre at komme hjem i den fart. Med simple tal kunne det nemlig bevises, at hvis både igangsætningshastigheden i Padborg og »landingshastigheden« i Fredericia var 100 km/t, og hvis strækningen blev gennemkørt med de højst tilladte 100 km/t, så var det imod naturens love, dersom turen ikke tog 77 minutter. Åbenbart var lokoføreren ikke i stand til at give en overbevisende forklaring på sin præstation. I alt fald var han ikke meget for at referere, hvad der var blevet sagt på mødet, men mumlede blot noget om, at det skulle han for sin egen skyld ikke gentage.

Som i dette tilfælde lagde det nok en dæmper på den personlige udfoldelse, at DSB altid gennem rapporter og journaler kunne kontrollere, om personalet overholdt den gældende færdselslov, men den positive effekt af kontrollen var, at mange buler i materiellet og skrammer på passagerer og gods blev undgået.

R-maskinen var en solid arbejdshest, men dens løb var ofte noget skramlende, måske fordi den i vid udstrækning blev benyttet til andre opgaver end eksprestogskørsel, som var dens egentlige bestemmelse. De mange og hårde opbremsninger, der fulgte med kørsel i hurtige persontog og i godstog, der skulle rangere på mellemstationerne, ødelagde på kort tid hjulbandagerne, og der var få ting, der gav en så ubehagelig kørsel, som at en maskine havde fået »træsko« på.

Når en tocyldret R-maskine satte i gang med et tungt tog, vraltede den som en and, og når den nåede op i nærheden af den tilladte maksimalhastighed, kunne den komme i højst ubehagelige svingninger omkring sin egen længdeakse, hvis lokoføreren gav en lempelse i damptilførslen og så at sige lod maskinen køre på frihjul. Svingningerne havde en blød, gyngende karakter, men hvor store de kunne blive, ved ingen, for de blev altid omgående stoppet ved hjælp af et lidt højere damptryk i cylindrene. De trecylindrede R-maskiner havde derimod ingen tilbøjelighed til at vralt eller svinge. Åbenbart forhindrede den tredje cylinder, der var anbragt mellem vangerne,

disse unoder. Den indvendige tredje cylinder gav også H-maskinen en lidt bedre balance og en mere rolig gang end den tocyldrede D-maskine. De to maskintyper havde samme hjulstørrelse, men alligevel måtte H-maskinen køre 70 km/t - den sidst byggede serie endda 80 km/t, formentlig fordi DSB ønskede at benytte den ikke blot i godstog, men også i store persontog. Med sine gode evner til hurtig igangsætning kunne H-maskinen fremføre disse tog med næsten eksprestogsrejsehastighed, men når den løb 80, havde man indtrykket af, at de firekoblede hjulsæt ikke var helt enige om samarbejdet. I førerhuset føltes det, som om maskinen faldt over sine egne ben. Bedst gik den, når den var forspændt en række godsvogne og ikke kørte for stærkt, dvs. mellem 40 og 60 km/t.

Et påfaldende træk ved både H-maskinerne og de trecylindrede R-maskiner var lyden af dampslagene, der forekom lidt uregelmæssig, fordi der var seks slag pr. omdrejning mod normalt fire.

I Aalborg var jeg en dag i 1937 vidne til, at den første svenske E-maskine (E 972), der var blevet ombygget til højrestyring, rullede ind på banegården med et prøvetog. Både det personale, der fremførte toget, og de ledsagende ingeniører var lutter smil, og alle var fulde af lovord om nyhervelsen. Men som al anden mekanik havde også disse prægtige maskiner deres achilleshæl.

Det viste sig, at i de tunge tog, hvor man anvendte dem som trækraft, blev drivstangsløjnerne - de såkaldte »tykke ender« - udsat for trykpåvirkninger, som hvidtmetallet i dem havde svært ved at holde til.

Førerhuset på E-maskinerne kunne blive en særdeles varm arbejdsplads, fordi tenderens udformning lukkede for den cirkulation af frisk luft, der på danskbyggede lokomotiver gjorde opholdet på førerpladsen behageligt om sommeren. Men på en kold og blæsende vinterdag vendte denne ulempe sig naturligvis til en fordel.

Litra PR og N: Brande i 50-erne

Fra slutningen af 40-erne kom PR-maskinerne i drift i 2. distrikt. Det var ingeniør Voldmester, der havde stået for den store ombygning af P-maskinen, men lige som det var tilfældet med hans injektorer, levede resultatet heller ikke her i praksis op til forventningerne.

Det skal dog siges om PR-maskinen, at den var behagelig at være på, og det var en væsentlig forbedring, at P-maskinens fyrkasse med de to indfyringslåger var blevet udskiftet med en fyrkasse, som kun havde eet fyrhul beregnet til spadfyring.

Men maskinen havde mistet stamfaderens lette og hurtige løb. Man havde gjort en galophest til en travet, men travhesten havde ikke arbejdshestens kræfter. Til tungt arbejde var den ikke meget bevendt; kun hvis den fik godt med pisk, kunne den præstere det, der var rimeligt at forvente af den, men så åd den mere kul, end nogen fyrbøder

kunne overkomme at skovle i gabet på den. Den kendsgerning, at der kun blev ombygget 7 P-maskiner lader ane, at man heller ikke i DSBs ledelse var udelte tilfreds med den ombygning, man selv havde sat i værk.

Ikke længe efter besættelsen i april 1940 så vi de første glimt af de lokomotiver, tyskerne bragte her til landet.

Det var fortrinsvis maskiner af Baureihe 38 og 50, der blev brugt i værnemagtstransporterne, og de virkede ret imponerende efter danske forhold. Med den rådende indstilling til tyskerne og alt, hvad der var deres, var det nok fornuftigt, at det var tysk personale, der varetog både betjening og pleje af disse uhyrer.

Danske lokomotivfolk satte som regel kun deres ben i tyskernes førerhuse, når de blev udkommanderet som lodser med den opgave at påse, at de danske signal- og sikkerhedsbestemmelser blev overholdt.

Efter krigen kom mange danske lokomotivmænd imidlertid til selv at køre med Baureihe 50, idet DSB som bekendt købte 12 stk. i Belgien og satte 10 af dem i drift som litra N - i daglig tale kaldet Nikolaj.

Det var tunge og klodsede maskiner, men de havde gode kræfter. Der var ingen danske lokomotiver, der kunne gøre dem det kunststykke efter at sætte igang med et 800 tons tog på krogen efter først at være kørt i stå på bakken mellem Vejle og Jelling.

Der var god plads i førerhuset, men det var næsten også det eneste positive, der kunne siges om opholdet på N-maskinerne. Ved hurtig og let kørsel var førerhusets gulv i både lodret og vandret bevægelse som i en vogn med løbske heste for.

Som alle tunge lokomotiver var N-maskinen besværlig at rangere med, også som tom maskine.

På grund af de lange rørforbindelser virkede den direkte maskinbremse langsomt, og det gjorde det vanskeligt at placere maskinen på en drejeskive eller i en kort remi-



Der blev rynket på næsen af MO'erne, da de kom frem i 1930'erne. Da de senere »afflivede« bl.a. K-maskinerne i de jyske persontog, var al skepsis blandt lokopersonalet imidlertid forduftet. Og i dag er dette sceneri med MO 1857, fanget af Erik Frikke, også historie.

se, hvor der kun var få centimeters overskud af plads.

En lokofører ved et større maskindepot oplevede maskinens uregerlighed, da han en dag skulle køre den i hus: bremsens lange reaktionstid resulterede i en knust baglanterne, da tenderen stødte mod remise-muren. Lokoføreren, der var kendt som en særdeles pligtopfyldende mand, der ikke tålte, at der blev rettet uberettigede anklager mod ham selv eller dem, han omgikkes, op søgte den stedlige lokomotivmester og bad ham foranledige, at baglanternen blev udvekslet.

Mester fandt anmodningen lidt mærkelig og spurgte om grunden. »Jo«, sagde lokoføreren, »den kunne ikke tåle at køre mod muren«. »Ja, men hvad så med muren?«, spurgte mester. »Muren«, lød svaret, »den ligger ude i mesters have!«

Efterskrift: Før og nu

I det sidste halve århundrede har DSB oplevet en gennemgribende modernisering. Damplokomotiverne er blevet afløst af diesel- og ellokomotiver, der kan fremføre væsentligt tungere tog med lige så stor eller større hastighed.

De ikke særligt effektive vacuumbremsere er blevet erstattet af hurtigtvirkende og meget sikrere trykluftbremsere. Og mens man engang kunne køre lange træk uden at

møde signaler, er der i dag en mangfoldighed af disse, som leder togene frem kilometer for kilometer - på stationsområderne endda meter for meter.

Hvis man spørger, om hele denne udvikling, der har gjort jernbanen til et langt mere effektivt transportmiddel, også er kommet lokomotivpersonalet til gode, vil jeg svare nej. Arbejdet på »damperne« var ganske vist mere anstrengende og snavset og i dårligt vejr mere ubehageligt end på nutidens lokomotiver, men der var mindre stress og jag. Før krigen kunne en dags arbejde bestå i at køre en rangerslæber fra Brande til Silkeborg eller Vejle og tilbage igen. På en smuk sommerdag kunne lokomotivpersonalet næsten komme i udflugtsstemning, for det meste af tiden gik med ophold på landstationerne, og mens togpersonalet sled med stykgodset, kunne de to på lokomotivet sole sig i det grønne.

Der var tid til at glæde sig over hedelandskabets ejendommelige skønhed, og der var tid til at tale med makkeren i maskinens anden side. Hos mange ældre og erfarne lokoførere kunne man hente en ikke ringe viden både om jernbaneforhold og om den verden, der lå uden for Verona.

Med de høje hastigheder, der køres med i dag, og med de mange signaler skal lokoføreren være klar til at gribe ind med sekunders varsel, hvor han før havde om ikke hele så halve minutter til rådighed.

Han må under kørslen helst ikke lade sig forstyrre af spekulationer om tekniske eller personlige problemer eller af kollegial snak. Derfor er vore dages lokofører en ensom mand. □



Førerrummet i MY'erne, der slog dampen af banen, er ofte en ensom erstatning for samværet på damplokomotiverne, og nutidens tempo og signaler gør det svært at nyde naturen i samme grad som før. Men undtagelser er der: Udsigten her, på godsbanen til Grindsted, nydes med max 45 km/h, og en rangerleder gi'r på denne tur selskab. Foto: Anders Riis.



MHVJs veteranog, SB M 2 - VNJ C 35 - APB M 1, ved Lønne mellem Nr. Nebel og Nyminddegab. Foto den 2. august 1992. Mogens Duus. Efter Holsund - postkort 7512 - se under Salgsafdelingen.

Nyminddegab-sporet (1. del)

Denne artikel offentliggøres i »jernbanen« i anledning af DJKs veterankørsel på sporet her i sommeren 1992 (og i 1991)

Af Bent Hansen

Artiklen er oprindeligt skrevet til *Tipvognen*, *Industribaneklubbens blad*, hvor den udgør ca. en trediedel af sidste del af en artikelserie i fire dele med fællestitlen: *Industribaner mellem Ringkøbing Fjord og Blåvand*. Denne fjerde og sidste del omhandler de tyske militærbaner, og de sidste to trediedele omhandler baneanlæg ved Oksbøl og Blåvand. Seriens tre første dele handler om bl.a. mergelbaner, teglværksbaner, baner til kystsikring og baner i forbindelse med bygge- og anlægsarbejder. Første del bragtes i *Tipvognen* nr. 1 for 1992, og afsnittene bringes med skyldig hensyntagen til bladets kapacitet.

Selv om artiklen har fået ny indledning og afrunding, bærer teksten fortsat præg af at være hentet ud af en helhed, og det er med forsæt, at henvisningerne i teksten til tidligere og følgende afsnit er bibeholdt.

Egnens største og dyreste anlægsarbejder udførtes 1940-45, og selv om de er de yngste, hvor der anvendtes spor i større udstrækning, er de samtidig de, hvorom der foreligger færrest oplysninger.

Arbejderne udførtes nemlig for og delvis af Den tyske Værnemagt, og enkeltheder hemmeligholdtes naturligvis. Der var dels tale om en generel befæstning af Den tyske Vestkyst dels om en befæstning af Esbjerg, begge dele oprindeligt anlagt mod en fra søsiden kommende tænkt fjende. Senere udbyggedes der med luftforsvarsstillinger samt med stillinger mod en bagfra kom-

mende fjende. Der opførtes bunkers til mandskab, kanoner, radar, ammunition og andre fornødenheder. Imellem og foran garneredes med pigtråd og miner. Stedvis erstattedes betonen med flere miner og oversvømmelser. (Jævnfør mineringen af Henne Mølleå og opstemningen af Fiil Sø i II. del.)

Ved Blåvand tiltrækker et stort betonfundament, der i sin tid bar et radar, sig opmærksomheden, så selv de allierede lod sig dupere i 1945. Mellem Ho og Oksby er det den såkaldte Tirpitz-stilling, der stadig kan imponere besøgende og nu i øvrigt er blevet indrettet som museum.

I baglandet indrettedes mandskabslejre af betydelig størrelse, der foruden personale til bevogtningen også rummede enheder på rekreation efter frontindsats og senere nyformet mandskab samlet af oprevne enheder. Hertil fandtes omfattende øvelsesområder. De største lejre lå i Oksbøl og i Nyminddegab.

Størstedelen af træbygningerne, der i årene efter 1945 også rummede en flygtningelejr, er nu nedrevne, mens murstensbygningerne stadig anvendes til uddannelse, som depoter samt til civile formål.

I senere afsnit vil vi gå i detaljer angående de forskellige anlæg.

Byggematerieltransporter til anlæggene og transporter af forsyninger, krævede hurtigt mere af de lokale veje, end de kunne magte, så Værnemagten foranledigede flere steder Vestkysten sat i forbindelse med det offentlige jernbanelnet. Der anlagdes såvel normalsporede baner som tipvognsbaner.

Militærbanerne vil her blive behandlet i to underafsnit: A: Nyminddegab-sporet og B: Oksbøl-området. Angående underafsnittet B må vi af pladshensyn henvise til *Tipvognen*, uden at det på nuværende tidspunkt kan forudsiges, hvornår dette lille tidsskrift får kapacitet til at bringe artiklen.

Nyminddegab-sporet

Liniebeskrivelse.

Nyminddegablejren opførtes 1941-1943 passende med at banen besluttedes samme år og nåede lejren året efter. Tanken om en bane hertil var imidlertid af ældre dato.

I foråret og forsommeren 1942 lagde man sporet til Nyminddegab, og det var klar til brug fra sommeren 1942. Det udgår som en forlængelse af Nr. Nebel Stations spor 1.

Første del af traceen lå der allerede, idet man benyttede den i september 1940 lukkede Tarm-bane. I byens udkant, hvor Tarm-traceen drejede mod nord, førtes Nyminddegab-sporet lige ud hen over de flade landbrugsarealer, følgende landevejen til Nyminddegab i en afstand af op til hundrede meter. En god kilometer fra Nr. Nebel går landskabet over i heder og småklitter. Her passerer Nebel Bæk på en betonbro, og kort efter ligger en panserspærring bestående af overdimensionerede parasolfødder i beton. Spærringen er muligvis anlagt i krigens sidste år, da det så ud til, at en eventuel fjende ville komme over land og gennem Jylland. Imidlertid stoppede de danske arbejdere hurtigt planerne om at sikre Vestkystbefæstningen også bagfra. Her ligger i dag også de første af egnens mange sommerhusudstyknings, og det er pr. 1990 endnu muligt at købe en grund ud til jernbanen. Pris ca. 60.000 kr.

Hvor vejen fra Lønne Hede til Lønne Stak (kirkebyen) passerede banen, lå i 1990 pludselig et trinbræt. Der har ofte været tale om at lade persontogene fra Nr. Nebel fortsætte til Nyminddegab, nu da sporet alligevel lå der. Der var i militærets plan rigeligt plads til den ekstra toggang, da sporets benyttelse både i 1989 og 1990 kunne tælles på en hånd. Trinbrættet bestod af to grupper opstabilede perronforkanter passende til de svenske skinnebussers midterdøre. Skønt der på det seneste var hektisk tale om veteranbanekørsel, var trinbrættet dog kun beregnet til privatbanernes delegeretmøde. Kort efter benyttelsen skulle det have været fjernet, men var det endnu ikke i skrivende stund. Veteranbanen spøger stadig.

Syd for Lønne Kirke, passerer den første bunkers strategisk højt beliggende på en klittop vel omkring fire kilometer fra havet i luftlinie.

Efter at have tangeret endnu et sommerhusområde, løber banen ind i et område med høje klitter. Langs banen ligger her en cykelsti, der næsten helt fra Nr. Nebel har fulgt banen i længere eller kortere afstand. Midt i det hele ses spor af gammel gravning. Ikke en sandgrav, men spor af en kuli-se til en film. Her optoges nemlig i sommeren 1981 sekvenser af filmen Thorvald og

Linda, der blandt andet handlede om børsterne, de omrejsende arbejdere, der har anlagt vore jernbaner, bygget vore havne, gravet vor mergel osv. Den for jernbaneentusiaster nok mest interessante statist var DJK's ØSJS 2, »Kiøge«, der optrådte på et kort sydøstvendt sidespor i forbindelse med et løst tipvognsspor med nogle tipvogne.

Mellem Lønne Klint og Kragelund lå en tresporet rist: depotspor på den ene side af hovedsporet og omløb modsat. Denne »station« kaldtes *Kragelund*.

I Nyminddegabs østlige del delte sporet sig. Den ene gren førte og fører stadig ind i *Nymindegablejren* over den med blinklys sikrede landevej. Stadig ligger her en tosporet rist med rester af et tredje spor, der endnu var i behold i 60'erne. Ude i nord holdt dengang i en længere periode et DSB damploko, K 577. Det var sikkert beregnet til øvelsesbrug. Ca. tre gange om året kan man nu være heldig at se vogne derude, idet Forsvaret stadig en sjælden gang tænker på miljøet og bruger banen. I tysk tid var stationsristen femsporet med perron langs det vestlige spor og enderammer og remise med tre spor ude i nord. Remisen var endnu i behold først i 70'erne.

I foråret 1992 blev spornettet i lejren udvidet med et tredje spor, idet et større antal brugte kampvogne indkøbt fra udlandet skal banetransporteres til kampvognsværkstedet, hvor de skal renoveres/ombygges. Samtidig intensiveredes udvekslingen af banens sveller. De kommende år vil formentlig give sporet flere tog, end der i øjeblikket befarer banen.

Sporet fortsatte iøvrigt i tysk tid endnu længere, idet der ude i lejrens nordøstligste hjørne fandtes det såkaldte *Gamle Ammunitionslager*, der betjentes af to længere, parallelle læssespor. Dette depot var åbent, dvs. kun beskyttet af jordvolde.

Den anden gren fortsatte ligeud mod vest, men blev optaget kort efter krigen. Traceen er dog stadig tydelig.

Midt i byen lå *Ny Ammunitionslager* be-



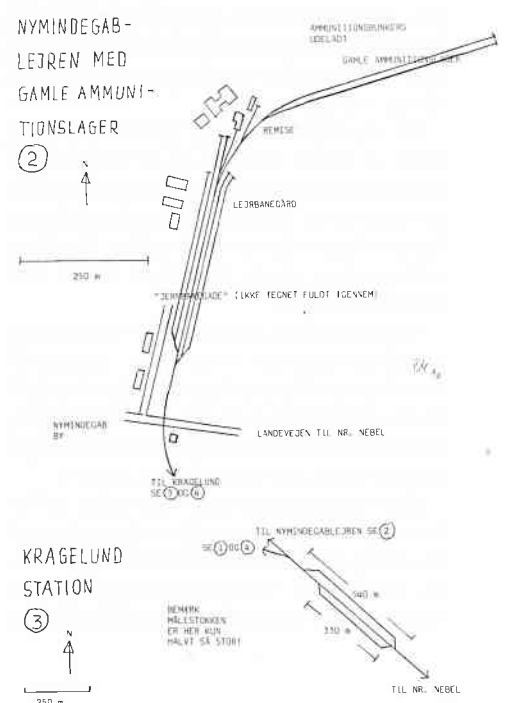
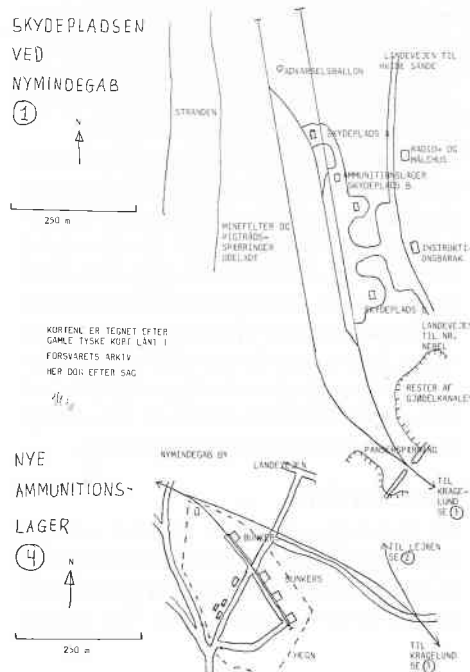
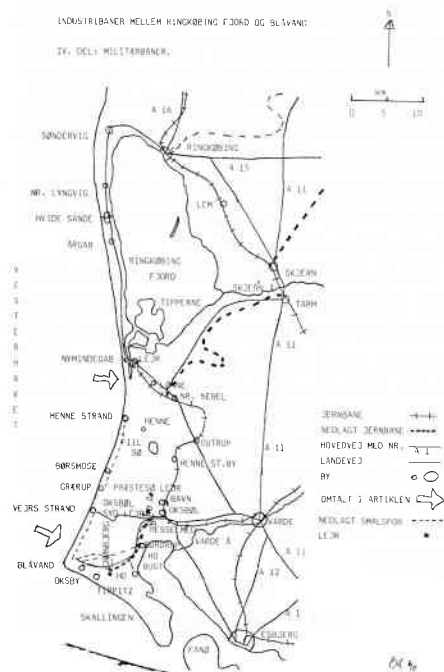
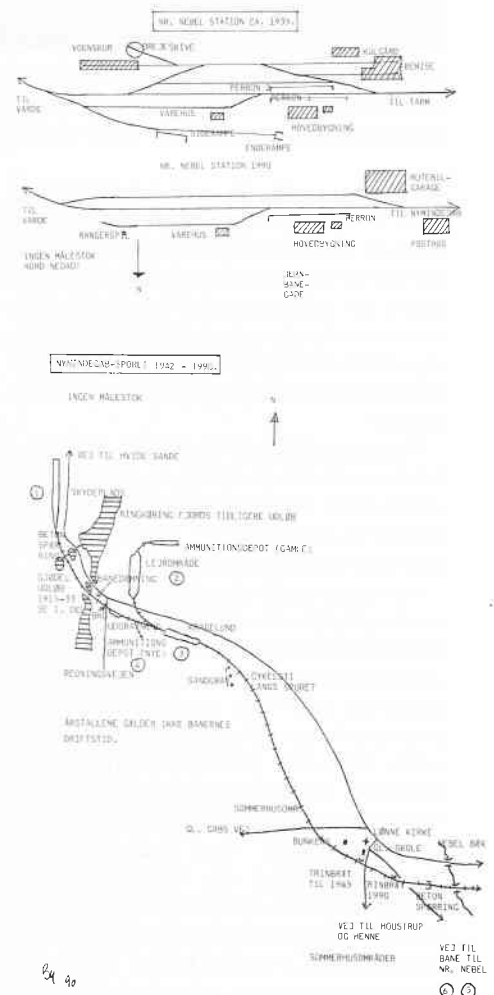
Et militærtog på vej fra Nyminddegab er her fotograferet lige uden for Nr. Nebel. Det er V 36'eren, der trækker toget, der består af mindst 13 vogne. Den forreste kunne se ud til at være bemannet med to soldater med antiluftskys. Fotografens navn er mig ukendt, og billedet stammer i den her med tilladelse gengivne udgave fra »Modstandskamp i Vestjylland«. Originalbilledet var desværre (forhåbentlig midlertidig) bortkommet.

gjort af et sydøstgående stikspor direkte til lagerbygningernes ramper. Bygningerne her var af træ på betonfundamenter. Af gode grunde er det lager nu fjernet, og beliggenheden røber sig ikke umiddelbart, men man kan ikke det planerede område i dag udnyttes af campingpladsen?

På højde med kroen har terrænet hævet sig, og sporet lå i en anseelig udgravning, hvor der tilmed findes en udvidelse, der kunne have rummet et omend kort omløbsspor med uvis funktion. Den ekstra udgravning kan dog også fortolkes som slet og ret en grusgrav (fyldgrav for dæmningerne til skydepladsen.) Umiddelbart efter er Redningsvejen lagt over traceen på en høj dæmning, men beton i vejbanen røber, at der her tidligere var en bro bestående af jerndragere med træbelægning.

Umiddelbart herefter har banen passeret Nymindestrømmen, der dog ikke har været udløb siden 1909. (I. del) I dag er dæmningen bortgravet, idet strømmen stadig fungerer, men nu i vandaflednings tjeneste. Fodgængere kan benytte en spinkel træbro opført 1975, efter at Vandbygningsvæsenet havde ladet dæmningen gennemgrave i 1950, da vandet fra den sydlige del af Nymindestrømmen havde ondt ved at forcere den tyske rørløse dæmning.

Dæmningen svinger nu mod nord og er stadig tydelig i Nymindestrømmens brede dal, der dog med tiden er delvist fyldt op af sandflugten, og enkelte steder er klitter end-





I 1942 optoges dette amatør billede af Nymindegab-banens anlæg. Via tipvognssporet kørtes ballast ud. Denne kom med lastbil østfra og omlæssedes på det lille sidespor langs Gammelgabvej i Lønne. Foto: SAG 14. maj 1942.

og rykket ud. Ude på Holmslands Klit passerer banedæmningen rester af Gjødalkanal, (1. del) der i dag benyttes som fiskesø og i sin tid som panserspærring. Vådområderne var suppleret med betonmure, der kun tillader landevejen og jernbanetraceen at passere. Efterladte tyske kort viser omfattende pigtrådsspærringer og udbredte minefelter.

Panserspærringen havde til formål at forhindre en eventuel allieret styrke i at rykke videre frem. Holmslands Klit var nemlig - bortset fra Hvide Sande - ikke særlig godt beskyttet mod invasionsforsøg.

Her ligger også et par gamle restaurerede fiskerhytter, en stabel bundgarnspæle og en kystbåd som et fattigt minde om den utrolige foretagsomhed, der tidligere herskede her. Indtil 1931 var der endog færge over strømmen, følgende dens skiftende udløb. Kort efter panserspærringen lå et sporskifte, hvis planum stadig anes. Her lå nemlig indgangssporskiftet til den store »skydebanegård«. Det vestligste spors dæmning fortaber sig hurtigt under en enorm vandrekli, der tilmed stadig har det med at flytte sig lidt. Det østlige spor er i dag totalt udvisket af senere kørsel. Ude i nord ender dæmningerne, men skydeterrænet fortsætter endnu en kilometer. Herefter tager sommerhusbebyggelsen igen fat og fortsætter uhæmmet til Hvide Sande og videre rundt om Grenen dog med korte afbrydelser hist og her.

På skydepladsen lå et forbindelsesspor samt et omløb mellem de to førstnævnte spor, men senere virke har som nævnt slettet resterne af eventuelle banedæmninger. De skriftlige kilder er også usikre, ja endog uenige, men deres ærinde er heller ikke jernbanehistorie.

Skydepladsen anvendtes til indskydning af luftværnsartilleri. Hver uge - oplyser P. Chr. Dahl (se litteraturlisten) - ankom fra Berlin et batteri læsset på otte jernbanevogne, og efter endt indskydning returnerede toget igen til Berlin, og et nyt batteri ankom.

Det kunne forekomme mærkeligt, at Nymindegab skulle være den nærmeste indskydningsplads for luftværnsartilleri fra Berlin, men det er naturligvis muligt, at kanonerne var fremstillet i Berlin, men fra Nymin-

degab er de vel returneret direkte til modtageren, der kunne have været en hvilken som helst tysk by eller en hær enhed ved fronten. Fra Bovbjerg kendes et billede, der viser otte styk 88 mm luftværnskanoner læsset på otte fireakslede jernbanevogne af den daværende litra T-type. Da man i Bovbjerg tvivler lidt på stedsangivelsen - med rette, man har nemlig der ikke normalspor i nabolaget - skal billedet måske vise sig at være fra skydepladsen ved Nymindegab? Billedet var et officielt »propaganda-billede«, men netop derfor var der måske ingen grund til at udlevere stedsangivelsen til fjenden. Værnemagten begærede sporet anlagt og lovede at betale det, noget der dog aldrig er lykkedes for dem, men det var Danmark, der stod bag anlægget, og derfor optog Statsbanerne i september 1942 efter vanlig dansk praksis uden videre Nymindegab Sidespor i fortegnelsen over private sidespor. Det havde tidligere været tanken at bygge Nr. Nebel-banen helt til Nymindegab, så man kunne få fiske- og mergeltransporter fra og til Nymindegab. Også grus fra lejer ved Nymindegab nævnes, uden det dog er præciseret, hvor disse lejer lå. Der har formentlig været tale om ral-lejer umiddelbart ved kysten. Begrundelsen var, at egnen var grusfattig, og at kommunerne omkring første verdenskrig havde et stort behov for grus til vej anlæg. Enkelte af egnens kommuner havde måttet »importere« grus helt fra Djursland. (Jævnfør omtalen af gruslejerne ved Henne i del III.)

Værnemagten på sin side ville ikke høre tale om en mere eller mindre offentlig bane, så allerede i oktober 1942 måtte teksten ændres til Privat Sidespor for den tyske Værnemagt. Andre kunne altså ikke mere bruge sporet. Dansk utilfredshed ulmede dog stadig, og i juni 1944 skiftede sport igen »ejer«. Nu overtog det danske Forsvarsministerium sporet, uden det dog er oplyst, hvilken glæde Danmark havde af det, lævrigt ejer Forsvarsministeriet stadig sporet.

Banens drift

Til Nymindegab skulle foruden omtalte ugentlige *batteritog* transporteres arbejdere, mandskab, ammunition og andre forsyninger samt byggematerialer. Der forelig-

ger imidlertid ingen oplysninger om driften. Togene har sikkert kørt efter behov. Værnemagten var eneste kunde og desuden mere eller mindre selvbestaltet ejer af sporet, og har således selv kunnet tilrettelægge transporterne. En fast køreplan har kunnet friste eventuelle sabotører.

Fra slutningen af 1944 og frem til krigsafslutningen må aktiviteterne omkring Nymindegab have været særlig voldsomme: thi da omtales et specielt civilarbejdetog Esbjerg-Nymindegab og retur. Det løb på hverdage, ud om morgenen og hjem om aftenen. Toget formeredes af DSB-materiel ikke lige i sidste nye design, men materiellet fik også en noget hårdhændet behandling af flere af passagererne. Derfor benyttede man også de samme vogne, som efterhånden så temmelig miserable ud. Toget kaldtes i folkemunde »Piraten«, et navn, det i øvrigt havde til fælles med et lignende tog, der løb fra Vejle til Vandel flyveplads. Hvor når kørslen påbegyndtes, er ikke klart. En enkelt kilde vil vide, at det først var fra slutningen af 1944. Andre kilder lader »Piraten« påbegynde meget tidligere, nemlig allerede før Nymindegab-sporets var anlagt, idet det allerede, da de første arbejder ved Vestkysten påbegyndtes, blev nødvendigt at hente arbejdskraft i Esbjerg. Disse arbejdere anlagde således militærstationen i Baun (se herom i Tirpitz-delen) og herefter Nymindegab-sporet. Toget kørte i begyndelsen af gode grunde kun til Nr. Nebel, men efter sporets færdiggørelse, kørte det helt til Nymindegab, hvor der også var anlægsarbejder under næsten hele krigen. Toget løb to dobbeltture daglig, idet det straks efter ankomsten til Nymindegab, returnerede med militært personel, der i Esbjerg skulle udveksles med nyt personel, der så tog aftentog til Nymindegab, det tog der hentedes de danske arbejdere. Toget standsede undervejs bl.a. ved et midlertidigt trinbræt ved Lønne Kirke for at optage eller afsætte lokale arbejdere. Trinbrættet lå ved Houstrupvej, mens veteranbanens nyindrettede trinbræt i Lønne ligger ved Gammelgabvejen.

Skolebørnene benyttede undertiden toget over delstrækninger af VNJ, idet skolebørnstog ofte var forsinket, men der var ingen skolebørnstrafik på Nymindegab-sporet. Toget kørte jo ganske enkelt den gale vej. Da rutebilen til Nymindegab og Holmsland Klit under krigen var indstillet, måtte realskolen i Nr. Nebel fungere som kostskole for de pågældende elever.

På de »kendte« billeder af »Piraten« er toget oprangeret af de gamle kupévogne med døre udefra ind til hver kupé, men der kendes også amatør billeder, vist nok fra Varde Vest, hvor i hvert fald én vogn er en mere moderne DSB-kupévogn i »torpedofacon (litra Cm). Her var der børn blandt passagererne, men det blev påstået, at toget også lejlighedsvis medførte civile rejsende, der manglede andre transportmuligheder.

**Læs i del 2, næste nr.,
om trækraft, sabotage m.m.**



EA-serie 2 er nu under levering. Her EA 3012 på Gb 2. oktober. Foto: Jan Valeur.

Jernbanenyt - kort fortalt

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



Rullende materiel

Materielstatus

Pr. 30. september 1992 rådede DSB over følgende antal trækraftenheder og vogne (tilsvarende tal for beholdningen pr. 30. juni 1992 i parentes):

1. Elektriske lokomotiver (25 kV 50 Hz):

1.1 Toglokomotiver.....	10	(10)
-------------------------	----	------

2. Motormateriel:

2.1 Toglokomotiver	157	(161)
2.2 Rangerlokomotiver ..	99	(99)
2.3 Traktorer	40	(40)
2.4 Motorvogne	341	(335)
2.5 Bivogne	75	(72)

3. Elektrisk materiel (1.5 kV =):

3.1 Motorvogne	299	(299)
3.2 Bivogne	299	(299)

4. Passagertogsmateriel:

4.1 Siddevogne	627	(636)
4.2 Liggevogne	25	(25)
4.3 Sovevogne	17	(17)
4.4 Specialvogne.....	5	(5)

5. Godstogsmateriel m.v.:

5.1 Luk. godsvogne.....	2.593	(2.597)
5.2 Åbne godsvogne.....	1.767	(1.769)
5.3 Tjeneste- og tjenestegodsvogne ...	1.139	(1.140)
5.4 Privatejede vogne.....	358	(359)

I juli kvartal er følgende enheder tilgået driftsmaterielbeholdningen:

Ad 2.4/2.5: MFA/FF/MFB 5068/5468/5268-5070/5470/5270

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

Ad 2.1: MX 1027, 1032, 1040, 1041

Ad 4.1: Bn 20-84, 701, 702, 711, 723, 728, 734, 742-744 (9 stk.)

Status (1. oktober) - lokomotiver: Det første EA-lokomotiv (af 2. serie) 3011 blev sat i »overvåget prøvedrift«, den 2. oktober; yderligere tre lokomotiver vil være i drift pr. 1. januar 1993 - og driften vil disponere over elleve af de tolv bestilte ved overgang til K93s.

Udbudsmaterialet på 12 stk. litra EB (»tostromslokomotivet«) er udsendt til de udvalgte leverandører i september; den foreløbige leveringsplan er 3 stk. til levering i 1996 og resten i 1997.

15 stk. litra MY og (de resterende) 9 stk. litra MX udrangeres inden K93s. For MY-/MX-/MH-lokomotiver gælder i øvrigt, at de uanset alder udrangeres ved »revisionsfrist-udløb« og ved »større skader«.

Togsæt: MF-togsæt 71-75 er i drift inden udgangen af året, de resterende ti sæt kan blive lidt forsinket i leverancen, da de skal modificeres til kørsel i Tyskland (installation af »Indusi« og ændring af døre af hensyn til høje perroner i bl.a. Hamburg).

Litra MF (IC3) sættes i løb til Hamburg i K93 - i to (sommer) hhv. tre (vinter) EC-dobbeltløb samt i tre dobbeltløb København-Kalundborg (i forbindelse med flyvebådene (CittiShips)) og i visse Re-myldretidsforbindelser.

ER-togsæt nr. 1 og 17 bestilte leveres i januar kvartal 1993, og det overvejes at bestille yderligere 7 sæt (af hensyn til beskæftigelsen hos ABB Scandia, se næste spalte).

Passagervogne: Omkring 20 B-vogne og 25 Bn-vogne vil være »overtallige« til K93s og udrangeres derfor. De resterende 18 stk. Bf/Bf-x er udrangeret i oktober.

4. generation S-tog

DSB og det tyske konsortium Linke-Hoffmann-Busch/Siemens underskrev i oktober et såkaldt »Letter of intent« - en hensigtserklæring - om levering af otte nye S-togsæt samt forkøbsret på yderligere 112 togsæt. Sagen har imidlertid vakt fornyet politisk debat, og trafikminister Kaj Ikkast var indkaldt til samråd i Folketingets trafikudvalg den 29. oktober.

Trafikministeren afviste kritikken om køb i udlandet - specielt fra socialdemokratisk side - og konstaterede, at det tyske tilbud var det bedste: »Hvis vi køber alle 120 togsæt er de 1,2 mia. kr. plus moms billigere, og vi får en besparelse på driften på ca. 40 mio. kr. pr. år - og så får vi oveni et mere miljøvenligt tog end de andre, vi har fået tilbudt«.

Forhandlingerne med det tyske konsortium er sket efter en udbudsrunde - sådan som det altid har været tilfældet, når DSB køber nyt materiel. Efter en udbudsrunde er DSB bundet af EFs almindelige bestemmelser om forbud mod forskelsbehandling på grund af nationalitet, DSB skal vælge det bedste og billigste tilbud.

Linke-Hoffmann-Busch skønner, at den samlede ordre på 120 togsæt vil give beskæftigelse til ca. 330 medarbejdere pr. år i to år. LHB/Siemens skønner, at ca. 150 arbejdspladser kan placeres i Danmark. Der til kommer, at konsortiet i videst muligt omfang vil anvende danske underleverandører. Regeringen vil tage spørgsmålet om yderligere materiel op i forbindelse med forhandlingerne om finansloven. Det drejer sig bl.a. om yderligere elektriske togsæt af typen IR4 (litra ER) til brug for togtrafikken til Sønderjylland. IR4 leveres fra Scandia og vil derfor på kort sigt give beskæftigelse på fabrikken i Randers.

Lukket toiletsystem i MR-togsæt

Også MR-togene skal nu forsynes med et lukket toiletsystem. Det første af de 97 sæt (MR 4069 / MRD 4269) har netop fået vakuumtoiletter. Der er tale om et norsk system i en forbedret udgave. Togsættet afprøves nu på Århus-Grenå banen og senere på andre strækninger, inden der tages stilling til en installation i samtlige MR-sæt.

Det er også meningen at installere et lukket toiletsystem i de 140 B-vogne, som vil være i drift en årrække endnu. Under alle omstændigheder vil lukkede toiletsystemer være et krav til alt materiel, som til sin tid skal køre gennem Storebæltstunnelen.

Faste anlæg

Ny sikringsteknik

I oktober indledte DSB afprøvningen af et

nyt signalanlæg på en 10 km strækning imellem Taulov og Kolding. Det nye system er elektronisk og bygger på lyslederkabler. Den type kabler er allerede i brug på de strækninger, som er elektrificeret på Sjælland og Fyn, men i forbindelse med elektrificeringen i Jylland arbejder Projektjenesten med at forbedre sikringssystemet ved ikke at bruge mekaniske relæer til signalanlæggene.

DSB var først på verdensplan med »fail-safe-systemet« i 1987, og der arbejdes nu på at forbedre de danske signalanlæg ved at gøre systemet helt elektronisk, ikke mindst af hensyn til fremtiden, hvor man vil have brug for at ændre signalernes sammensætning og betydning. Ændringer kan ske ved at ændre på EDB-programmer i stedet for at udskifte udstyr. Der er mulighed for, at systemet bliver monteret samtidig med elektrificeringen fra Padborg til Fredericia, fordi systemet er en billig løsning, når signalanlæg skal ændres.

NKT Dedicom A/S arbejder på at udvikle systemet i tæt samarbejde med DSB. Flere østeuropæiske jernbaner følger nøje udviklingen. I blandt andet Polen mener man, at det danske system kan bruges som udgangspunkt for en ny standard for transmissionssystemer.

Prioriteringen af ATC ændret

DSB har besluttet at ændre på rækkefølgen af ATC-installationer. Strækningen fra Ringsted til Rødby - DanLink-ruten - rykkes frem og vil få ATC i løbet af godt et år. Giftuhødet i Næstved har været medvirkende til omprioriteringen, men der er også andre grunde til beslutningen.

Det er fortsat hovedstrækningen København-Århus, som først får ATC i sin helhed. ATC på hele strækningen er klar til ibrugtagning med 140 km/h i foråret.

Derefter følger de andre vigtige strækninger på Sjælland. Det skyldes både planlægnings- og sikkerhedsmæssige årsager.

Vest for Storebælt er elektrificeringen og store sporarbejder i gang i Sønderjylland. Endvidere skal der ske en modernisering af sikringsanlæggene mellem Lunderskov og Esbjerg og nord for Randers. ATC-indbygningen vil blive afpasset herefter.

Gevinsten på Sjælland bliver så, at ATC kan installeres i et sammenhængende geografisk område forholdsvis hurtigt, hvilket forbedrer sikkerheden.

På Sjælland bliver rækkefølgen: København-Helsingør, Ringsted-Rødby, Roskilde-Kalundborg, Roskilde-Køge-Næstved og Nykøbing F-Gedser.

Sporskifter på betonsveller

Sidst i september blev Danmarks første sporskifte på betonsveller lagt på strækningen

gen mellem Dybbølsbro og Valby. Den nye sporskiftemodel bliver standard fra 1993, når lageret af de gamle sporskiftedele er opbrugt.

Betonsvellerne til det første sporskifte kom fra Sverige, men produktionen sker fremover på betonsvelfabrikken i Fredericia, som skal levere 8.000 meter betonsveller til sporskifter om året. Det svarer til 30-40 sporskifter. Svellerne er dyrere i anskaffelse, men langt billigere i vedligeholdelse, og de skal først skiftes ud efter 35 års brug.

Ledige arealer

Allerede nu er mange spekulationer i gang om, hvordan man kan nyttiggøre de arealer ved de hidtidige færgehavne i Korsør og Nyborg, som bliver overflødige, når den faste forbindelse over Storebælt er taget i brug. I Nyborg er der nu på opfordring af DSB og kommunen etableret et udviklings-selskab, som skal komme med ideer til brug af arealerne, det vil sige omkring 28 ha. Selskabet skal gøre det for egen regning, men får til gengæld en forkøbsret på arealerne.

Nye stationsbygninger

Byggeriet af to nye DSB-stationer i Korsør og Nyborg går nu i gang. I Korsør startede byggeriet sidst i oktober - i Nyborg først i november. Hver af de nye stationer vil koste omkring 35 mio. kr. og skal foruden rejsecenter, kiosk, venterum mv. rumme lokaler til tekniske installationer i Nyborg, medens der i Korsør skal være udstyr til overvågning af tunnelstrækningen.

Når stationerne opføres allerede nu, skyldes det netop de tekniske installationer, som skal være klar i sommeren 1993. Først, når togene begynder at køre gennem tunnel og over Vestbroen, åbner selve stationerne. Hver af de to stationsbygninger er på ca. 1.000 kvadratmeter.

Nyborg ny station kommer til at ligge ca. 400 m nordøst for den nuværende station og vil indgå i et samlet trafikcenter, som desuden kommer til at omfatte busterminal, forretninger, kontorer og boliger med tilhørende parkeringsarealer.

I Korsør opføres den nye station syd for det nye baneterræn ca. to km fra den eksisterende bymidte.

Storebæltsforbindelsen

Tunnelboremaskinen »Fionia« har fået gang i boringen af Østtunnelen. Maskinen, der borer det nordlige tunnelrør med udgangspunkt fra Sprogø har nu boret mere end 500 meter tunnel, siden den i juni genoptog borearbejdet efter oversvømmelsesuheldet i oktober 1991.

Alene i oktober har mandskabet på maskinen boret ca. 300 meter, hvilket midt på måneden bragte maskinen som den første over 700 meter.

Fra indgangen af oktober gik østtunnel-entreprenøren »MT Group« fra tre til fire skift. Det har gjort det lettere at foretage vedligeholdelsesarbejderne efter behov, og når jordforholdene er gode. Strategien har vist sig at være vellykket på begge Sprogø-maskiner, men altså mest på »Fionia«.

Begge de to ca. 25 meter dybe skakter med en diameter på 2 meter, der skal gøre det muligt at foretage de nødvendige reparations- og vedligeholdelsesarbejder på de to Halskovmaskiners skærehoveder, er nu nedboret, og arbejdet er gået i gang.

Arbejdet har taget ca. 14 dage mere end MT Group oprindeligt havde forudset, men det forventes, at den ene af maskinerne: »Dania« genoptager boringen i slutningen af november. Den anden maskine »Selandia« følger efter snarest.

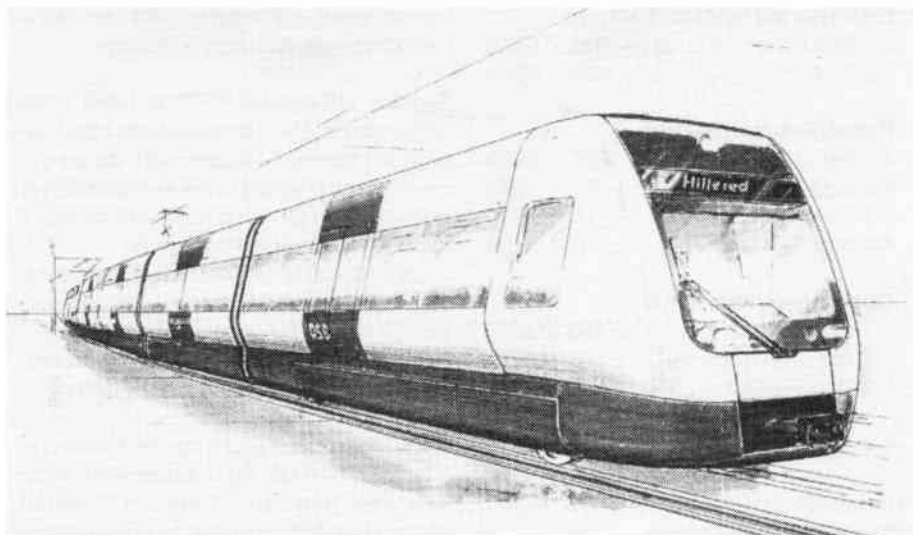
Borestatus pr. 27. oktober var følgende:

<i>Fra Halsskov:</i>	»Dania«	573 m
	»Selandia«	587 m
<i>Fra Sprogø:</i>	»Fionia«	771 m
	»Jutlandia«	698 m

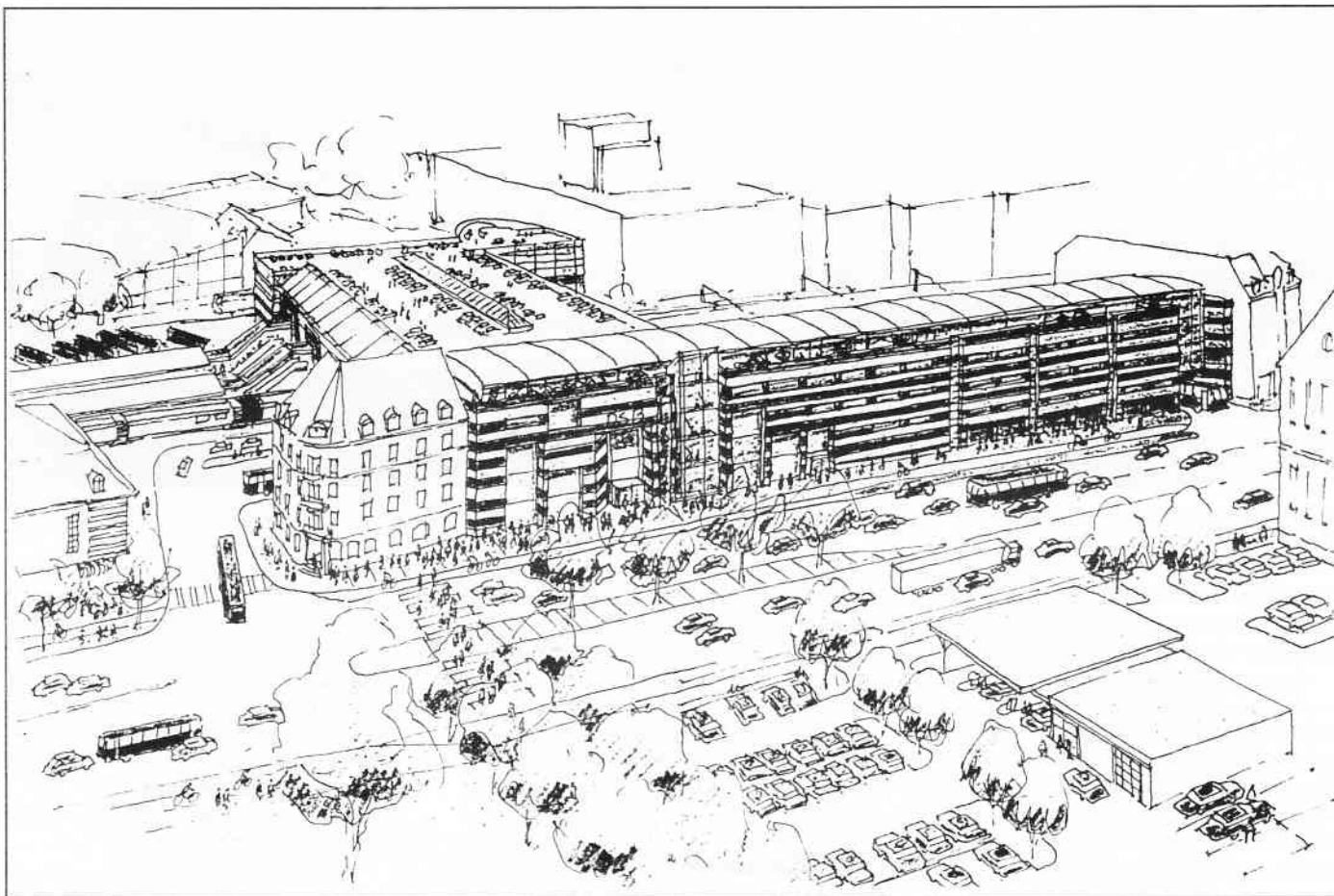
I alt 2.629 m
De 2.629 meter svarer til 1.593 ringe.

Østtunnelentreprenøren tror på, at de fire boremaskiner »mødes« ultimo 1993. Bliver det tilfældet, kan DSB tage tunnelen i brug til K95 sommer.

I midten af oktober kunne entreprenøren på Vestbroen, »European Storebælt Group«, fejre et skævt jubilæum: Da var to trediede-



Skitse af det meget omdiskuterede 4. generations S-tog: DSB.



Det ny banegårdscenter i Odense, som DSBs tegner forestiller sig det, set fra syd. Til venstre skimtes hjørnet af den nuværende banegård, og det ældre hjørnehus er Park Kollegiet.

le - 66 procent - af de i alt 314 broelementer monteret i Vesterenden ved hjælp af kæmpekranen »Svanen«.

I løbet af oktober har mandskabet på »Svanen« monteret yderligere 19 broelementer (3 sænkekasser, 4 sæt pillaskafter, 3 vejdragere og 5 jernbanedragere), så det samlede antal monterede broelementer er nået op på 218. Det er 69,5 procent af det samlede antal.

Banegårdscentret i Odense

Et banegårdscenter til ca. 250 mio. kr. bliver nu en realitet i Odense. Byggeriet ventes sat i gang i januar 1993, og i efteråret 1994 vil centret kunne afløse den nuværende banegård fra 1914. Den er solgt til et ejendomsselskab for 24 mio. kr., men det er endnu ikke afgjort, hvad bygningen skal bruges til.

Bag byggeriet står Odense Banegårdscenter A/S (OBC). DSB køber ét areal og lejer sig ind i et andet. I alt vil DSB råde over godt 3.000 kvm til brug for rejsecenter, kontorer, mødelokaler og en IC-lounge. Desuden bliver der kiosk, minibar og café, som skal drives af DSB restauranter og kiosker.

Af det samlede areal på ca. 24.000 kvm vil over en tredjedel blive anvendt til Odense kommunes hovedbibliotek. De øvrige arealer i centret skal udlejes til butikker, kontorer m.m.

Centret får fem etager ud mod Kongens Have, mens der hen over sporene bliver to

etager. Der etableres faste og rullende trapper og elevatorer fra de nuværende perroner op til en vandrehal på 2. sal i tilknytning til DSBs faciliteter.

I byggeriet indgår også en kommunal bybusterminal, nye venteforhold for rutebipassagerer, et parkeringshus og cykelparkering.

Ny »DSB-bydel« i Århus

Nu starter planlægningen af, hvordan et næsten 10 ha stort areal omkring Århus Hovedbanegård kan udnyttes til en helt ny bydel. Århus byråd har godkendt en aftale med DSB om at omdanne området, som i dag især præges af DSBs værksteder. Arbejdet med planlægning og udvikling af arealerne skal forestås af Udviklingsselskabet Århus Inter City A/S i samarbejde med DSB og Århus kommune.

Som den første opgave skal udviklingsselskabet udarbejde en helhedsplan, der kan danne grundlag for en vedtagelse i byrådet af et nyt kommuneplantillæg for området. Samtidig skal der holdes en arkitektkonkurrence. Det er meningen, at udviklingsselskabet skal finansiere udvikling af planerne.

Centralværkstedernes grund indgår som det største enkeltområde i byomdannelsen. Værkstederne har i dag ca. 450 medarbejdere. Omkring 1995 påregner DSB, at de resterende dele af Ombygningsværkstedet kan være flyttet. Herefter vil kun Kompo-

nentværkstedet på hjørnet af Spanien og Jægergårdsgade være tilbage i området.

Samtidig med planlægningen af det nye område går DSB i gang med en etapevis modernisering af Århus Hovedbanegård. Forhallen ombygges i 1993 med nye ventefaciliteter. Senere etableres rulletrapper og elevatorer til perroner.

Trafik og administration

Et »nyt« DSB

DSB skal have en ny struktur, og dele af DSBs aktiviteter organiseres i selskabsform. Det fremgår af et oplæg fra DSBs ledelse. Målet er en effektiv og handlekraftig organisation, der kan tage konkurrencen op på fremtidens transportmarked.

Rederiet, rutebilerne og rejsebureauerne foreslås udskilt fra statsvirksomheden og omdannet til aktieselskaber. Hvis der er politisk tilslutning til at danne aktieselskaber, er det naturligt at søge dem dannet pr. 1. januar 1994. Hvornår den øvrige del af de foreslåede ændringer gennemføres, afhænger af den proces, som nu skal i gang - dels internt bl.a. i forhold til personaleorganisationerne, dels den politiske afklaring.

Statsvirksomhedens hovedopgave bliver fremover selve jernbanetrafikken. Virksomheden deles i tre selvstændige hovedområder: Passagertrafik, godstrafik og infrastruktur. Passagerområdet deles igen i en-



Helt i den gamle tobaksfabrikants ånd var en »storryger« inviteret med, da MF-sæt 64 10. oktober blev navngivet »C. W. Obel« i Aalborg: FFJ 34. Foto: Martin Jakobsen.

heder, der hver for sig får ansvaret for de enkelte trafiktilbud: Fjerntrafik, regionaltrafik, trafikken i hovedstadsområdet osv.

Godsområdet skal drives som et profitcenter, og det skal nærmere analyseres, om der er grundlag for at danne et egentligt godsaktieselskab. Firmaet McKinsey og Co, som tidligere har analyseret DSBs styreform, er derfor blevet bedt om at vurdere det fremtidige godsmarked og mulighederne for at drive kommerciel godstrafik.

For de tre divisioner (rederi, bus og rejsebureau) gælder, at de kun delvist er knyttet til jernbanetrafikken. Samtidig sikres en fortsat udvikling - også under andre markedsvilkår og på andre markeder end i dag. De skal have mulighed for at konkurrere på linie med private selskaber, forbindelsen til statskassen bør derfor afskærmes, dette sker bedst i aktieselskabsform.

Selskaberne bør konsolideres, før der kan opnås et rimeligt afkast gennem salg af aktier eller fusion med passende privat partner. De bør derfor i nogle år drives i et 100 procent DSB-selskab. Nye aktiviteter vil fra starten dog kunne drives sammen med private.

Skår i DSBs image

Sidste års problemer og især Ask og Urd blev ikke glemt, da færgerne igen sejlede til tiden. Det turbulente år har skærpet danskernes holdning til koncernen DSB, som får de hidtil dårligste karakterer siden 1985. Imagemålingen er foretaget i maj 1992 af analyseinstituttet AIM.

På en række områder er DSBs image blevet dårligere. Flere giver udtryk for en negativ holdning over for DSB. Kun 33 procent mener, at DSB gør nok for at tilfredsstille kunderne - mod 44 procent i maj 1991. Færre mener nu, at DSB er en effektiv drevet virksomhed, eller at DSB er meget præcis. Hver anden af de udspurgte ønsker privatisering af DSB-aktiviteter - flest peger på rederiet.

Et flertal mener fortsat, at DSBs medarbejdere er hjælpsomme og yder god telefonservice. Men flertallet skrumper.

De enkelte togsystemer og færgeoverfarter mærker i mindre grad danskernes voksende kritik af DSB - bortset fra Kalundborg-Århus overfarten. Intercity vurderes endog markant bedre end for et år siden og kan måle sig med Danairs indenrigsfly på alle punkter, undtagen »betjening af erhvervsfolk«.

Nye IC3-navne

Fem byer navngav »deres« IC3-tog i september/oktober.

Ry kaldte »sit« tog (sæt 61) »Steen Steensen Blicher« efter digterpræsten (1782-1848), der gjorde Himmelbjergene ved Ry kendt i hele landet med de møder, som blev holdt dér på hans foranledning. Toget er dekoreret med de træsnit af Johannes Larsen, der illustrerede Steen Steensen Blichers digtsamling »Trækfuglene«.

Ølgod døbte togsæt 62 »Matilde Fibiger« efter Danmarks første kvindesagskvinde, som i 1850 under pseudonym udgav en bog om en kvinde, der ikke var som datidens. Bogen skabte furore, og Matilde Fibiger var hele sit liv i modvind på grund af sine kvindesags-holdninger. Matilde Fibiger boede i Ølgod i en periode af sit liv. Vara Myhre står for udsmykningen i toget.

Frederiksberg ved København opkaldte togsæt 63 efter tegneren og forfatteren Ro-

bert Storm Petersen (1882-1949) og kaldte det »Storm P«. Hans egne tegninger er selvfølgelig brugt til togsættets udsmykning.

Aalborg navngav endnu et togsæt (nr. 64) - og valgte denne gang byens industriførste »C. W. Obel«, grundlæggeren af byens engang så kendte tobaksfabrikker. Jørn Larsen har udsmykket togsættet.

Togsæt 65 fik navnet »Peder Syv«, døbt på Viby Sjælland station.

Kollision i Næstved

Ulykken i Næstved den 25. september, hvor et godstog (G 42070) kørte op i et holdende passagertog (Re 2400), er den alvorligste ulykke med farligt gods i DSBs historie. I alt ventes oprydning, rensning af jord, materiel-skader mv. at løbe op i omkring 10 mio. kr.

26 personer blev indlagt på sygehus til observation for forgiftning, men alle var udskrevet efter 24 timer. Lokomotivføreren i godstoget fik overfladiske kvæstelser, medens togvføreren i passagertoget fik hjerne-rystelse. Held i uheld var det, at ulykken skete allerede kl. 4.50, så der ikke var passagerer i tog 2400 der skulle afgå kl. 5.03.

DSBs havarigruppe har afsluttet undersøgelsen efter uheldet og konstateret, at årsagen var, at lokomotivføreren på godstoget for sent så et signal, der viste stop. Dette kombineret med en mindre overskridelse af

»En fremmed fugl«
på S-togs-nettet.
MF 5063 fik 26.
september navnet
»Storm P.« på
Frederiksberg st.
Foto: Joen Jensen.





ME 1511 og MZ 1454 var to af de køretøjer, der tog skade ved Næstved-ulykken. Foto i Århus 29. oktober 1992: John Hansen.

den tilladte hastighed gjorde, at godstoget ikke kunne nå at standse. Lokomotivføreren har efter uheldet oplyst, at han ikke kan huske, hvad det AM-signal, der forvarslede stop, viste. Derimod kan han huske, at han så I-signalet, der viste stop, men dette signal så han imidlertid meget sent.

Havarigruppen har i øvrigt fastslået, at der ikke har været fejl eller mangler hverken ved godstoget eller ved sikrings- og signalanlæggene, ligesom reglerne for transport af farligt gods var overholdt.

Fire godsvogne blev afsporet, og tre væltede, heraf en tankvogn med 54 ton af det meget brandfarlige og giftige stof acrylonitril. 400-600 liter flød ud og forårsagede en forurening af jorden omkring tankvognen. Bruddet opstod, hvor en stige til tankens topdæksel var påsvejet selve tanken. Når undersøgelsen af svejsningen er afsluttet, vil DSB tage stilling til, om der skal stilles krav om ændringer i de internationale bestemmelser for konstruktion af tankvogne.

Tre lokomotiver (MZ 1447, 1454 og ME 1511) blev beskadiget, heraf de to meget alvorligt. Materieltjenestens foreløbige skøn er, at det vil koste fem-syv mio. kr. og vare otte-ni måneder, inden de igen er i drift. Desuden blev en passagervogn (Bn 20-84 841) totalskadet.

★

Håndtering af farligt gods indgår i uddannelse og efteruddannelse af lokomotivførere, klargøringsmedarbejdere og færgernes mandskab mv.

Ulykken skete som nævnt kl. 4.50, og allerede kl. 5.02 havde kommandoposten i Næstved en liste over, hvad der var i de enkelte vogne med farligt gods, og hvor farlige stofferne var. Listen, som indgår i den såkaldte bremseseddel, var desuden i lokomotivets førerrum. Mængden af farligt gods via DanLink er i øvrigt stort set halveret siden 1986. Dengang blev der transporteret godt 9.600 vogne med farligt gods årligt. I dag er tallet ca. 4.700 godsvogne. Totalt set transporterer DSB årligt ca. 70.000 godsvogne med farligt gods i hele landet.

Højhastighedstog DSB/SJ/DB

De danske, svenske og tyske baner har for

første gang udarbejdet en fælles strategisk plan for udvikling af jernbanetrafikken mellem Skandinavien og Kontinentet. En tog-tunnel under Femerbælt vil give mulighed for, at Skandinavien direkte integreres i det europæiske højhastighedsnet. Banerne foreslår et højhastighedsnet mellem Stockholm, Oslo og København på den ene side og Berlin, Hamburg og Köln på den anden side. Rejsetiderne kan reduceres med 60 pct. til f.eks. to timer mellem København og Hamburg. Prognoserne antyder en femdobling af togpassagertrafikken København-Hamburg og mere end en fordobling af godstrafikken fra Skandinavien til Kontinentet frem til år 2010.

Centralt i den fælles strategi er udbygning af strækningen København-Hamburg med en gennemgående dobbeltsporet strækning beregnet for 250 km/h og 300 km/h på længere sigt. Linieføringen i Danmark foreslås fra København via Køge til Vordingborg og Rødby og videre på tysk side. Storstrømsbroen påtænkes udvidet med et ekstra spor. Investeringsbehovet i de tre lande er mellem 40 og 50 mia. kr. frem til år 2010 - heraf de 15 mia. til en jernbanetunnel under Femerbælt.

Mere gods på sidebane

Odense-Svendborg banen har vist sig at være et af de bedste eksempler på, at også sidebaner kan noteres for en gunstig udvikling i godstrafikken. Mens der i 1990 blev befordret 2.325 vogne til og fra Svendborg, kom tallet i 1991 op på 3.874, og i 1992 ventes det at blive på over 4.000. Langt den største kunde er Nordisk Kelloggs A/S i Svendborg, og for at yde firmaet den bedst mulige betjening har klargøringsenheden udvidet rangerberedskabet, bl.a. i weekenden.

Den stigende trafik er baggrunden for, at der nu anvendes MZ-lokomotiver i stedet for litra MY i godstogene mellem Odense og Svendborg. Togene medtager også vogne til godsbanen Ringe-Korinth, hvor man fortsat har vogne til både Højrup og Korinth. Også stationerne Ringe og Kværndrup kan fremvise et pænt antal vogne. I Svendborg betjenes overfarten med jernbanefærge til Ærøskøbing. Her var der i 1991 i alt 176 vog-

ne. (Foruden overfartens lokalvogne, bem. red.)

Rekord for Jernbanemuseet

1355 besøgende på en enkelt dag. Det tal nåede Jernbanemuseet i Odense i skolerens efterårsferie i oktober, en rekord siden museets åbning i 1975.

Begivenheden blev behørigt omtalt i TV2, og museumschef Poul Thestrup har særlig grund til at være glad, fordi det samlede antal besøgende i år bliver højere end i 1988, da museet toppede med 50.700. Dengang var forklaringen, at museet netop havde gennemgået en større udvidelse. Ikke desto mindre ventes tallet i år at nå op på 55.000.

Færgenyt



»Mytologifærgerne«

M/F Ask og M/F Urd fortsætter med at sejle på Kalundborg-Århus overfarten.

Efter et samråd i Folketingets Trafikudvalg torsdag den 22. oktober sagde trafikminister Kaj Ikkast, at partierne bag Storebæltsforliget ikke har givet ham tilslutning til forslaget om omlægning på overfarten, og det aktualiserer derfor de bestræbelser, der er i gang for at gennemføre rationaliseringer på Kalundborg-Århus-overfarten, og der bliver brug for en fortsat markant markedsføring af overfarten.

Flere personbiler og lastbiler, men færre togpassagerer. Den udvikling har gennem længere tid præget overfarten. Som en konsekvens af denne udvikling er antallet af landgangspassagerer pr. tur nu sat til maks. 100 mod før 200. Denne ændring betyder at der i fremtiden er plads til 500 bilpassagerer. Dermed bliver der bedre mulighed for at fylde op med personbiler på de to bil-dæk uden risiko for at støde mod det »loft« på 600 passagerer, som færgerne må medtage.

★

Sejladsen med M/F Djursland mellem Hundested og Ebeltoft - med start den 1. novem-



30-årige »Sprogø« pløjer sig trofast over Storebælt 24. oktober. Foto: John Hansen.

ber - og oprindeligt Odden-Århus i et samarbejde med DSB, der så kunne slippe af med »mytologifærgerne« - er opgivet - i det mindste frem til 1. maj 1994. De to færgehavne subsidierer ud af havnekassen for at holde liv i ruten, der ejes af K/S Difko LXII. Grenå, der stod til at miste det meste, henter f.eks. fire mio. kr. (mistede havneafgifter) op af havnekassen - og lægger yderligere et par mio. skattekroner oveni. Hundested noget mindre.

»8. færge« stillet i bero

DSBs rederidivision og FBV - Fährbetriebe Vogelfluglinie, Hamburg - har besluttet at stille indsættelsen af en 8. færge til Fugleflugtslinjen i bero indtil videre. Begrundelsen er, at FS »Rügen«, som skulle chartres fra Deutsche Reichsbahn og indsættes i ombygget stand på Fugleflugtslinjen i foråret 1993, ikke kan leveres af DR som aftalt, men først et år senere.

DSBs rederidivision har valgt ikke at kræve aftalen opfyldt, idet trafikken på Fugleflugtslinjen er stagnerende.

Rederidivisionen og FBV vil herefter se tiden an og udsætte beslutningen om eventuelt senere at indsætte »Rügen« eller en anden færge.

Flyvebåd København-Århus

Dampskibsselskabet Øresund A/S (DSØ), der ejes af DSB, og Difko Shipinvest A/S åbnede den 30. november en ny direkte flyvebådsrute mellem Århus og København. Sejltiden er ca. 2 1/2 time.

DSØ driver i forvejen flyvebådene mellem København og Malmö samt svævebådene (for SAS) fra Kastrup til Malmö og har således stor ekspertise inden for hurtigbåde. DSBs rederidivision har medvirket i planlægningsfasen.

»Flyvefisken«, chartret til ruten, er et nyudviklet fartøj af typen FoilCat fra det norske værft »Westamarin« i Mandal.

Den har plads til 140 passagerer og har

en sevicefart på 45 knob. Fartøjet chartres i en prøveperiode på foreløbig et år.

Problemer på Østersøen

DSB har visse problemer med sine omgivelser på Østersøoverfarterne. Konkurrencerådet har givet GT-Link (nu Europa-Linien) medhold i klagen over DSBs rolle som havneeejer i Gedser. Rådet medgiver det private rederi, at det ikke er muligt at kontrollere, om statsvirksomheden giver det fair behandling i takstspørgsmål, da DSB ikke laver selvstændigt regnskab for Gedser havns drift. GT-Link - eller Europa-linien, som nu er selvskabets navn - er en del af Sea-Link gruppen i Stockholm (der i øvrigt også ejer Nordö-Link, der trafikerer Malmö-Travemünde med to jernbanefærger) - har i flere år klaget over de høje havneafgifter, der efter det private rederis mening er kunstigt høje for at kvæle konkurrencen. Problemet er ikke blevet mindre efter flytningen fra Travemünde til Rostock, hvor Europa-linien nu sejler paral felt med DSB/DR-færgerne.

For at føje spot til skade har et andet svensk rederi, Stena Line, fået EF-kommisionens velsignelse til at bryde DSBs (og DBs) monopol på Rødby-Puttgarden overfarten, idet den hidtidige udelukkelse fra ruten er et brud på EFs regler om fri konkurrence.

Stena Line forsøgte allerede i 1986 at få tilladelse til at opføre de nødvendige havneanlæg, men blev bremsset heri af danske myndigheder, bl.a. Trafikministeriet.

Rødby-Puttgarden overfarten er en af DSBs tre givtige overfarter, som man ikke opgiver uden sværds slag, og den danske stat (Trafikministeren) har stadig en anke mulighed, der kan sinke en ny afgørelse i op til ét år.

★

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

Med »Roligantoget«

Den 14. oktober barslede DSB en lillesøster til *Dynamitekspressen*, nemlig *Roligantoget*. Ca. 450 forventningsfulde roligans blev samlet op mellem Aalborg og Nyborg af *Roligantoget* for at drage til Parken og se landsholdet lave Irish Stew af det irske landshold. Intet ord om resultatet her.

I Aalborg stod Aalborg Jernbaneorkester og blæste *Roligantoget* afsted kl. 9.07. Tog 8536 *Roligantoget* var forinden blevet forsynet med våde varer, så der var rigeligt til at smøre stemmebåndet med. Toget bestod af B+B+Bf+Ckm+Bf+Bcm+B+B+B. I Fredericia mødte *Roligantoget* VM-ekspressen, også en nyskabelse hos DSB. VM-ekspressen blev ikke overført på Storebælt og bestod af 5 MR-sæt. Der var liv og glade dage overalt på færgen; selv i restauranten gik det lystigt til.

På Sjælland blev en MY-er spændt for toget for at køre *Roligantoget* til Østerport station. Herligt at høre en sådant synge igen. På Østerport station blev toget modtaget af et jernbaneorkester kl. 16.07 med ... og det var Danmark....

Trætte og noget slukørede vendte de ca. 450 roligans tilbage efter kampen til *Roligantoget*, der stod klar kl. 22.25, men med afgang kl. 23.10 fra Østerport.

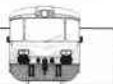
Her blev det opdaget, at medens roligans var i Parken var andre lyssky personer på plyndringstog i *Roligantoget*. Der var givet besked over togets højttalere, at alt af værdi burde fjernes, men hvilken værdi har madpakker og en kuglepen? Øl, der lå i tasker og regntøj blev også fjernet. Det sidste humør hos en del roligans gik her tabt. Togføreren måtte så stå og tage imod klager og skrive en indberetning.

Det er meningen at *Roligantoget* skal køre fem gange til næste år, men det må absolut være en betingelse at *Roligantoget* kan stå urørt, efter at dens roligans er stået af for at gå i Parken. Håber at dette lille problem bliver afklaret inden d. 31. marts 1993, når *Roligantoget* kører igen!

Bortset fra et lysudfald i Bcm'eren og en åben dør under kørsel kom toget planmæssigt til Aalborg kl. 7.00. Undertegnede mistede en rulle film i *Roligantoget* og nogle optegnede mistede en rulle film i *Roligantoget* og nogle optegnelser såsom litra nr. på de loko'er der var spændt for vognene m.v. Derfor også en artikel uden billed, skriver

Andreas Schmock,
Frederikshavn.

Privatbanerne



Politisk flertal vil sikre privatbanernes fremtid

I begyndelsen af oktober måned afholdtes der et møde om privatbanernes fremtid med deltagelse af trafikminister Kaj Ikkast, trafikudvalget samt repræsentanter fra privatbanernes bestyrelser og privatbanernes fællesrepræsentation. På mødet blev privatbanernes synspunkter, der generelt gik på nødvendigheden af at få ro, fremlagt. Privatbanerne ville - omend nødtvungent - gå ind på, at man skulle fortsætte med at spare ca. 2,5% om året på driften i de næste fire år, men samtidig skulle der åbnes mulighed for investeringsmidler til nyt materiel. Endelig ønskede privatbanerne at overgå til 4-årige budgetrammer i stil med den aftale DSB har opnået. Ønskerne blev godt modtaget af politikerne.

Siden dette møde har Centrum-Demokraterne med Arne Melchior i spidsen sluttet sig til Socialdemokratiet og SF i ønsket om ikke at fortsætte med de store nedskæringer i de samlede offentlige tilskud til privatbanerne.

Dermed tegner der sig et flertal i folketinget for, at privatbanerne skal fredes, og hvis banerne slipper for at skulle spare 2,5% på driften vil det betyde, at omkring 55 stillinger ved banerne kan bevares. Endvidere slutter de tre partier op om de 4-årige budgetrammer for privatbanerne.

Investeringsmidler til nye tog?

De tre partier går også ind for, at privatbanerne i de kommende år skal have 30 mio. kr. ekstra til investeringer i nye tog. Af hensyn til beskæftigelsen ønsker politikerne naturligvis, at nye tog til privatbanerne skal bygges på togfabrikken ABB Scandia i Randers, og måske bliver det så alligevel til noget med et IC2-tog.

Privatbanerne ønsker fortsat 12-15 nye dieseldrevne motortog til udskiftning af ældre materiel samt forøgelse på HHJ, GDS-HFHJ, OHJ-HTJ samt LJ.

Privatbanerne på finansloven 1993

Ønskerne om at »frede« privatbanerne for yderligere besparelser vil sandsynligvis få betydning for størrelsen af investeringsmidler til de 13 baner i 1993, og dermed vil tallene fra finanslovsforslaget, der blev omtalt i Jernbanen nr. 5/92, side 155, formentlig blive ændrede. Når disse linier læses, er finansloven for 1993 sikkert vedtaget, og de deraf følgende ændrede muligheder for privatbanernes fremtid skabt.

Hvorledes en evt. ekstra investeringsbevilling vil få indflydelse på den ellers skitserede levetidsforlængelse af de ældre Y-tog m.m. kan så blive stof til det kommende års numre af Jernbanen.

Strandby på SB er atter taget i brug som krydsningsstation. På dette foto, taget af OCMP 17. oktober, er sporet dog tydeligvis endnu ikke i brug. Ym 5 og Ys 1 er i fokus.



Lollandsbanen

Lollandsbanens godsbane mellem Maribo og Bandholm, bedre kendt som Museumsbanen, får i efteråret 1992 udskiftet en større del af strækningsspor. Materialerne til den »nye spor« er skaffet fra den totale sporfornyelse, som Lollandsbanen har foretaget mellem Nykøbing Vest og Nakskov. Brugte, men anvendelige sveller og 45 kg-skiner, hvor de nedslidte ender er skåret fra, betyder en væsentlig levetidsforlængelse af Danmarks ældste normalsporede privatbane, der om to år kan fejre 125 års jubilæum. Sporfornyelsen foretages af langtidslidende fra Maribo kommune under ledelse af folk fra Lollandsbanens baneafdeling.

I slutningen af oktober måned har Lollandsbanen påbegyndt en omfattende ombygning og renovering af Maribo station. Der indrettes nyt billetkontor og ventesal med kundebejning fra en skranke. Fjernstyringscentralen flyttes fra 1. sal til stueetagen og placeres omtrent, hvor det nuværende stationskontor ligger. Hvor der indtil begyndelsen af oktober var en mindre restauration indrettes kontorer. Ombygningen forventes afsluttet omkring 1. marts 1993.

På Nakskov station er banen ved at installere et helt nyt sikringsanlæg. I efteråret er der lagt kabler, og i november måned sættes de nye signaler op. Sikringsanlægget er af type E80 fra ABB Signal, men udbygget så der bliver mulighed for ind- og udkørsel fra ialt fire togvejsspor på stationen. Desuden vil der i sikringsanlægget også indgå de to spor ved varehuset. De forsynes med elektrisk drevne sporskifter og sikres med dværsignaler. De to spor skal kunne bruges som opstillingsspor for klargjorte Y-togstammer, således at det er muligt at få fat i en ekstra togstamme uden ekstra rangerpersonale. Når arbejdet afsluttes omkring 1. marts 1993, overtager fjernstyringscentralen i Maribo styringen af Nakskov station.

★

Søndag den 11. oktober skiftede STS til et nyt billetsystem. Også andre trafikskelskaber har planer om at udskifte deres billetsystemer til mere moderne og elektronisk baserede systemer. Der vil i et senere nummer af

Jernbanen blive redegjort for systemerne.

★

Lollandsbanen har ultimo oktober fået leveret fire nye Renaultbusser, hver med 19 siddepladser og 5 ståpladser, til bybusruterne i Nykøbing FI. De nye busser er mindre end de busser, der hidtil er anvendt i Nykøbing, og ved indretningen af busserne er der lagt vægt på komfort - ikke mindst lettere ind- og udstigning, idet gulvet er lavt og uden høje trin. De fire nye servicebusser har plads til kørestole og barnevogne, og der er mange holdestænger.

Bybusserne i Nykøbing FI. fik fra den 11. oktober nye køreplaner, og tre af de nye busser indsættes på en ny linie 1, mens den fjerde nye bybus skal køre på en servicelinie, hvis rute bl.a. kører til lægehus, rådhus, bibliotek, plejehjem og sygehus.

Lollandsbanen anskaffede i slutningen af 1991 en miljø- og handicapvenlig bus til bybusruterne i Nykøbing. Denne bus fortsætter med at køre i yderområderne, og som noget nye kører den også til Tingsted.

Skagensbanen

I løbet af foråret og sommeren 1992 er ombygningen af Strandby station til ny fjernstyret krydsningsstation fuldstændt, og i forbindelse hermed har banen taget et nyt datamatstyret sikrings- og fjernstyringsanlæg i brug. Medio oktober 1992 var Strandby og Jerup blevet koblet til det nye anlæg, og man var i færd med at opsætte nye ind- og udkørselssignaler i Aalbæk, der vil blive »flyttet« fra det gamle sikringsanlæg til det nye inden nytår.

I 1993 skal der etableres ny krydsningsstation i Hulsig med anlæg af et nyt spor 2, og endelig skal der installeres nyt sikringsanlæg på stationen i Skagen.

★

Sidste år fik Skagensbanen igen en del godstransport i form af transport af fiskeindustriprodukter fra Skagen til udlandet. Godset læsses i containere ved Fiskernes Fiskeindustri, og containerne læsses på



SB blev først med Mx'er i Jylland. Her er Mx 1041 kørt i remise 14. oktober ved siden af M 5. Foto: OCMP.

godsvogne på banens havnespor, der for nogle år siden blev omlagt og afkortet, således at der kun er plads til få vogne ad gangen, ligesom der ikke er god læsseplads ved sporene på Havnepladsen.

For at få bedre plads til at få containerne af og på godsvognene og for at komme tættere på industrierne i Skagens østhavn har banen nu efter mange forhandlinger fået tilladelse til at udbygge havnesporet ad Auktionsvej forbi Fabriksvej og ud mod Østkajen. Det første stykke ligger sporet under asfalten, men videre skal der lægges nye rille spor i vejen. Det kunne lyde ret enkelt, men

det er det ikke! Hvor sporet skal ligge, er der nemlig i forvejen et omfattende net af ledninger og rør til bl.a. el, gas og vand, og disse skal først flyttes inden sporet kan lægges. Selve anlægsarbejdet, der koster omkring 1 mio. kr., påbegyndes i november 1992.

Med det nye spor, der i den østligste ende vil få et ekstra stikspor, bliver der øgede muligheder for Skagensbanens godstransporter, der i 1992 vil nå over 25.000 tons - en samlet godsmængde, som banen ikke har haft siden 1964/65.

Et helt tog bestående af fem vogne læsset med 40-fods containere, der hver indeholdt

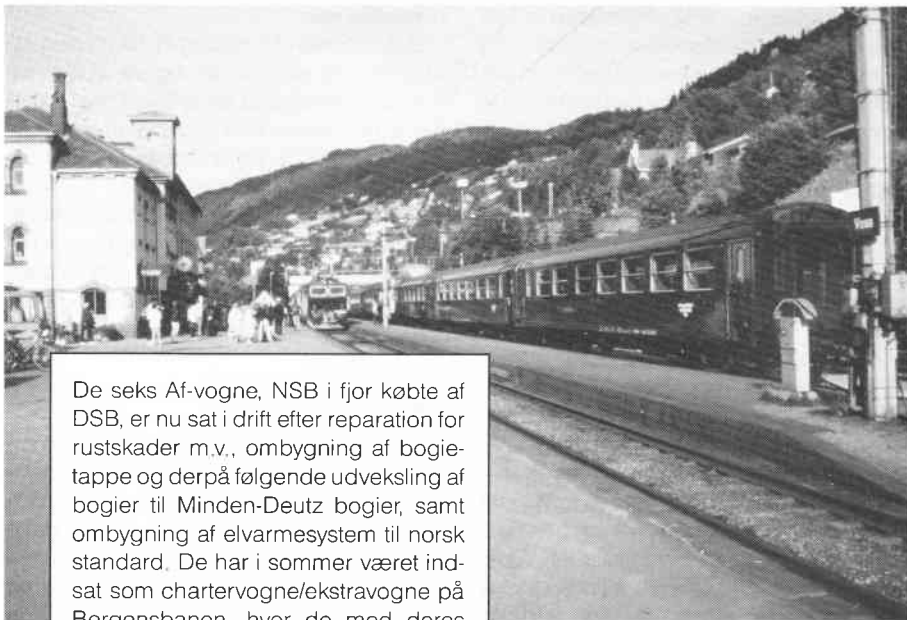
23 tons frosset fisk, samt en vogn med selve køleanlægget ankom til Skagen den 13. oktober 1992. Kunden, der skulle modtage fisken var Skagens Ny Isværk, og med hjælp fra Fiskernes Fiskeindustri blev de store containere kørt fra havnesporet til isværket med fiskeindustriens mobile containerkran. Endnu en ny godskunde til Skagensbanen, og der vil sikkert komme endnu flere, når udvidelsen af havnesporet er tilendebragt.

★

Den store stigning i godstransporterne på Skagensbanen har betydet, at banen i efteråret ofte har måttet køre flere godstog om dagen, og enkelte gange har man måttet fremføre togene med diesellokomotiverne SB M 5 og M 8 i forspand.

For også fremover at kunne klare de store godstog har banen indgået en aftale med DSB om lån af et Mx-lokomotiv, som man så senere evt. kan købe. DSB Mx 1041 ankom til Skagen mandag den 12. oktober og efter indøvelse af lokomotivpersonalet vil lokomotivet uden tvivl være en god aflastning af de to Frichs-lokomotiver. For blot et par år siden havde ingen jernbaneentusiast vel troet, at Skagensbanen skulle blive den første jyske privatbane med Mx-lokomotiver.

Privatbanerne redigeres af
Ole-Chr. M. Plum



De seks Af-vogne, NSB i fjor købte af DSB, er nu sat i drift efter reparation for rustskader m.v., ombygning af bogietappe og derpå følgende udveksling af bogier til Minden-Deutz bogier, samt ombygning af elvarmesystem til norsk standard. De har i sommer været indsat som chartervogne/ekstravogne på Bergensbanen, hvor de med deres store vinduer skiller sig tydeligt ud fra mængden: »Akvarier« på højfjeldet! »På norsk« hedder vognene B6 - populært »Danske vognene«. Roar G. Nilsson, Kolbotn, Norge, har »fanget« B6'erne - der er malet NSB-røde med sorte døre - dels på Voss station 16. juli i tog 615, der afventer krydsning med eksprestog 62 mod Oslo (på vej ind i spor 1), dels på Bergensbanens højfjeldsstrækning ved Finse, der i 1993 nedlægges og erstattes af tunnel. Datoen er 13. september og højden er ca. 1250 meter over havets overflade...

AR.

Udland



»Danske vognene« - akvarier på højfjeldet...

De seks tidligere Af-vogne er nu sat i trafik - på Bergensbanen.



Veteranbanerne

Limfjordsbanen



Sommersæsonen 1992

Sommeren 1992 blev en af de mest travle i Limfjordsbanens historie. Ud over de annoncerede plantog har der været en hel del kørsler ved siden af:

- Særtog for Aalborg Kommune i forbindelse med indvielse af et nyt naturområde i forbindelse med Aalborgs sydskov.
- Særtog for »Krumme« i forbindelse med optagelser til hans nye video.
- Særtog for et brudepar, bosiddende ved banen nær det tidligere trinbræt »Lundergårde«.
- Særtog til Skørping for forskere på AUC (Aalborg Universitets Center).
- Særtog i forbindelse med den 2. IC3 dåb i Aalborg.

For ikke at forgribe formandens beretning, skal der kun her røbes, at der i sæsonens plantog har været en passagerfremgang på ca. 35% i forhold til sidste år. Sidste år var også et godt år.

På grund af sommerens dampforbud har SB M 6 trukket syv af plantogene samt en del af særtogene.

AHJ DC 72

Det går heldigvis ikke altid, som man tror. En af følgerne af kørslerne mellem Hjørring og Hirtshals er en kontakt til Teknisk Skole i Hjørring.

Skolen havde behov for en arbejdsopgave til unge under uddannelse på skolen. Vi kunne tilbyde at stille en vognkasse til rådighed. Vognkassen er fra AHJ DC 72. I løbet af sommeren er AHJ DC 72's undervogn blevet klargjort, så alt stålarbejdet nu er overstået. Vognkassen stående på den »nye« undervogn blev kørt til Hjørring 3. oktober. Vi kan forvente, at se resultatet i løbet af sommeren 1993.

Med vognen sendte vi en kort beskrivelse, så de unge, der skal arbejde på vognen, kan få en ide om, hvad det drejer sig om.

Her lidt fra indledningen.

Museumsmateriel

Vognen AHJ DC 72 tilhører i dag veteranbanen »Limfjordsbanen« i Aalborg.

Lidt historie om vognen:

AHJ (Aalborg-Hadsund Jernbane) DC 72 blev bygget i 1916 til den private og nu nedlagte jernbane. Vognen fik da nummer (litra) D 145, nuværende nummer fik vognen i 1952.

Vognen er en kombineret post (derfor D i litraet) og 3. klasse personvogn (derfor C i litraet), 72 er et fortløbende nummer.

Vognen blev som den eneste bygget med teaktræsbeklædning. De øvrige blev beklædt med fyrretræ. Der blev bygget 3

LFB som bryllups-udstyr! Lundergårde. Foto: Martin Jakobsen.



ens vogne. Vognen var lakeret både ud- og indvendigt og forsynet med træsæder.

I 1952 blev vognen »moderniseret«. Moderniseringen betød i at udskifte de ubekvemme træsæder til nye plastbetrukne sæder, og det hele blev så malet i de sædvanlige »Aalborgfarver«.

Vognen i dag:

Vognen er den eneste eksisterende postvogn fra det dengang så store privatbaneforetagende Aalborg Privatbaner (APB), som AHJ var en del af. Vognen blev ved APB's lukning i 1969 solgt til en privatperson. I 1975 blev vognen overtaget af MHVJ, som også er en del af DJK. Vognen blev ved MHVJ anvendt som kiosk- og stationsbygning i Handest, ved Hobro, indtil Limfjordsbanen i 1991 kunne »hjemføre« vognen til Aalborg.

Vognen var tænkt som et supplement til Limfjordsbanens bestand af små personvogne, 5 stk., fra forskellige danske privatbaner, men inden ibrugtagningen af vognen forestår der et større restaureringsarbejde.

Lidt om vognens fremtid:

Vognen skal efter endt restaurering fremstå som vognen var »dengang«, d.v.s. som en lakeret vogn udvendigt og indvendigt, dog med de »nye« plastsæder og malet postafdeling. Postafdelingen nyindrettes som togkiosk med de dertil hørende faciliteter, såsom bord og skabe m.v.

Limfjordsbanen vil med idriftsættelsen af en nyrestaureret AHJ DC 72 få opfyldt flere ønsker. Blandt andet kan vi nu få styr på vore kioskaktiviteter, salg af kaffe, jernbanebøger, postkort og lignende. Ligeledes har det længe været et stort ønske for Limfjordsbanen, at kunne disponere over en »Aalborgvogn«, samt at kunne tilbyde flere siddepladser i vore veteranog.

Vognhallen

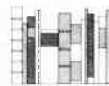
Arbejdet med vognhallen skrider fortsat fremad. Vi er nu begyndt at beklæde hallen med stålplader og vi er begyndt at bearbejde portene. Vi håber at kunne lukke hallen, inden vinteren er over os.

Udstillingen

Vi har i dagene 10. og 11. oktober 1992 deltagere i en udstilling i Stadionhallen i Aalborg. Udstillingen, som var et led i jubilæumsaktiviteterne i forbindelse med byjubilæet i Aalborg, skulle vise byens borgere, hvad de, som ikke orker at dyrke sport, kunne bruge fritiden til.

Vi deltog sammen med to modelbaneklubber, HO-Aalborg (1:87) og Aalborg Modeljernbane (1:45) under mottoet »Jubilæum på skinner«. Under udstillingen fik vi knyttet mange og gode kontakter, som vi vil »dyrke« i fremtiden. □

Boganmeldelser



Ud at køre med damptog af Hans Gerner Christiansen Eget forlag

»Ud at køre med damptog« er møntet på det yngre publikum, som ikke har haft de store muligheder for at hitte ud af, hvordan det imponerende apparat - et damplokomotiv - egentlig fungerer.

I et dagligdags og let flydende sprog forklares om lokomotivets virkemåde, og bogen er med et omfang på 40 sider og en pris på 45 kroner overkommelig at anskaffe for det publikum, den er ment for.

I teksten kan garvede jernbaneentusiaster nok næppe hente mange oplysninger, man ikke før kendte, men de mindre praktisk mindedede kan få en chance for at finde ud af, hvordan det egentlig hænger sammen.

Hvad »de garvede« til gengæld kan glæde sig over, er de 2 farve- og 26 sort-hvide illustrationer, der tydeligvis ikke blot er tænkt som instruktive detalje-fotos, men også som »appetitvækkere« for jernbane-hobby'en som sådan.

Miljø-beskrivelse og stemning i disse fotos er simpelthen fremragende, og både fotografernes evner, billed-redaktion og tryk-

teknik har levet op til dette. Bare som billedbog kan den ikke anbefales varmt nok. Her kan betydeligt dyrere billedbøger som f.eks. »Strejftog«-serien hente nyttig inspiration, hvad angår billedkvalitet, trykteknik og skaphed...

Da bogen formentlig hurtigt er udsolgt, er der god lejlighed til - i næste oplag - at rette en forståelses-mæssig fejl, der er så grov, at salg Otto Busse ville rotere i sin grav som drivhjulene på en P-maskine, hvis han hørte det: På side 8 i bogen og i øvrigt atter på s. 14, kan man læse: »Den damp, vi har taget fra kedlen, er 100 grader, for ved den temperatur koger vandet«....

FORKERT! Den korrekte forklaring kan læses f.eks. i DSBs udmærkede lærebog, Damplokomotivet og dets Betjening, der på andre felter har dannet grundlag for »Ud at køre med damptog«. Sammenhængen mellem damptryk og temperatur i mættet

damp - dvs. i et lokomotiv uden overheder, f.eks. en F-maskine - er fast. Jo højere tryk, des højere temperatur: F.eks. 120 grader ved én atmosfæres overtryk og 191 grader ved 12 atmosfærer, hvilket er det mest normale tryk for danske våddamp-lokomotiver. Sammenhængen kaldes også »Mariottes lov«. Teorien kan f.eks. i DSB-værkets 1925-udgave findes i bd. 1, p. 30-39, under de basale fysiske love for damplokomotivet.

Når denne tilsyneladende lille fejl behandles så omfattende, er det fordi det handler om selve princippet, der får et damplokomotiv til at køre i stedet for at holde hjælpeløst stille, som det ville gøre, hvis dampen virkelig kun var 100 grader varm.

Men - fejlen er nem at rette, og bogens miljöbeskrivelse taber ikke ved den. Køb den - hvis du når det inden den bliver udsolgt!

Anders Riis

Foreningsnyt



Kommende møder i København

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

Onsdag den 13. januar 1993 kl. 19.30:

»En enkelt København - Beijing, tak«. Verdens længste togrejse oplevet af John Rasmussen, MHVJ, og Bent Jacobsen, der viser billeder og fortæller rejseoplevelser fra Rail Tour's store tur til Rusland og Kina i september.

Onsdag den 10. februar 1993 kl. 19.30:

»Hvad sker der på Københavns Godsbanegård?«

Transportchef Bent Planvig, Godsregion København, fortæller om arbejdet på landets største godsstation.

Mødedatoen, 10. februar, kan blive ændret. Besked kan senest 1. februar høres på DJKs telefonavis.

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

Der holdes åbent hver sidste tirsdag i måneden fra kl. 19 til kl. 22. Alle er velkomne.

BJ

Møder i Midtjysk Afdeling

Fredag den 19. februar 1993 kl. 19.30

i mødelokalet i »Pille 3« på Århus H station.

Fredag den 19. marts 1993 kl. 19.30

i mødelokalet på Randers station.

Fredag den 23. april 1993 kl. 19.30

i mødelokalet i »Pille 3« på Århus H station.

På gensyn! Bestyrelsen.

Nyt fra foreningen

I sidste nummer af bladet var girokortet til næste år indlagt. Desværre er nogen stykker faldet ud under uddelingen. Kontakt sekretariatet hvis dit mangler. Så får du straks et nyt.

Der skal lyde en varm tak til de medlemmer, der allerede har betalt. Der skal også lyde en tak til de, der har givet bidrag. Der er sendt kvitteringer. Hvis du giver bidrag til foreningen og ikke får en kvittering inden selvangivelsestid næste år, så vær venlig at kontakte sekretariatet så den sag kan bringes ud af verden.

Siden denne rubrik startede i nr. 3 har der både været bestyrelsesmøde og møde i forretningsudvalget. De væsentligste ting har været at godkende budgetterne for næste år. Vi er nu igang med regnskabet for det forgangne år. Det ser ud til, at foreningen får et pænt men ikke prangende resultat.

Som du kan se andetsteds i bladet er der indkaldt til generalforsamling i 1993. Husk, at der kun er adgang for medlemmer, der har betalt kontingent for 1993.

FJ

Læserne skriver

»If You Can't Beat Them - Join Them...«

Det kendte ordsprog skal ikke opfattes som noget forsøg på at slå på tæven i Dansk Jernbaneklub - det dækker over en skæg oplevelse, jeg havde for nylig i forbindelse med den dejlige tur »rundt om husene« fra Nørrebro Station med D-maskinen.

Jeg har været jernbaneentusiast i mange år - men især aktiv for godt 20 år siden, hvor jeg rejste landet rundt på samtlige strækninger og fotograferede - især privatbanerne ØSJS og VLTJ, hvor jeg blev godt modtaget. Det har givet mange store oplevelser - men siden har mit arbejde ikke levnet fritid nok til at dyrke interessen for alvor.

Min veninde har jeg kendt i flere år - men hvad skulle man sige til hende?

Hvis jeg havde bildt hende ind, at jeg spiste wienerbrød med tæerne, at jeg samlede på frimærker fra Ydre Mongoliet - og at jeg legede med dukker oppe på loftet, ville hun forstå mig.

Men at jeg interesserede mig for jernbaner - og at det var en del af min tilværelse - så måtte jeg bestemt være lidt til en side - ak....

Indtil for nylig, da jeg endelig fik lokket hende med på den omtalte udflugt med et »rigtigt« damplokomotiv!

Hendes første tur med veteranog.

Hvem mon det pludselig var, der under hele turen absolut skulle stå uden på forperonen og have kulrøg i make-up'en?

Hvem mon det pludselig var, der ikke kunne se sig mæt på D-maskinen - og hvem mon det var, der (uden tilladelse) steg på på lokomotivet og stillede spørgsmål til besætningen om alt mellem himmel og jord?

Tjah - gæt 3 gange...

Nu forstod hun for alvor min mangeårige begejstring. Efter den oplevelse syntes jeg godt, at jeg kunne tillade mig at melde mig

ind i DJK for åbent og ærligt at stå ved min interesse. Og nu læser hun i øvrigt også bladet og stiller mange spørgsmål.

Vi har meget til gode - hun har f.eks. aldrig prøvet at køre med en Triangelvogn eller en rød skinnebus. Hun ved også for lidt om de trafikpolitiske omstændigheder, om hvorfor lige netop den bane blev anlagt netop der - og nedlagt igen.

I øvrigt glæder det mig meget, at DJK også beskæftiger sig så levende med moderne trafikpolitik - og ikke forfalder til et image som en flok sentimentale museumsinspektører.

Som forening kan DJK - med den naturlige jernbanehistoriske indsigt - uden tvivl være med til at forebygge de værste trafikpolitiske fadæser både nu og fremover. Ikke mindst med et historisk kendskab til de kostbare fejltagelser, der tidligere er begået, og som i dag tvinger politikerne til at bygge eller udvide vejanlæg i stedet for at tænke sig om. Selv om et gammelt Danmarks-kort måske med al ønskelig tydelighed beviser, at der faktisk en gang lå en jernbane netop fra punkt A til punkt B.

Jeg glæder mig meget til gennem DJK at »genopdage« min gamle interesse - ikke mindst fordi veninden nu også er begyndt at få øjnene op for den og dele den med mig. Vi glæder os til at komme ud og køre igen!

Mange venlige hilsner

Jan Gustavsén

Møder i andre foreninger

Sporvejshistorisk Selskab

Onsdag den 3. feb. 1992, kl. 19.30:

Trafikpolitisk ordfører for Socialdemokratiet, Helge Mortensen, MF, taler om planerne for udvikling af den kollektive trafik. Mødet finder sted på Frederiksberg Kommunes bibliotek, foredrags-salen, Solbjergvej 23, som er tæt ved Frederiksberg station.



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. Jensen Ole-Chr. M. Plum
(DSB) (Privatbanerne)
Esthersvej 19, Holmevej 8,
2900 Hellerup 4340 Tølløse

Bent Jacobsen Jakob Stilling
(Foreningsnyt) (Udland)
Maj Allé 62, Svalevej 7
2730 Herlev 2900 Hellerup

Bladekspedition

DJK, sekretariatet, Kalvebod Brygge 40,
1560 Kbh. V. Tlf. 33 93 20 02

Annonceekspedition

DJK, Kalvebod Brygge 40, 1560 Kbh. V.,
v. Jan Forslund, 42 42 04 52. Giro 9 27 58 00

Distribution

Adresseændringer og reklamation af udeblevne numre meddeles til det lokale postkontor. Medlemmer i udlandet bedes dog meddele adresseændringer til Bladekspeditionen. Reklamation af fejledekspeditioner og fejledeksemplarer sker ligeledes hertil.

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

»jernbanen« udsendes 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

Det sker i DJK:

Tid	Sted og sag	Se side
13/1	Møde i København	206
26/1	Vogn-ex. aften	206
27/1	Møde i Aalborg	157
27/1	Fyns afd., generalforsamling	208
10/2	Møde i København	206
19/2	Møde i Midtjysk afd., Århus	125
23/2	Vogn-ex. aften	206
24/2	Møde i Aalborg	157
7/3	DJKs generalforsamling	208
19/3	Møde i Midtjysk afd., Randers	125
30/3	Vogn-ex. aften	206
23/4	Møde i midtjysk afd., Århus	125



DANSK JERNBANE-KLUB

Foreningens generelle adresse

Dansk Jernbane-Klub, sekretariatet,
Flemming Jakielski, Kalvebod Brygge 40,
1560 København V. Tlf. 33 93 20 02

Foreningens telefonavis: 33 33 86 97

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

Medlemskontingent 1993 og indbetaling

Ordinære medlemmer kr. 245,00
Juniormedlemmer
(under 18 år 1.1.1993) kr. 160,00
Husstandsmedlemmer kr. 160,00
Firmakontingent
(inkl. 6 annoncer à 1/8 side) kr. 2000,00

Adresse: Dansk Jernbane-Klub, kassereren
Kalvebod Brygge 40, 1560 Kbh. 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,
Islebrovej 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 Makhholm (suppleant),
Uglevang 16, 2. - 3450 Allerød. Tlf. 42 27 54 53.
- * betyder valgt af generalforsamlingen.
- o betyder valgt af banerne.

Dansk Jernbane-Klub, Salgsafdelingen

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,
arbejdshold.**

Museumsbanen Maribo-Bandholm

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

Mariager-Handest Veteranjernbane

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

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,
Staa, 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).

Hæng remise

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

DJK Ordinær general- forsamling

Søndag den 7. marts 1993 kl. 10.00 afholdes ordinær generalforsamling i Englesalen, Niels Steensens Gymnasium, Jagtvej 183 B, 2100 København Ø.

Dagsorden:

1. Valg af dirigent.
2. Beretning om foreningens virksomhed i det forløbne år og oplysning om planerne for det kommende år.
3. Godkendelse af det reviderede regnskab, der skal være medlemmerne i hænde senest syv dage før generalforsamlingen.
4. Fastsættelse af kontingent og evt. optagelsesgebyr for det følgende kalenderår (1994).
5. Indkomne forslag.
6. a. Valg af medlemmer til hovedbestyrelsen og to suppleanter i henhold til lovene & 4.
6. b. Valg af to revisorer og to revisorsuppleanter i henhold til lovene § 4.

Forslagene til optagelse under punkterne 4, 5, 6a og b i dagsordenen skal være formanden i hænde senest 6 uger før generalforsamlingen, d.v.s. senest den 24. januar 1993.

Gyldigt medlemskort skal forevises ved indgangen til generalforsamlingslokalet.

Flemming Jakielski

jernbanen
*ønsker læserne en
glædelig jul
og et godt nytår*

Fyns afdelingen afholder Ordinær generalforsamling

DJK's Fyns afdeling indkalder hermed til ORDINÆR GENERALFORSAMLING **onsdag den 27. januar 1993 kl. 19.00** i H.C. Andersen stuen, DSB Restaurant, Odense Banegård. Dagsorden ifølge klubbens love. Indkomne forslag skal være formanden i hænde senest onsdag den 13. januar 1993.

Da DJK var ung

Efter generalforsamlingen vil DJK's formand Bent Jacobsen fortælle og vise lysbilleder om DJK i 60'erne og 70'erne. Det bliver et spændende tilbageblik af foreningens mange tiltag i de to årti. Så derfor, snyd ikke dig selv, mød op onsdag den 27. januar.

Bent Andersen

Salgsafdelingen

NYHEDER

Nye postkort: I forbindelse med udgivelsen af »På sporet af 1992« har forlaget Holsund fremstillet yderligere fire nye postkort, og da mange har spurgt efter de fire postkort, som forlaget udgav i 1991, bringer vi her en fuldstændig liste over Holsund's postkort:

1991-serien:

- HOL 1: Lyntoget »Kongeåen« med litra MA deles i Kolding, og kører mod henholdsvis Struer og Sønderborg, 1989.
- HOL 2: VLTJ YBM 17 ved Lemvig Havn, endestationen for »Lemvig Bjergbane«, 1991.
- HOL 3: Kultotoget fra Esbjerg til Herning ved Borris med My 1150, juli 1991.
- HOL 4: Ni-vogns intercitytog med IC3 materiel og MF 5028 i front ved Birke-
de syd for Viby S, september 1991.

1992-serien:

- HOL 5: DSB My 1158 med regionaltoget nær Gødstrup syd for Haslev, 29. maj 1992.
- HOL 6: DSB IC-sæt 54 og 35 på Lillebæltsbroen, 29. maj 1992.
- HOL 7: DSB Me 1508 regionaltoget nær Skodsborg på Kystbanen, 6. juli 1992.
- HOL 8: GDS-HFHJ Ym 12-Yp 25-Ys 50 med Ym 2 på slæb syd for Frederiksværk, 7. august 1992.

Derudover har DJK og forlaget HOLSUND fremstillet postkortet:

7512: MHVJ's veteranog på Vestbanen. SB M 2 - VNJC 25 - APBM 1 ved Løne mellem Nr. Nebel og Nymindes-
gab, 2. august 1992.

Pris: 3,- kr. pr. stk. + 4,50 kr. i porto. Årsserierne kan erhverves for 10,- kr. pr. serie.

★

Under Vingehjulet, DSB 1945-1960,

af Torben Andersen. Forlaget Lokomotivet har taget initiativet til udgivelsen af den første bog i en serie med titlen »Under Vingehjulet«, hvor man i tekst og ikke mindst billeder vil skildre dagligdagen ved DSB. Bogen er illustreret med mange fine fotos fra DSB's jernbanemuseum samt private arkiver. På 64 sider i A4-format er der blevet plads til 90 fotos med jernbanemiljøet både med og uden tog. Prisen er 170,- kr. (inkl. forsendelse).

Kalender med tog.

Fredensborg Modelbane udgiver en kalender for 1993 i A5-format med billeder fra GDS, HFHJ og HHGB. Der bliver et ark for hver måned. Pris (inkl. forsendelse): 35,- kr.

★

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

HCH og OCMP