



jernbanen

3

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

JUNI 1993



33. ÅRGANG

LØSSALG KR. 45,00



Forsiden: Så kører Ma-lyntogene i Polen! Med overgangen til sommerkøreplanen søndag den 23. maj 1993 begyndte man endelig at køre med de gamle Ma-lyntog i Polen. Det nye regionale selskab, Lubuska Kolej Regionalna er hjemmehørende i Zielona Góra. Togene kommer bl.a. til at køre på strækningerne Wolsztyn-Sulechów, Wolsztyn-Nowa Sól og Slana Slaska Kolsko, hvor bl.a. adskillige danskere gennem de seneste år har fotograferet den ordinære drift med damptog.

Kørslen med personførende damptog på de nævnte strækninger ophører samtidig, i stedet indsættes damplokomotiverne i tre

daglige togpar Wolsztyn-Poznan samt mellem Leszno og Zbaszyn. Foto på forsiden i Wolsztyn af Ole-Chr. M. Plum fredag den 14. maj, hvor Ma 462, AM 502 - BMK 533 og BS 484 bl.a. kørte prøvetog på strækningerne til Sulechów og Nova Sól. Billedet nederst på denne side er fra Kolsko under samme prøvetogskørsler (Foto Ole-Chr. M. Plum).

GM-gruppen Danmark arrangerede den 27. marts 1993 afskedskørsel med MY 1104, som nu er solgt til en norsk GM-gruppe, der vil bevare den unikke maskine med den oprindelige »gamle udstødning«.

MX 1040 røg forøvrigt med i købet. Som det ses af billedet fra Assens er der tilkommet en yngre generation jernbaneentusiaster bl.a. samlet i den nævnte gruppe samt i Danske Diesel Venner. Det er som om der skal en truende udrangering af ældre materiel til for at skabe en ny generation; således da dampen ophørte, og da »de gamle på 30-45« drog land og rige rundt for at se på MO. Lykkeligt er det, at vores fælles interesse får yngre ben at gå på.

Foto den 27. marts af Mogens Duus, med en stor del af de godt 100 turdeltagere, som var begunstiget af høj martshimmel.

Indhold

Ved bommen (7)	68
Ho Hå Hot	70
Med Mørseren ad jyske bakker	71
Med jernbanelods gennem Europa.....	75
Det gamle fotografi (6).....	78
Jernbanearkæologi: Om vognkasser ...	79
Signalhuse (1)	82
Jernbanenyt kort fortalt.....	88
• Privatbanerne	88
• Veteranbanerne (med køreplan)	89
Boganmeldelser.....	91
Foreningsnyt.....	92
Sporhunden / Wilcke 70 år	96

Nr. 4 ventes udsendt ca. 25. august 1993.

Tidsfrister:

Sidste frist for stof til nr. 4/93 - 1. juli 93.

Sidste frist for stof til nr. 5/93 - 1. sept. 93.

Dette nummer af »jernbanen« er afleveret til Avis-postkontoret den 20. juni 1993.



Redaktørernes hjørne

Ryd forsiden!

- Ja, sådan var tankerne, da et brev ankom til redaktionen netop under færdiggørelse af 1. korrektur den 22. maj. Brevet var fra Skatteminister Ole Stavad (S), og er nedenfor gengivet i formindsket udgave, men det måtte med. Skatteministeren har ledsaget brevet med det lovforslag af 19. maj 1993, som efter forventelig godkendelse, vil betyde en klækkelig økonomisk forbedring af alle jernbaneklubber med dampdrift, og i særdeleshed DJK, som årligt har måttet poste titusinder af kroner i kulafgift til statskassen. Hvis loven vedtages med ikrafttræden 1. januar 1994 er der ydermere i lovforslaget taget hensyn til denne sommers kørsler, idet »undtagelsen for jernbanedrift« træder i kraft dagen efter vedtagelsen; sådan.

Det er glædeligt og prisværdigt at politikerne har lyttet til DJK's mange og seriøse henvendelser, og efter brevet at dømme har de mange skriverier i »jernbanen« også gjort indtryk. En urimelig skat på kørsel med historisk dampmateriel af høj kulturel betydning får nu forhåbentlig dødsstødet. Der er sikkert mange veteranbanefolk, som under de igangværende forhandlinger om den nye skattereform krydser fingre, men mon ikke fornuften her sejrer.

Prøv dampen

Sidste år lagde den langvarige sommer-tørke dampen øde på vore mange veteranbaner, så mon ikke ganske mange er sultne efter at opleve den ægte vare her i år. Vi har haft et rekordagtigt tørt forår, men vær vis på, at damplokomotiverne står klar til mange ture og oplevelser. På side 90 kan du se årets aktuelle kørsler i DJK regi, og det er adskillige. Vingerne er strakt ud til næsten hele landet, og der køres nu flere tog på almindelige hverdage i sommerferien. Et specielt arrangement skal dog fremhæves, nemlig D-maskinegruppens kørsler ved Tølløse, som næsten 100% sikkert vil blive fremført af ØSJS nr. 6, der efter næsten 30 års arbejde er køreklar. Nyd maskinen, nyd kørslerne overalt i landet, og tag familien med. Du har som medlem selv ret til een gratiskørsel på hver af vore tre »hjemmebaner« i Maribo, Aalborg og Mariager, blot du tager din girokvittering med.

Stof til bladet

I dette nummer af »jernbanen« har vi søgt at få ryddet lidt op i de mange historiske artikler, som ofte må afvente det aktuelle stof. Enkelte af artiklerne er modtaget i 1991, men det er ikke usædvanligt at et manuskript ligger over så længe, hvis det er tidløst. Vi forsøger dog altid at dele sol og vind lige, således at der ikke går for lang tid mellem modtagelse og offentliggørelse. Stof er der nok af for tiden, men som altid skal det ikke tages som udtryk for, at vi er mætte; tværtimod, alt modtages med tak, og alt bliver normalt trykt


jernbanen
DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

33. årgang nr. 3, juni 1993

jernbanen
Vasevej 19 A, 2840 Holte
42 42 04 52

Redaktion
Jan Forslund
Anders Riis (ansv.)

Adresser - se bag i bladet.

på et eller andet tidspunkt. I skrivebordskuffen ligger p.t. følgende artikler, som blot afventer ledige sider i bladet, når det aktuelle stof har fået sin part: - Flere Poul Thiesen historier, Signalhuse, Fredericiabanen 125 år, To tysklansartikler, Nyt fra Sydafrika, Jernbanebroer (artikel i mange dele), Amagerbanen, Rigsrevision om Privatbanerne, Nedlagte baner (9), Det gamle fotografi, Kina, DJK's materieltegnelse (måske i nr. 4), De Baltiske lande, Lokomotivførerhistorier (dem får vi mange af efter opfordringen i sidste nummer), Rønne H, og meget meget mere.

Så der er noget at glæde sig til - udover at kulafgiften nu sandsynligvis bortfalder. Nederste billede er med kul til »gammel pris«, under D-maskinegruppens kørsel den 3. maj på Slagelse-Næstved banen. Foto Ole, Chr. M. Plum.

Redaktørstolen / Jan Forslund

 **Skatteministeriet**
Ministersekretæren

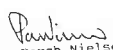
København, den 21. maj 1993.

Til
Tidsskriftet "Jernbanen"
Vasevej 19 A
2840 Holte.

Skatteminister Ole Stavad har bedt mig fremsende vedlagte lovforslag om ændring af kulafgiftsloven, idet ministeren henviser til tidligere artikler i "Jernbanen" om kulafgiften på veteranbanedrift.

AF lovforslaget fremgår det, at kul til jernbanedrift, herunder veteranbanedrift fremover vil være fritaget for kulafgift, hvis loven vedtages.

Med venlig hilsen


Jens Perch Nielsen



Ved bommen (7)

Redaktionen fangede S-togschef Erik Maglehøj under pressemødet ved DSB's årsberetning. Det blev til en snak om økonomi, benzinpriser, visioner... i særdeleshed knyttet til S-togsdriften.

Interviewer: Jan Forslund

DSBs regnskab udviser fortsat beskedne fremgange. Er det tilfredsstillende?

DSB forbedrede det økonomiske resultat i 1992 med 55 mio. kr. til et driftsunderskud på 1042 mio. kr. mod 1097 mio. kr. året før.

Udviklingen i afsætningen på DSBs forskellige produkter blev alt i alt ret beskedne - men med relativt store forskelle produkterne imellem. Det afspejler bl.a. den stagnation dansk økonomi er inde i, men også at vilkårene på transportmarkedet er vanskelige.

På S-togsområdet opnåedes i 1992 en resultatforbedring på 48 mio. kr., hvilket jeg finder særdeles tilfredsstillende.

Antallet af S-togsrejser er vel nærmest stagnerende. Er benzinprisen skurken eller...

Der er ikke tvivl om, at benzinprisudviklingen - sammenholdt med udviklingen i taksterne - er en medvirkende årsag til at DSB har vanskeligt ved at fastholde markedsandele. Det gælder især de længere rejser.

På S-togsområdet har andre faktorer nok så stor betydning. Den store tilbagegang i beskæftigelsen, især i København, dels begrundet i lavkonjunktoren, dels i den fortsatte udflytning af arbejdspladser, koste passagerer i S-togene.

Hvordan skaffer vi flere passagerer i togene - hvad kan DSB gøre - Hvad kan samfundet gøre?

På de længere rejser er konkurrencen med privatbil stor - og her spiller benzinprisen en rolle.

Jeg ser imidlertid optimistisk på situationen, nu hvor alle IC3 tog er leveret. Det giver bl.a. mulighed for nye produkttilbud som »IC Flyvebåd«, hvor IC3 tog til Kalundborg kombineres med flyvebåd mellem Kalundborg og Århus.

Endvidere lancerer DSB til sommerkøreplanen en ny pendlerorienteret køreplan i regionaltrafikken øst for Storebælt.

På S-togsområdet vil en vækst i hovedstadsområdet og især i København skabe grundlag for fornyet passagerfremgang. I den sammenhæng har Øresundsforbindelsen og Letbanen til Amager stor betydning. Derudover kan S-togstrafikken styrkes ved at forbedre forbindelserne på tværs - f.eks. i form af forlængelse af Frederiksbergbanen til en Ringbane Hellerup-Sjælør. På kortere sigt satser S-togsdivisionen på - uden at udvide omkostningerne totalt set - på en fortsat forbedring af udbuddet (grundpro-



Foto: Christoffer Regild/Ragnarok

duktet). Senest er besluttet også at etablere dagtimelinier mod Farum, Ballerup og Hillerød fra efteråret 1993, således at DSB på alle »fingrene« - på nær mod Klampenborg - kan tilbyde kunderne mindst 10 minutters drift.

Hvordan ser du isoleret på, at en rejssende efterhånden møder færre og færre DSB-ansatte i forbindelse med en rejse?

I den politiske rammeaftale for DSB for årene 1990-93 er det forudsat, at DSB inden for perioden skal reducere personalet fra 21.800 i 1990 til 20.600 i 1993.

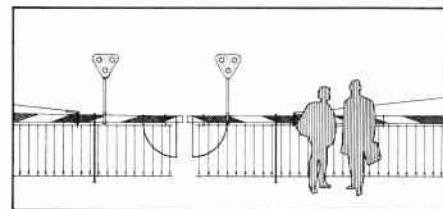
Disse krav opfylder DSB selvfølgelig, og hovedparten af reduktionen, som har omhandlet en bred vifte af personalekategorier, er klarert ved naturlig afgang.

F.s.v. angår det »synlige personale«, altså den del som vores passagerer møder på deres rejser, er der sket reduktioner på nogle områder som led i en effektivisering af salgsapparatet, medens der for andre personalekategorier er sket en forøgelse. F.eks. er antallet af S-togsrevisor øget med 30% de senere år.

Der er altså ikke tale om noget entydigt billede.

Det spøger i kulissen med kraftige forbedringer af Frederikssundsbanen - dobbeltspor er nævnt?

Vi har allerede i dag overbelagte tog i morgenmyldretiden fra Stenløse og indefter. Og Frederikssundsfingeren rummer et betydeligt potentiale for byvækst, men rea-



liserings tidspunktet er usikkert. Hertil kommer, at der i Københavns- og Frederiksborg amter er ønske om nye stationer (Måløv knudepunkt, Gl. Ølstykke og Store Rørbæk). Det kan ikke lade sig gøre uden dobbeltspor.

Med de nye S-tog, som jo har en 35% større kapacitet, løses en del af pladsproblemet i togene. Men i bedste fald er S-togsparken først udskiftet et par år ind i det nye årtusinde.

Et andet spor er en stor investering. DSB er i øjeblikket ved at belyse økonomi og teknik i en etapevis udbygning på vej mod Frederikssund. En første etape vil måske kunne etableres i slutningen af 90'erne. Men vi skal først diskutere finansiering med amter og kommuner.

Hvornår ser vi de første prøvekørsler med de nye S-tog, og hvordan vurderer du iøvrigt de nye S-togs muligheder?

I følge kontrakten mellem DSB og LHB/Siemens vil det første togsæt blive leveret til DSB i september 1995 og det andet togsæt i november 1995. Disse togsæt vil blive testet i en ni måneders periode, således at eventuelle fejl kan blive rettet inden togsæt nummer tre leveres.

Hvad angår mine forventninger til de nye S-tog, så må jeg sige, at de er store. De nye tog byder på mange fornyelser, og jeg føler mig overbevist om, at de vil kunne være med til at trække flere passagerer over i togene. Med den højere kapacitet vil vi kunne tilbyde nye pendlere siddepladser - også i den mest travle del af myldretiden, og uden for myldretiden øges siddekomforten. De nye tog har fuld gennemgang og gennemsyn i hele toget, og der vil være flexrum, så det f.eks. vil blive lettere at have barnevogne og cykler med i toget. Endelig kan nævnes, at når vi har tilstrækkelig mange togsæt, er det muligt at reducere køretiderne, hvilket, vi har erfaring for, vil øge passager-tallet.

Hvad sker der ved de forestående S-togsjubilæer?

I 1993 er der en række delstrækninger på S-banen, som har fødselsdag. Det gælder:

- Birkerød-Hillerød som 25.05. fylder 25 år (med elektriske tog).
 - Glostrup-Taastrup som 26.05. fylder 30 år.
 - Valby-Glostrup som 17.06. fylder 40 år.
 - Solrød-Køge som 25.09. fylder 10 år.
- Ovennævnte jubilæer vil blive fejret på forskellig vis, medens der i 1994 vil være et større arrangement, når S-banen den 03.04.1994 fylder 60 år.



Fra fremlæggelsen af DSB's årsberetning på Færgeren Sjælland i april måned ses Erik Maglethøj til venstre. Foto Jan Forslund.

Endelig kan nævnes, at det den 24.06.1993 er 60 år siden, at DSB modtog det 1. S-tog. DSB repræsenterer derfor et renoveret 1. generationstog.

Hvad forventer du af den igangværende organisationsudvikling i DSB?

Arbejdet med at udvikle DSBs organisation har sin baggrund i en række trafikpolitiske beslutninger, bl.a. nedfældet i EFs transportministerråds direktiv af 29. juli 1991 om udvikling af fællesskabets jernbaner.

Direktivet understreger bl.a., at jernbanetrafikken skal drives på kommercielle vilkår, men at der stadig skal være mulighed for at yde tilskud til ikke-rentabel trafik, der betragtes som samfundsmæssig ønskværdig.

Jeg forventer, at DSBs »nye« organisation vil skabe en meget stor fukusering på

kunden, fordi vi kraftigt markerer de forskellige produkter. Desuden bliver der en langt større økonomisk gennemskuelighed for de enkelte DSB-produkter, så vi får mulighed for en bedre styring.

Derudover vil der følge en lang række andre positive ting med i kølvandet på ændringerne, alt afhængig af hvilke frihedsgrader DSB ender med at få, hvilket jo til syvende og sidste afhænger af vores politiske ejere. □

Genoprettelse af nedlagte baner?

Folketinget diskuterede den 17. marts i år et forslag til folketingsbeslutning fremsat af SF (Tommy Dinesen) om genoprettelse af nedlagte jernbaner.

Trafikministeren (Helge Mortensen) var positiv over for ideen i og tankerne med forslaget, men fandt dog, at spørgsmålet burde indgå som en integreret del af den trafikplan, som et flertal i Folketinget har besluttet sig for at man vil have lavet. Ministeren inviterede derfor SF og andre oppositionspartier til et samarbejde om trafikplanlægningen, når den kommer på Folketingets bord engang i efteråret.

Venstre udtrykte behersket velvilje overfor forslaget og pegede bl.a. på, at der syntes at være en idé i at anlægge bane fra Thisted til Hanstholm i forbindelse med en styrkelse også af søtransporten. Det radikale Venstre var også generelt godt tilfredse med forslaget, men henviste, ligesom ministeren, til at forslaget burde ses i sammenhæng med den kommende trafikhandlingsplan.

Også Kristeligt Folkeparti var generelt positiv over for tankerne i forslaget.

Det konservative Folkeparti og Fremskridtspartiet erklærede sig derimod som modstander af forslaget, som man nærmest anså for overflødig. Centrumdemokraterne ytrede sig af en eller anden grund slet ikke om forslaget.

Det bliver interessant til efteråret at følge debatten om trafikhandlingsplanen og se, om SF's forslag om genåbning af visse jernbaner vil sætte sig spor i debatten.

B.J.

ANNONCE



NSB Verksted Sundland
v/ Håkon Lindberg
Postboks 2415 Strømsø
N-3003 DRAMMEN
NORGE

**Vi utfører alt arbeid i forbindelse med
revisjoner, reparasjoner og nybygging
av kjeler til damplok, samt andre
reparasjoner på damplok.**

Trykkprøving og inspeksjon gjøres på stedet.

Skriv og be om mere informasjon.

Announce

Ultimate Indiesels Danske Diesel Venner (DDV)

Er du interesseret i dieseltogmaskiner, så se
medlemsbladet "Dieselnyt"
Information om og indmeldelse i DDV:
Henrik Bro Lund, Bakkevej 39, 5210 Odense NV,
Tlf. 66 11 93 34 (bedst efter 20,00)

DJKs rejserabat med DSB - vær med

Få yderligere oplysninger om,
hvordan du bliver medlem af
rabat-ordningen ved
sekretariatet - se side 95

Ho Hå Hot

Gæt hvilken station

Af Niels Erik Jensen

I Jernbanen 4/92 skriver Frank Nielsen om »hvad kælderens gemte«, en beskrivelse af forkortelsernes mysterium i årene 1934 til 1975.

Spændende læsning, som jeg synes fortjener en fortsættelse i form af en beretning om forhistorien, både hvad angår forkortelser, og også lidt om de navne-/stave-ændringer, der igennem tiden er foretaget.

Historien om stationsforkortelser

Hvornår begyndte DSB (eller rettere: de selskaber, der lå før DSB) på at anvende forkortelser? Ét er sikkert, med indførelsen af elektrisk telegraf i 1856 var man tvunget til at have et »kaldesignal« for hver abonnent på linien. Om man har indført forkortelserne ved den lejlighed ved jeg ikke, men noget taler for det. Tjenestekøreplanen fra 1881 og opefter medtager forkortelser.

Da banerne øst og vest for Storebælt ikke havde samme ledelse og derfor var drevet som to selvstændige selskaber, ja så fik stationerne også tildelt forkortelser uden skelen til, hvad der foregik på den anden side af bæltet.

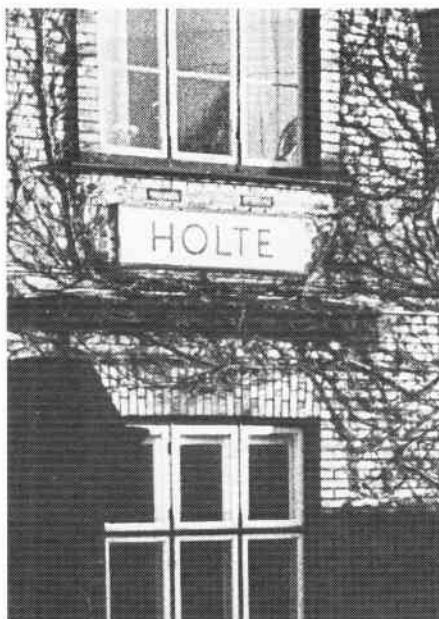
Da de statsejede baner i Øst- og Vestdanmark stod foran sammenlægning stod man over for det problem, at flere stationer havde samme forkortelse. Man gik så i gang med et større cirkus for at få fjernet alle de sammenfaldende forkortelser. Dette arbejde forløb over flere år og var først og tilendebragt, dog med enkelte undtagelser, i 1889. Der ses ikke nogen tydelig retningslinie i, hvordan man er gået frem med at ændre forkortelserne, idet der tilsyneladende er ændret lige mange i øst og i vest. Noget kunne tyde på, at mindre stationer har måttet ændre til fordel for større, men det modsatte er også tilfældet.

Spørgsmål om retskrivning melder sig også i denne forbindelse. Taastrup - der jo ligger i øst - måtte ændre forkortelse fra Ta, som Tarm beholdt, til Tå. Da »å« først optræder i forbindelse med indførelsen af den »nye« retskrivning fra 1949, må man sige, at banerne har været forud for deres tid. Spørgsmålet er, om morsealfabetet har haft tegnet »å« allerede dengang?

Holte, Hovedgård m.fl.

Ved den store ændring i 1889 var de fleste ændringer ret enkle. I de tilfælde, hvor to stationer havde samme forkortelse, blev den ene ændret til en ny »logisk« (forståelig) forkortelse.

Der er dog enkelte tilfælde, hvor den første



Ho, Hå eller Hot. I alle fald Holte station. Foto i 1972 af Jan Forslund.

ændring i 1889 ikke faldt heldig ud. Holte og Holstebro havde begge oprindeligt forkortelsen Ho. Holstebro gik af med sejren og beholdt sin forkortelse, mens Holte måtte ændre sin. Set med nutidens øjne ville Hol have været den helt rigtige forkortelse (blev dog først brugt fra 1924 til Holbøl), men tilsyneladende har man haft en idé om at begrænse sig til 2 bogstaver (dog ikke overholdt, Skive Holdeplads = SkHp). Man valgte istedet Hå som forkortelse. Den vakse læser vil nu sige: »Hvad så med Hovedgård?« Det var ikke noget problem, for Hovedgård hed oprindeligt Hv, og derfor var der ikke noget problem med Holte.

Derimod var der problemet med Hvalso, som allerede havde forkortelsen Hv, så Hovedgård blev ændret til Hy (hvor er logikken?). Nu var alle problemer løst, men kun til 1896. Hylke blev ophøjet fra billetsalgssted til station og skulle så have tildelt en forkortelse. Jeg kan levende forestille mig hvilke problemer det kunne give, hvis to nabostationer havde så ulogiske forkortelser. Resultatet blev så, at Hovedgård afgav sin forkortelse til Hylke (Hy), Hovedgård snupede så Holtes (Hå), hvorefter Holte måtte ud og finde en ny; her faldt valget så på Hot. Det kunne den lige så godt kunne have fået ca. 6 år tidligere!

Denne store omflytning af forkortelser er så vidt jeg ved den største og mest komplicerede, der er foregået til dato.

Stavemåder og navneskift

Hvorfor har Skjern så haft forkortelsen Sj, selvom stationen først i 1951 fik sit »j« i navnet? Dette hænger sammen med, at det

var tredje gang stationen kom til at hedde Skjern. Fortiden fortaber sig tilsyneladende i noget rod. I tjenestekøreplanen fra 1895 staves stationen »Skern«, men på et Danmarkskort fra 1897 staves den med »j«. Jeg vil tro, at stationen fra starten har heddet Skjern, men at der er foretaget en navneændring en gang i løbet af 1890'erne.

I 1903 blev der i tjenestekøreplanen foretaget en gennemgribende ændring af stavemåderne, og enkelte stationer skiftede samtidig navn. Skjern blev forsynet med et »j« sammen med Køge, Gedser, Gedesby, Nykøbing F, Gentofte, Espergærde m.fl., blot for at nævne dem på Sjælland. Dertil kom så Københavns mange banegårde. København H/G/Ø blev til Kjøbenhavn H/G/Ø, mens Frederiksberg kom til at hedde Kjøbenhavn F, og Nørrebro kom til at hedde Kjøbenhavn N. Alle beholdt dog deres forkortelser. De stationer, der fik tilføjet et »j« i 1903, tabte efterhånden »j«'et igen, for Skjerns vedkommende i 1931/32. Dermed har Skjern i 3 perioder haft den samme stavemåde.

Kjøbenhavn N og F blev igen til Nørrebro og Frederiksberg i årene 1910 - 1913, og Kjøbenhavn Ø blev til Østerbro og i 1934 igen ændret til Østerport.

Ligesom ændringerne med »j« har der været ændringer hvor »e« er blevet til »æ« (Sønder-Bjerre - Sønder Bjærg), og bindestreger er kommet og gået. I 1949 fremkom »å«'et der erstattede »aa«. I 1980'erne er så fremkommet idéerne om at tilbageføre stavemåden til »aa« (Ålborg-Aalborg).

Trinbrætter fik også navne

Oprindeligt var det kun stationerne, der havde forkortelser, men efterhånden fik også billetsalgsstederne, holdepladserne og sidesporene forkortelser. Da DSB i slutningen af 1920'erne opfandt trinbrætterne, fik de efterhånden også tildelt forkortelser med et »t« i enden. Dermed brød man helt med forsøgene med at holde sig til kun to bogstaver i forkortelserne.

Afslutning:

Som det kan ses, er en stations forkortelse ikke entydig, når man begynder at skue tilbage, så studier i gamle skrivelser og andre materialer, hvor forkortelser kan forekomme, må til stadighed foregå med en »oversættelse« ved hånden. Forvirringen er ikke blevet mindre af, at nedlagte stationers forkortelser er blevet genanvendt.

Prøver man så at drage stationsnumrene med ind i billedet, ja så får man et ret kaotisk billede frem, idet der først i 1932 kom nogenlunde styr på disse numre, men dét er en helt anden historie... □

Med Mørseren og Døllern op ad de jyske bakker

*En rejsebeskrivelse anno 1964 med dampen oppe...fra dengang
»verden endnu ikke var af lave«*

Tekst og fotos: Poul Thiesen

En kold novemberdag i 1964, da jeg i al min ungdom kom kørende ad Fredericias vinkelrette, lige gader på datidens tohjulede »skrig«, en Velosolex, blev jeg standset af lokomotivmester Andersen, der var venligsindet:

- Hvis du har lyst til en tur i førerhuset på et damplokomotiv, der skal trække et persontog til Århus, kan jeg arrangere det. I morgen. Om jeg ville? Aftenen gik. Natten lige så. Spændingen var stor. Dagen op- randt, omsider. På maskindepotet i Fredericia holdt i morgendisken de lange rækker af damplokomotiver. Nogle kolde, andre varme. Hvem af dem skulle trække persontog- get til Århus?

N 209 og 210 - nej, det var godstogslokomotiver. H 792 var det heller ikke. H 800 og de to R-maskiner 946 og 959 så heller ikke ud, som de snart skulle ud at bestille noget. Så stak et hovede ud af førerhuset på en R-maskine, 953 - hjemmehørende i Århus - og sagde: - Er det dig, vi skal have med?

Derpå var R 953 et smut i kulgården for at få fortøring til den lange tur op langs østkysten. Den bakkede ind på den legendariske skydebro, som kunne vende og dreje efter alle kunstens regler. Så gik turen baglæns i adstadigt tempo blandt snesevis af dværghugsignaler - hvoraf de fleste var så venlige at vise 45 grader til ære for os - og ind til perron 2, hvor hele herligheden ventede.

»Herligheden« var en pakkvogn, litra Eco, og en enlig Cp-vogn. Disse vogne - samt R 953, lokomotivføreren, fyrbøderen samt mig selv - udgjorde en væsentlig del af formiddagspersontoget til Århus med stop overalt.

Dengang, for flere end 25 år siden, kørte kun enkelte personførende tog med damp. Det skete nærmest på »afbud«. De rejsende, som steg op fra perrontunnelens dyb og skulle ind i toget, studsede. - Nå, er det sådan en gammel een, der kører i dag, syntes de med al tydelighed at tænke.

Et grønt 3-tal, det daværende afgangssignal i spor 3, tændtes. Togføreren fløjtede afgang. Ikke med trillefløjten, som vi kender i dag, men med det gode, gamle fløjt.

Lokomotivføreren kvitterede. En arm rakte ud af maskinen. Så fløjtede 953 lystigt. Vi kørte.

Vi lunter derudaf

Der skulle ikke lægges de store kræfter i R



R 953 velforsynet med kul og vand forlader kulgården på Fredericia maskindepot. Bagest til venstre den gamle motorremise, som forlængst er nedrevet.

953 for at starte med en Eco-vogn og en Cp-vogn. Vi luntede såmænd bare derudaf - op ad bakken forbi Fredericia Rangerbanegård, hvor en blanding af Mh'ere og sorte, halvbeskidte F-maskiner kørte rundt.

Fyrbøderen skovlede. Hældte og pumpe-ede derpå vand på kedlen og kiggede efter vandstanden. Lokomotivet og tenderens gulv dansede og slingrede forskudt for hinanden under kørslen. Lokomotivføreren tændte piben, medens han med vanlig kendermine tog bestik af sporskifter, strækning og diverse signaler i retning mod nord.

Pjødsted - første sted vi standsede - er i dag ren nostalgi. Stationen blev nedlagt i 1974. Indtil da en lille, hyggelig station med rosenbed på perronen. Alt er væk i dag. Desværre lykkedes det ikke Fredericia kommune, trods mange anstrengelser, at finde penge til at få flyttet Pjødsted station ind til museumsarealerne i Jernbanegade som led i et arbejdsløshedsprojekt.

Op i fart - på vej til Børkop og Brejning, der ligger et stenkast fra hinanden, og hvor en enlig eller to skulle med toget mod Vejle.

- Jeg hedder Døllern

Efter Brejning kom Munkebjerg Skov, hvor bøgen i årtier har sat danmarkrekord: Den første i landet, der i maj springer ud.

Her står også »manden« - altså ham i haven til højre, ned mod Vejle Fjord: En stor træfigur, som lige fra tidernes morgen (i hvert fald siden min barndom) har stået og hilst på passagererne. Til alles store undren.

En dag - måske når jeg bliver pensioneret og får god tid - vil jeg gøre det til mit sidste livsværk at opsøge netop denne ejendom og finde ud af, hvad der ligger til grund for måske Danmarks mest kendte træfirug.

R 953 løb af sig selv ned af bakken mod Vejle, med fjorden blinkende til højre. I takt med maskinens afslappede friløb syntes også lokomotivføreren at kunne tage sig et par minutters frikvarter.

- Jeg hedder Døllern - hva' hedder du, spurgte lokomotivføreren, en let aldrende mand, som jeg kendte fra gaden i Fredericia, hvor han ofte kom cyklende til og fra »banens« kolonihaver.

Døllern, som han benævnte sig, hed i virkeligheden Deleuran. Men Døllern var åbenbart normal udtale. Selv for dem, der hed det. Og forklaringen er:

I 1650, da Fredericia By på kongebud skulle anlægges som fæstning, manglede Frederik den Tredje borgere.

Af den grund fik bl.a. fransk-reformerte religionsfrihed i Fredericia - som det første sted i Europa. De samlede derpå i Frankrig deres pik-pak og drog til Danmark. Navne som Deleuran, Honore, Devantier, Dufresne, Villefrance og mange flere kom til at dominere fæstningsbyens borgere, der boede i ly bag voldene.

Efterkommerne blev i mange år boende i Fredericia. De var i mellemtiden blevet mange flere. Og alle pæredanske. Adskillige af dem udtalte - selv højt op i vor tid - deres navne på dansk. Lige ud af landevejen. Lokomotivfører Deleuran - det var i hans egen udtale Døllern.



Øverst ophold på Vejle H. R 953, i hvis forende fyrbøderen inspicerer, forspændt Eco- og Cp-vogn. Blot få år forinden kunne man har møde Vandelbanens skinnerbusser, som i banens sidste driftsår inden lukningen i 1957 forlængedes fra Vejle Nord til Vejle H. Nederst R 953 med persontoget Fredericia-Århus på Daugaard station. Såvel R 953, Eco-vognen, Cp-vognen som Daugaard station er borte.

Et andet faktum, sådan nærmest som en bibemærkning, er at mordere, misædere, røvere, fallenter, horekarle og andet godtfolk også fik asyl i Fredericia i årene efter 1650. De skulle blot holde sig i skindet fremover. De blev nogle af grundpillerne i den nye by. Adskillige af deres efterkommere bor i Fredericia.

DSB lægger i dag et nyt spor ved Fredericia - ikke underligt, at man gerne vil uden om den by.

En svend fra 1917

Der var god tid i Vejle. Der blev læsset gods ind i Eco-vognen. En enlig perronvogn trisede væk efter endt mission.

Ellers var der stille. Var det virkelig kun syv år siden, vi her på Vejle H kunne møde en skinnerbus?

Det var rigtigt nok. Vandelbanens skinnerbus kørte de sidste år inden nedlæggelsen i 1957 på statsbanespor højt over Vejles gader og små huse ind til Vejle H - håbede vel at kunne kapre lidt flere kunder og fortsætte sin eksistens. Men nej, det gik ikke.

Fyrbøderen gik, denne dag i november, en tur rundt om maskinen. Han havde smørekanden med. Derpå blev stænger, skruer og andet mekanisk dejlighed kigget efter. Fik en klat af de dyre dråber.

Også jeg gik en tur rundt om R 953 i Vejle. På cylinderen sad fabrikspladen. Her kunne jeg se, hvor gammel 953 var. Bygget i Wintherthur i Schweiz.

Skønt bygget i 1917 kom R 953 og sine medsøstre først til Danmark i 1918. En god forsinkelse på et år. Også det fik det skæbnesvangre skud mod Prinsen i Sara-

jevo på samvittigheden - og derpå startede den første verdenskrig.

Afgang igen. Til venstre lægger vi Heringbanens spor bag os. Her sås ofte den obligate Mo'er med et par personvogne, der kom ind til Vejle fra Grejsdalens idyl.

Turen gik langs Ibæk Strandvej. Det var før motorvejsbroen. Hvor så der pænt ud - hvis I forstår?

- Du kan tro, at den bakke kan give problemer, sagde Døllern, da R 953 på vores alle sammens vegne pustedede godt op af bakken mod Daugaard gennem den skov, som i menneskealder er blevet beundret af tusinder af togpassagerer. Men problemer giver skov og bakke ikke i dag, fortsatte Døllern, nu hvor vi blot har en Eco- og en Cp-vogn på krogen. Når bladene falder, og vi har en ordentlig slæber med os, kan det ske, at vi går i stå på de fedtede blade.

I stå gik vi lidt efter - blot planmæssigt. Vi holdt i Daugaard, der engang endnu bestod som station. I lighed med Pjedsted er den i dag blot et minde. Et bart areal, hvor der »ikke rigtig er noget«, vidner om, at her har været et eller andet engang.

I et par generationer var det travle menneskers arbejdsplads. Her har mennesker mødtes. Her har mennesker taget afsked - og hvis stedet har kunne tale, har der været mangen en beretning at høre.

Hedensted, Løsning og i hast forbi trinbrættet Eriknauer - for her var der ingen grund til at standse. Snart var vi i Horsens.

- Prov lige at se her, sagde Døllern, da vi sindigt begyndte at bremse - og jeg kan umiddelbart huske, hvorledes Døllern pegede med piben til højre.

Her gik engang Juelsminde-banen, fortalte Døllern, som naturligvis huskede alt om den lille privatbane, der pløjede sig gennem Bjerre Herred, men som afgik ved døden en dag i 1957, da der heller ikke var brug for den.

Medens R 953 med påhæng holdt i Horsens, kunne passende skues til venstre. Her anedes lidt af fordums storhed: Remiserne til de nedlagte Horsens Vestbaner, der gik til Rask Møller med forgrening til Thyregod og Ejstrupholm. Vestbanerne drog deres sidste suk i 1962.

I 1964 eksisterede banen til Silkeborg endnu. »Danmarks smukkeste privatbane«, som nogle kaldte den (titlen arvede den efter Vejle-Vandel-Grindsted-banen) var repræsenteret ved nogle røde skinnerbusser, som - erindrer jeg - på denne novemberdag holdt og ventede på tur.

Det skulle snart være netop dem, der kørte for sidste gang. I 1968 lukkede banen Horsens-Bryrup-Silkeborg.

- Hvem er ham, som I har med, hørte jeg togtføreren spørge lokomotivføreren ude fra perronen i Horsens. De svarede, at det var en af de her »jernbanetowlige«.

- Nåååh, ikke andet, svarede togtføreren. Jeg troede, at det var en af de unge ingeniører fra Århus. De plejer jo aldrig at hilse.

Bemærkningen står levende i min erindring her først i 1990'erne - midt i mindet om en god tur.

Fra Horsens gik rejsen mod Skanderborg. Til højre lå Horsens statsbaneremise. Her inde bag porten i remisens enlige spor holdt dengang en flot R 963, der var hensat efter stor revision og var i mønsterværdig stand. Den ventede på bedre tider. De kom - og siden var R 963 atter i sving.

På sporene ved siden af remisen endte mange F-maskiner deres dage. Her blev F 442 hugget op. Adskillige af de høje F'ere, der var så kendt fra de sønderjyske baner, huggedes også op på sporene i Horsens.

De pløjede

Skønt det nu er ca. 25 år siden, husker jeg så grundigt turen. Det var en af de novemberdage, hvor solen overraskende stod så tydeligt på himlen. Det var næsten vindstille. Og den stille vind, som trods alt kom, var nordenvind. Det forårsagede klart vejr. Skyggerne blev mørke og hårdt afgrænsede.

R 953 - sort som den var - stod i klar silhuet.

Træerne var nøgne. Bladene var faldet af. Nu lå de lyse og tørre på jorden.

De ellers så grønne og frodige marker var under forvandling. Den ene Ferguson-traktor efter den anden kørte på markerne til højre og venstre for os. Markerne inddeltes i striber og felter. Et par generationer måger fulgte skrigende traktoren og ploven - tilsyneladende uden mål og med.

Fyrbøderen, hvis navn jeg ikke kan huske, og lokomotivfører Døllern fortalte hinanden - helt hen over hovedet på mig - at nu pløjes der hist, nu pløjes der her, nu falmer skoven, samt »nu har han da repareret på det tag længe nok, bliver han da aldrig færdig?«

De kendte åbenbart hele strækningen som deres egen bukselomme. Fra andre lokomotivfolk har jeg hørt senere, at i det job følger man gevaldigt med i årstidernes skiften: Nu er de begyndt at så. Nu høstes der. Køerne er kommet på markerne igen.

Døllern og fyrbøderen var i hvert fald ingen undtagelse.

Jeg - der interesserede mig især for det køretøj vi befandt os i - bemærkede røgen til venstre for R-maskinen. I dag ville køerne flygte i sand rædsel, når et monster af en R-maskine i røg og damp kom kørende.

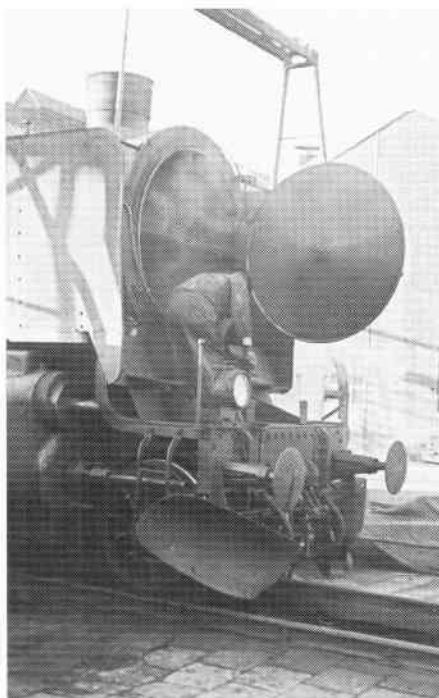
Endnu dengang i 1960'erne kendte selv køerne damplokomotiverne. De steder, hvor de endnu stod på græs, stod de såmænd sindigt og tyggede drøv - lod som de ikke havde een tanke i livet. Eller stod med rumpetten til, svingede med halerne og tog for sig af græsset.

Hvilket sand idyl.

Passagemængden lille

Fyrbøderen klatrede ned fra tenderen. Han havde i fire-fem minutter stået på toppen af den og skovlet kul længere frem. Og så kørte vi - igen.

Når man dengang startede fra Skanderborg og skulle mod nord - ja, så stod man



Fyrbøderen har åbnet røgkammerdøren på R 953, der her holder i kulgården i Århus. Det er et støvet og beskidt arbejde. Men det skal gøres.

på tåspidserne i sidegangen og kiggede til venstre. Over til Skanderborg lokomotivkirkegård.

Den var i de år så småt under afvikling. Blot kort tid før stod der stribevis af uvrirkomme dampmaskiner. P 925 og 927. PR 901 og 905. E 965 og 968. H 784, 787, 788 og 799. T 299, D 878. F 450. R 960 og 961. Og mange, mange flere.

Inde i den gamle rundremise - omkring hvilken alskens ukrudt havde kronede dage - holdt Jernbanemuseets lokomotiver, nemlig A 159, O 318, K 563 samt den gamle Mx'er.

A 159 og O 318 var flotte og nylakerede. K 563 var i en ikke særlig god stand. Den var mere hvid end sort. Fuglene i redeerne i toppen af remisens havde vist, hvor lidt respekt de havde for aldrende, uombyggede K-maskiner.

Fra Skanderborg gik det op ad bakke, og R 953 lagde kræfter i. Kort efter Skanderborg kunne man til højre se jernbanens oprindelige linieføring. Banen blev nemlig flyttet i forbindelse med anlægget af dobbeltsporet først i dette århundrede.

Vi standede ved de små stationer mellem Skanderborg og Århus. Nogle få stod af og på. Ikke imponerende i antal.

Turen var snart slut. R 953 var på det tidspunkt en af de få to-cylindrede R-maskiner, der stadig var i drift. Ja, Århus havde stationeret et eksemplar yderligere, nemlig nr. 948, og i Fredericia residerede den to-cylindrede 946, også en Winthert-hur-maskine.

Det var et skønt lokomotiv, R-maskinen. Den så kendte tegner Aage Rasmussen, der fabrikerede lyntogsplakaten, har heller ikke kunnet stå for R-maskinen. På hans

flotte plakat, der i årtier prydede alle jernbanestationer, kommer R-maskinen imponerende brusende gennem nattermørket.

R-maskinen var vitterligt et lokomotiv, der var alsidigt. R'erne trak ikke blot person- og eksprestog. De kørte ofte med gods. Selv på den bakkede jyske længdebane, som vi netop kom trillende af, kunne R-maskinerne ses trække lange og tunge godstog.

»Mørseren« var R-maskinens øgenavn - hvad det så end kom af. Nu trak Døllern regulatoren i død stilling - for ned af den lange Hasselagerbakke mod Århus gik det lystigt og næsten af sig selv. Fuld fart ned mod endestationen.

Lange rækker af vogne, både til højre og venstre. Det var, og er, Århus. Enhver jernbaneentusiast håber, at han for en kort stund kan lide af »personlighedsspaltning«, når han kører ind mod Århus, for han vil så gerne kigge ud af vinduerne i begge sider. Han skal have det hele med.

Ganske langsomt kørte vi gennem spor-skifterne og tager kurs mod mørket - derinde under Bruuns Bro. På gaden deroppe på broen kører sporvognene. Fra Kongsvang til Dalgas Avenue.

Århus H.

Turen er slut. En perronvogn iler til Eco-vognen. Lidt gods skal ud af pakvognen. De få passagerer, der er med, stiger ud af Cp-vognen og begiver sig hen mod trappen - på vej op i Smilets By.

En »lille grøn« holdt ude på rangersporene. Den er nu på vej ind for at hente Cp- og Eco-vognen. Vi andre bliver blot spændt af - af samme mand, som netop har fjernet slutlygterne, der på hele strækningen Fredericia-Århus har blinket beskedent i det skarpe sollys, og dermed måske til ingen verdens nytte. Døllern »giver en arm« til portøren. Med et fløjt forsvinder vi ind i det »sorte dyb« på Århus H.

Vi kommer tilbage. Bakkende, - og målet er Århus remise, hvor R 953 til daglig bor og har hjemme.

Denne novemberdag triller vi roligt og stille ind i kulgården. Der kommer kul på. Det støver »af Pommern« til. Masser af vand hældes på tenderen, for R 953 har været en tørstig kammerat på turen op gennem det østjyske landskab. Fyrbøderen åbner røgkammerdøren. Der kommer varm og støvet aske ud. Han skovler - stående derude på fronen ved siden af lygten.

Et imponerende syn - under lokomotivet - nede i graven når det fyger med gloende slagger fra fyrkassen.

Jo, naturkræfterne har skullet lægge sig i selen for at bringe Døllern, fyrbøderen, undertegnede samt de få passagerer op til Jyllands hovedstad.

R 953 med besætning er ikke alene. Her på Århus maskindepot holder en stribe Q-maskiner. Nogle uvrirkomme, andre varme - på vej ud på arbejde eller netop hjemkommet derfra.

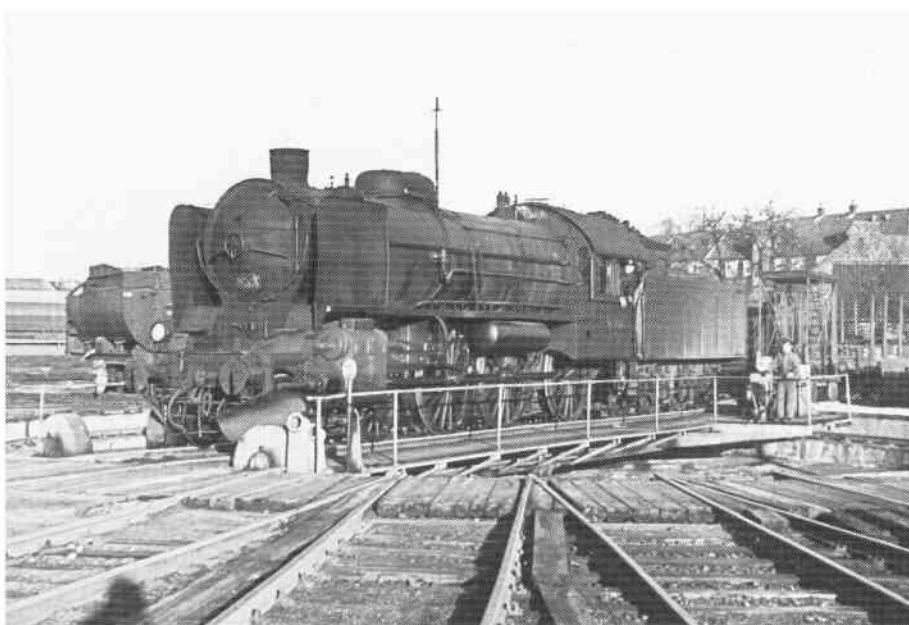
Et par E-maskiner med deres karakteri-

stiske badekarstender holder også i Århus. Tre D-maskiner fortrinsvis til brug på Grenåbanen holder her. Det er 885, 899 og 900.

Der holder en enlig tender ved drejeskiven i kulgårdens nordende. 965 står der på den. Lokomotivet til denne tender så vi for en god halv times tid siden. E 965 holdt nemlig i Skanderborg. Hvorfor lokomotiv og tender denne novemberdag holdt i hver sin købstad, fortæller sig i glømselen.

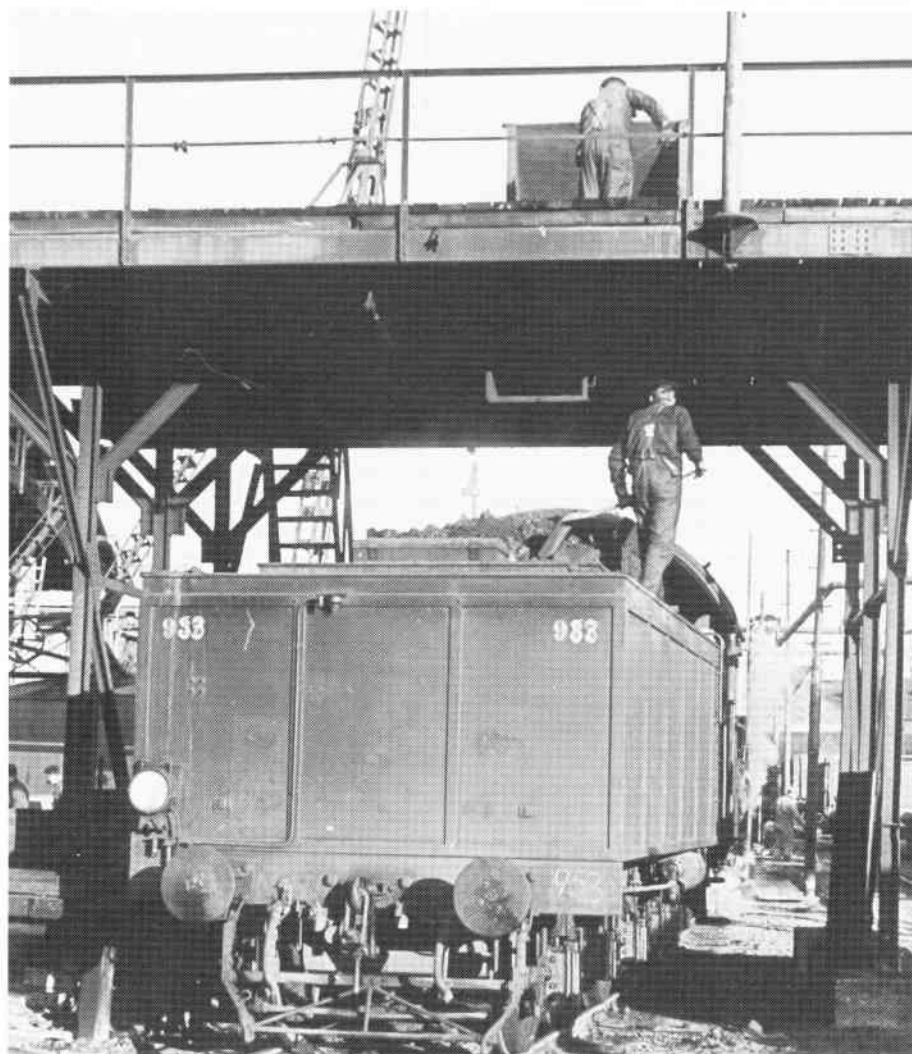
R 953 vendes på drejeskiven. Parat til at køre i remise. Så siger R 953, Dollern, fyrbøderen og jeg farvel til hinanden. Fra novemberdagens rige kontraster ruller 953 indendøre - sidelæns på skydebroen køres den ind på et spor i den bagerste og mørkeste ende.

Dens konturer ses tydeligt - de store røgskærme, som R-maskinen slet, slet ikke fødtes med, men som blev påmonteret først i 30'erne.



R 953 får kul i Århus. Bemærk påskriften på tenderen. Der er malet 937, men medens 9-tallet er »bevaret«, er der med kridt skrevet 53, så alle kan se, at her er tale om 953. Hvorfor 953 dengang kørte rundt med tenderen fra 937, melder historien ikke noget om - men en omlakering gad man åbenbart ikke. Et bevis på det snarlige farvel til dampen.

Ovenover vendes R 953 på drejeskiven på Århus maskindepot, inden den ruller ind i mørket i remisen. Bemærk til venstre for 953 tender fra E 965. På det tidspunkt stod E 965 i Skanderborg.



Nu pustes ud blandt diverse dampkolleger og motormaskiner, indtil der atter bliver bud efter 953.

Hjem fra Århus

Hjemturen til Århus H fra remisen pr. apostlenes heste ad diverse betydende gader, for her kørte sporvognene. Linie 1 og 2 fandt hinanden i skøn samdrægtighed fra hver sin retning ved banegården, hvorfra de fortsatte ad samme spor ned gennem hovedgaden i retning mod domkirken. Vel var Århus ikke København - men sporvognene »smagte« jo lidt af fugl.

Togturen hjem til fallernes, misædernes, horkarlenes og de fransk-reformertes by foretog pr. eksprestog. Og My. Under mere behagelige former - trods alt.

Hvorledes Dollern og fyrbøderen kom hjem, ved jeg ikke.

Men jeg har da set dem siden. □

Danmark for fuld damp

Ønsker du en billig, utraditionel ferie, der også er spækket med jernbaneoplevelser??

Så er »Danmark for fuld damp« noget for dig. En uge rundt i Danmark med dampen oppe, og kammeratskab, tosomhed, hygge, samvær og udflugter i højsædet.

Læs nærmere på køreplanssiden.

JF

Her ser du...

...Jernbanens mindste annoncestørrelse
- du får den for 88 kr. ex. moms JF/AR

Med jernbanelods gennem Europa

1937 byggede De forenede Automobilfabrikker 6 motorvogne til Jugoslavien. En forfatter beskrev turen fra Odense til Beograd

Af Asger Christiansen

1930'erne var år med lavkonjunkturer, arbejdsløshed og svigtende ordretliggang for dansk industri. Derfor udfoldede man store bestræbelser på at få eksportordrer fra det store udland. Denne indsats blev også gjort af producenterne af jernbanemateriel. I de fleste tilfælde nåede man ikke længere end at udarbejde projekter og give tilbud, men nogle eksportordrer blev det dog til. AVS Frichs i Århus leverede diesellokomotiver og motorvogne til Siam (nu Thailand). Vognfabrikken Scandia i Randers byggede sovevogne til Siam, godsvogne til Litauen og Ægypten samt personvogne til Persien (nu Iran). De forenede Automobilfabrikker opnåede at sælge rangertraktorer til Indien og Ægypten foruden motorvogne til Jugoslavien.

Ordren på Triangel-vogne til Jugoslavien kom på et meget belejligt tidspunkt for De forenede Automobilfabrikker. I begyndelsen af 1930'erne var fabrikken ramt af et brat fald i efterspørgslen på motorvogne fra danske jernbaner. Det blev tildels opvejet af en voksende efterspørgsel på lastbiler og rutebiler, som De forenede Automobilfabrikker producerede i stort antal i de år. Alligevel var virksomhedens økonomi meget dårlig, hvilket understregedes på aktieselskabets generalforsamling i juni 1934. Her kunne formanden, fabrikant Thrige, i sin be-

retning for 1933 oplyse, at den årlige omsætning var faldet til 1,6 mill. kr. - mod 4 mill. kr. året før, hvoraf halvdelen repræsenterede jernbanemateriel. Resultatet var et betydeligt underskud, og fremtiden så ikke for lys ud, da man kun havde fået en enkelt mindre ordre fra en privatbane. Tillige var salget af automobiler også stagnerende. Heldigvis kunne fabrikant Thrige bringe forsamlingen en enkelt glædelig nyhed. Efter lange og svære forhandlinger havde Triangel fået en ordre på 6 motorvogne til statsbanerne i Jugoslavien. Vognene skulle leveres året efter - altså i 1935.

Forhandlingerne med de jugoslaviske statsbaner JDZ havde stået på i et par år, og oprindeligt var der tale om en kæmpeordre på 6-8 mill. kr. (den endelige ordre lød på 1 mill. kr.). Leverancen drejede sig om tre forskellige typer motorvogne; nemlig en stor og en lille normalsporet motorvogn og en smalsporet type. Forhandlingerne førtes bl.a. med den jugoslaviske trafikminister Radivojewitsch, der angiveligt forlangte provision af det store beløb. Det ønskede De forenede Automobilfabrikker ikke at honorere, og dermed sluttede sagen i første omgang.

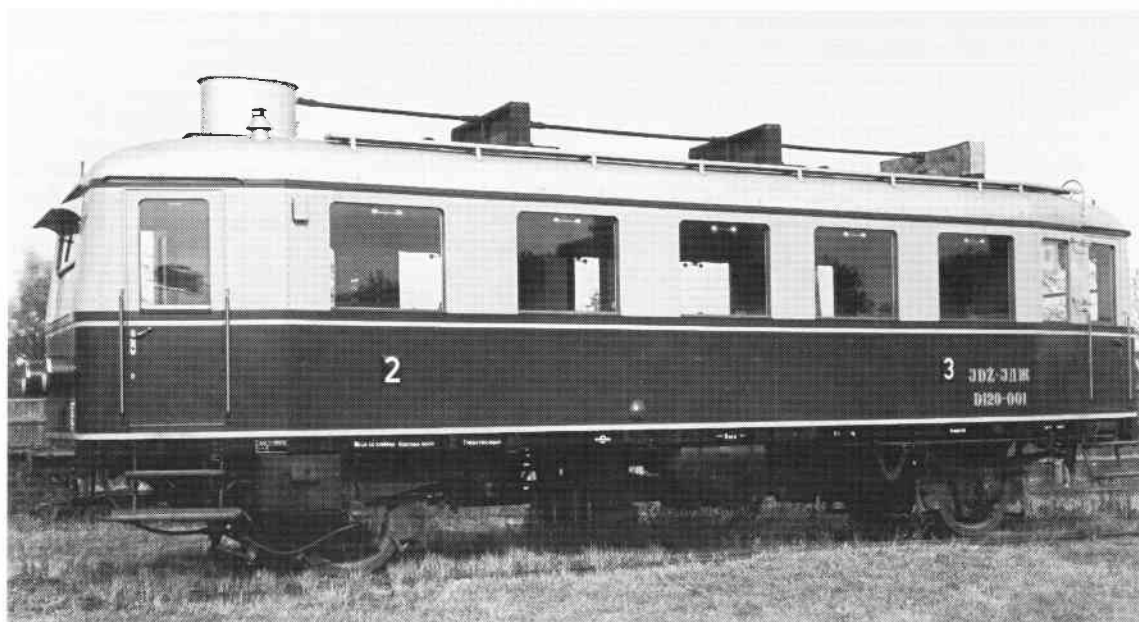
Kort efter brød skandalen løs i Jugoslavien, for trafikministeren havde været involveret i flere andre sager om bestikkelse, og



Under den 2300 km lange rejse overnattede man i Uelzen, Fulda, München, Salzburg, Jesenice og Zagreb (Kort: LGJ).

Radivojewitsch måtte træde tilbage fra sin ministerpost.

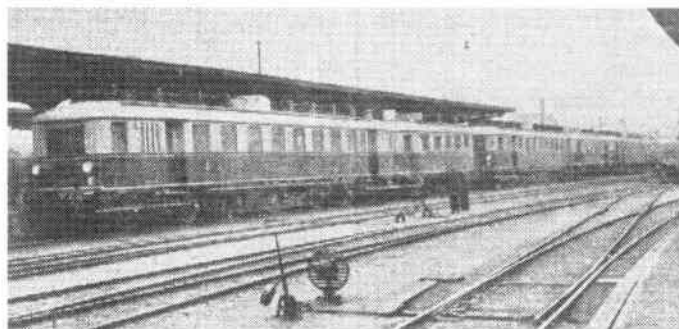
Kort efter blev forhandlingerne genoptaget efter en stor indsats af den danske gesandt og den danske handelsattaché i Beograd. Medlemmer af den jugoslaviske jernbanelkommission besøgte fabrikken i Odense i tre uger, hvorefter man i midten af 1934 kunne afslutte kontrakt om 6 normalsporede mo-



De tre små vogne havde hver plads til 50 passagerer. Vognkassernes nederste halvdel var grøn, den øverste del grå.
(Arkiv: HGC)



Ved afgang fra Odense ses fra venstre forfatteren Frederik Nygaard, B&W's værkmester Svend Skyum og maleren Jørgen Thomsen.
(Arkiv: AC)



Alle seks motorvogne til Jugoslavien holder på dette billede klar til afgang på Odense station, 1. november 1935.
(Arkiv: AC)

torvogne. Bortset fra en enkelt forsøgsvogn fra 1928 var der tale om de første motorvogne hos de jugoslaviske statsbaner.

Motorvognene

Som nævnt ovenfor bestod ordren af to typer motorvogne. De tre store vogne var en videreudvikling af de tre-truckere, som Triangel i 1930-32 leverede til privatbanerne OKMJ, VLTJ, OMB og SFJ (se Triangel-bogen side 31-34 og 88-91). Vognkasserne, der var udført helt i stål, blev fremstillet af Scandia i Randers og sendt på åbne godsvogne til Odense, og derefter placeret på bogie og maskintruck. Dieselmotorerne blev fremstillet af B&W, mens den elektriske udrustning leveredes af Thrige. Vognkasserne var tofarvede; grønne forneden og grå foroven.

I august 1935 var de første vogne klar til prøvekørsler, der fandt sted på Odense-Svendborg banen. Kørslerne blev overværet af fire jugoslaviske teknikere, der opholdt sig i Odense i tre uger for at godkende vognene. Den 1. november skulle vognene starte på den 2.300 km lange tur til Beograd i Jugoslavien, hvilket var beregnet til at tage syv døgn. Vognene sammenkoblede parvis, således at man havde tre vogntog, hver bestående af en stor og lille motorvogn. De tre vogntog blev afsendt med en halv times mellemrum. Lige før afgang kunne en repræsentant for De forenede Automobilfabrikker oplyse, at man forventede flere ordrer fra Jugoslavien. Finansieringen var et problem, og derfor overvejede man at lade en del af finansie-

ringen foregå ved varebytning. Det betød, at en del af betalingen skulle ske med Donau-majs og svedsker! Det blev dog aldrig aktuelt, da Triangel ikke fik flere ordrer fra Jugoslavien. Forhandlinger med Scandia og Frichs om levering af et stort antal »røde lyntog« endte også resultatløse.

De tre vogntog blev kørt af henholdsvis overmontør Svend Skyum fra B&W samt inspektør C. Ågård og montør E. Christiansen, begge fra Triangel. På turen ned gennem Europa skulle der overnattes i motorvognene, hvorfor der i kupéerne var anbragt madrasser, soveposer, husgeråd osv. De tre teknikere skulle opholde sig i Jugoslavien i en måned for at instruere jugosla-verne i vognenes konstruktion og betjening. Med på turen fra Odense var også to passagerer, maleren Jørgen Tholsen og den 38 årige forfatter Frederik Nygaard. Sidstnævnte skrev undervejs to rejsebreve, der under titlen »Med Jernbanelods ned gennem Europa« blev bragt i dagbladet Politiken 8. november og 18. november 1935. Med deres tidstypiske kommentarer fortjener de at blive bragt i deres fulde ordlyd.

Første rejsebreve

- De ska' vel etter Faabaar'? spurgte Hotelkarlen i Odense, da han tidligt om Morgenen hankede op i min Rejsefælles og mine Kufferter.

- Nej, vi skal med de elektriske Dieseltog til Beograd.....

Præcis paa Slaget tonede Tog Nr. 1 frem ude fra De forenede Automobilfabrikers Værkstedshaller, ført af Garantimester Svend Skyum fra B. og W. Der skal leveres seks dieselektriske Vogne til Jugoslavien, 3 store og 3 smaa, og hver af de

store Vogne har tilkoblet en mindre og føres som et selvstændigt Tog. Tog Nr. 2 toner frem, ført af Montør E. Christiansen, og straks efter slutter det tredje og sidste Tog op, ført af Værkmester C. Aagaard fra »Triangel«. Vognene er malet i smukke graagrønne Farver.

Maleren Jørgen Thomsen og jeg entrér straks op i Tog 1 og tager vort rullende Hotel i Øjesyn. Det er lyst og festligt, dufter frisk af Læderbetræk og Lak, Soveposer og Madrasser ligger stuvet ned mellem Sæderne.

Den første Vanskelighed møder os i Padborg; et bestilt Oliedepot er ikke kommet, vi må stikke Reservebeholderen an og hælde Olie paa i Gulvpandeviss. Under dette Forehavende ankommer Christiansen med sit Tog og Kort efter en tilkaldt Vognmand med Olie fra Aabenraa til ham og Aagaard, som udgør vor Arriéregarde og med store Blæklykkeklatter paa vore »Grenz-bescheinung«-s-Papirer ruller vi ned i det tyske, nu med ny Jernbanelods, som skal følge os til Altona. Det smukke tog vækker Opmærksomhed og hilses overalt med Ledvogter-Heil. Flere tyske Jernbanefunktionærer i prangende Uniformer kører med con amore; hver ny Mand er ladet med Fortællelyst, Garantimester Skyum er i dobbelt lld ved Styrebordet.

Ud paa Aftenen naar vi vor første Holdeplads Uelzen, og efter en hastig Middag kryber Førerne i Soveposerne.

Garantimesteren har laant mig »Gadedørnsøgen«, og da jeg kommer tilbage, finder jeg den danske Toglejr i dyb Søvn, kryber selv ned i min brune Sovepose som en Larve, og saa ligger man der og hører Europa rase forbi. Natekspres-serne til Frankfurt og München gaar gennem Stationen som Stormsuk, og Rangertogene pifter og pulser Natten lang rundt om det lille Stykke Danmark.

Mine rejsefæller bringer Ostemad og Kaffe paa Thermo, og snart er vi vel paa vej igen. Det hører til Ens Oplevelser at staa og barbere sig i et flunkende nyt Dieseltog, mens Mogensolen gløder bag en blændet Rude - en ny Rejsedag i Svøb. Men snart letter Sløret, og de danske Dieseltog haster videre gennem de gyldne Birkeskove og forbi cementgraa Fabriksbyer. Vi holder et Sted paa Linjen, Føreren standser Maskineriet helt, og i den stille, soled Formiddag hører vi en Klokke ringe under Højdedraget, som netop er tonet frem. Farten fortsættes gennem Landskaber, der er lige saa konge som Farvetrykkene paa de Chokolade plader, man kan købe paa Stationerne, og for os der kommer paa Teknikens Vinger, er det ejendommeligt at se, hvor udbredt Brugen af Trækokser er selv i Midtyskland. Paa en Station bruges de endog til Rangering.

Om Aftenen samler Garantimesteren sine Kylvlinger i Fulda, vore Dieseltog kommer paa Græs Pokker i Vold ude ved en Lokomotivremise.

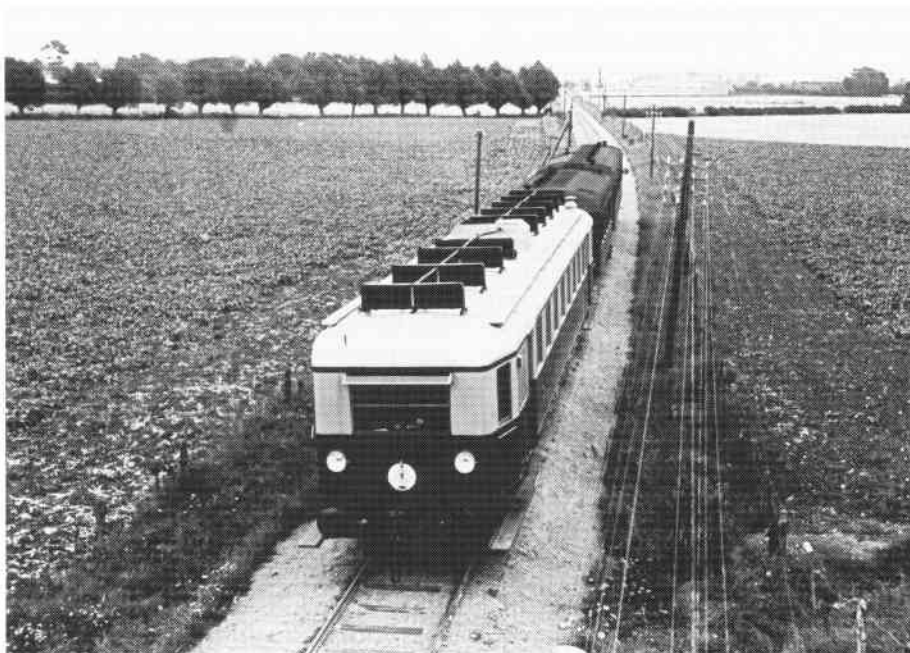
Det er Lordag Aften, Hagekorsfaner hænger ned foran alle Huse, som i en middelalderlig Stad, Folk kommer fra Aftengudstjeneste, og paa Torvet tager ældre, adstadige Ægtepar Afsked med højlydte Hitler-Hilsner.

Vi fejrer Søndag med Oprydning i vor rullende Daglig- og Spisestue og Studium af Julius Streichers hvidglødende Jodehadsorgan »Der Stürmer«.

Det virker helt velgørende at faa en sydtysk Lods indenvogns, som interesseret sig nok saa meget for Vindyrkning som for Politik, vor Garantimester ser kendelig oplivet ud, da han kommer ind for at trække i Lædervamsen. Det skal i øvrigt siges, at vi har mødt megen Hjælpsomhed hos de tyske Jernbaneautoriteter, og Togene er blevet ført igennem med stor Præcision.

Vi har i Dag Paabud om at holde forholdsvist

Motorvognene blev prøvekørt på Sydfynske Jernbane mellem Odense og Svendborg. Her ses en af de store vogne med to SFJ-personvogne mellem Højby og Årslev, august 1935. (Arkiv: MM)



ringe Fart. Det er med elektriske Dieseltog som med andre levende Væsner: Jo voldsommere Bevægelse, desto mere Varme. Vi bliver derfor ikke særlig hede i Hovedet i Dag. Omkring Middag stemmer vi os ind mellem Sydbajerns graa Stenkæder, og straks efter er vi inde under de elektriske Luftledninger, som fører til München.

Andet rejsebrev

Garantimester Skyum har Ret: Det er anstrengende at føre de danske elektriske Dieselvogne fra Odense til Beograd. Førerne bliver i Reglen purret ud ved Firtiden om Morgenens af Fyrbøderpersonalet paa den Station, vi holder paa; ofte kører de paa fastende Hjerter til Frokost - og saa faar de heller ikke noget. Ankomsten til Bestemmelsesstedet forestaar der først et besværligt Arbejde med at finde den Brændselsolie, der skal bruges - det eneste Punkt, hvor Programmet har svigtet - men til gengæld med en irriterende Grundighed.

Middag, som i Reglen sammenfatter alle Dagens normale Maaltider, indtages derfor ret sent - og saa skal vi lidt ud at se paa Livet. De Timer, der tilbringes i »Posen«, indskrænkes til det minimale, og min Rejsefælle og jeg er enige om, at Førerne godt kan fortjene et lille Rekreationsophold ved den dalmatiske Riviera, naar denne Rejse er tilendebragt.

Livet paa Hovedbanegaarden i München er vel værd at iagttage, der er et Pres paa Menneskemyllderet, noget væsensforskelligt fra København og for den Sags Skyld ogsaa fra Hamborg. Et S.A.-Orkester larmer i Hallen; der samles ind til Vinterhjælpen. En Glæde er det her at se Bjergboerne med den smukke, brune Lød.

Tidlig næste Morgen paa Farten videre til Salzburg, Regndis slører Landskabet, men næppe er vi kommet ind i Østrig, før Taagen er saa elskværdig at lette paa Kalotten, Bjergene kommer frem, først som Konturer over Skyerne. Rejsen tværs gennem Østrig bliver i dobbelt Forstand Dieselfartens landskabelige Højdepunkt, vidunderlige Panoramaer udbredes for vore Øjne, efterhaanden som vi stiger til Vejrs. Og vi stiger godt til Vejrs, 1500 m, lige op til Sneen; vi glæder os ogsaa paa deres Vegne, som følger efter, Christiansen og Aagaard, og er spændte paa, i hvor høj Grad Landskabet har renrevet dem. Ruten gaar over Bad Gastein, kendt af mange Danske. Det er

næsten som at føre Hannibals Elefanter over Alperne, men vort Dieseldyr klarer Stigningen, endda den har en Unge paa 17 Tons paa Slæb, og Stigningen paa sine Steder er 28 Promille.

Ogsaa her i Østrigs Bjerge, hvor alt synes i en egen strømmende Hvile, vækker Dieselvognene megen Opmærksomhed, Fart ligger Folk paa Siden overalt. Højt oppe i Bjergene faar vi den første Hilsen fra Jugoslavien med Togstammerne, som kommer sydfra, isprængt Vogne fra Italien. Vor Jernbanelods optræder nu med grøn Tyrolerhat og Bjergstøvler og kan være vanskelig nok at forstå for Føreren.

Vi passerer 18 Tunneler paa Turen, én af dem er 10 km lang, Væden fra Bjerget slaar i lange, isnende Strint ned over Toget, og Bjergarbejdernes Lygter skinner som smaa Julelys. Langt, langt borte ses en lille bitte Lysstjerne, dér skal vi ud. Ud kommer vi, endelig aabner Bjergene Udsynet mod en Slette, og vi suser ned langs den grønne Salsach-Flod, som vi har krydset utallige Gange i Dagens Løb.

Et Stykke fra den jugoslaviske Grænse kommer Direktøren for den østrigske Bane om Bord med Følge og faar Vognene demonstreret under Kørslen. Østrigerne synes meget interesserede i elektrisk Dieseldrift - hvem véd, om det ikke resulterer i en stor dansk Leverance! I Villace staar Østrigerne af, og vi lægger Rosenbach bag os. Mørket er faldet paa, da vi med Iver som en Klempert, der længes efter Stalden, nærmer os den jugoslaviske Grænse. Men det spiller ingen større Rolle med Mørket, da Tilførslen til Balkan paa dette Sted foregaar gennem en 8 km lang Tunnel. Midt inde i den er Grænsen mellem Østrig og Jugoslavien markeret ved Paamaling af Bjergvæggen. Endelig springer Lysene i Jesenice frem, to flotte jugoslaviske Soldater i gulbrune Kavajer med mægtige røde Reverser entrer Toget. Pas og Told er hurtigt overstaet, og i næste Nu fyldes Toget af Mennesker, hvis Øjne straalere af Glæde over de fine nye Vagoner. Denne første impulsive Velkomst glædede med Rette Garantimester SKyum, fra hvis Skuldre Ansvarrets Byrde nu til Dels lettes. Blandt de Besøgende fandtes ogsaa Chefen for Banens VekselKontor, som bringer os den glædelige Meddelelse, at man for et engelsk Pund faar ca. 230 Dinarer. Det viser sig dog snart, at vi ikke af den Grund kan optræde som Storhertuger i Jugoslavien. Grænsebyen Jesenice har et stort, flot Funkishotel - selv den

kæmpemæssige Fristusfigur uden paa Facaden har maattet følge Tidens funktionalistiske Krav, men Virkningen er ikke heldig. Byen er paa alle Sider omringet af Bjerge, der staar som stejle Mure i Mørket.

Hitler-hilsen

Vi indtager et Maaltid og en fortrinlig, billig Vin, men garantimesteren har stadig et Øre vendt mod Banelinjen, og han trækker først Vejret lettere, da Aagaard og Christiansen dukker op, Aagaard endnu med Heil Hitler-Hilsen, skønt han har kørt en hel Dag gennem Østrig og burde have lært at sige Gott gruus.

»Det var vel nok en skrap Tur over Bjergene«, udbryder den unge, rødmosede Christiansen. »Heldigvis fik jeg et Vink af Lodsens, saa at jeg kunde tage Tillob til Stigningen, men jeg sad hele Tiden og tænkte paa, om Koblingen holdt til den anden Vogn.«

»Det var jeg ikke saa bange for«, siger den lille sydlandske mørke Aagaard. »Jeg var mere spændt paa, om der vilde springe en Bremseklo, da vi kurede ned. Jeg maatte lægge alle Kræfter i for at holde Vognen.«

Vi er alle meget trætte og kryber med Velbehag i Posen. Der er ingen, der purrer os ud næste Morgen, man hører en Kirkeklokke ringe, med fremmedartede Klange, og kikker, liggende, op ad et højt Bjerg. Rundt om Toget lyder Banearbejdernes slovenske Maal. Et stykke op ad Formiddagen ankommer fra Beograd to jugoslaviske Jernbaneingeniører, kendte af Førerne fra Ophold i Odense. De skal formelt modtage Vognene, og Dagen gaar med Vejning af disse og Kontroleren af de mange medbragte Reservedele.

Imens ser vi andre paa Byen. Taagen hænger lavt over Bjergene, og det øsregner. Vi lærer derfor Jesenice at kende som Paraplyernes By - alle gaar med Regnskærm her. Banearbejderne, som rangerer, Postbudet, Bonden, der driver de stædige Okser gennem Hovedgaden, og Manden og Konen, som hjælper hinanden med at vaskes ved Byens Brønd. Overalt ser man den afdøde Kong Alexanders Billede, prydet med en mørk Sørgestribe paa tværs - og Tronfølgeren.

Det er stadig koldt og regnfuldt, vi fyrer op paa Kedlen i Aagaards Vogn, og om Aftenen indfinder vi os alle med vore Soveposer og Madrasser. Den store »Samovar« ude bag Førerrummet varmer ordentligt, Lysene er tændt og vore termofla-

sker fyldt - det varer derfor ikke længe, inden der udkommer en »Diesel-Gazette« i Vagonen med tilhørende Karikaturer. Af og til glider en og anden stor jugoslavisk Maskine op paa Siden af os, spørgelsestyst, med flammende Fyr, og saa udveksler vi Hilsner med Føreren paa den fremmede Maskine.

Ved 23-Tiden slæber vi Madrasserne frem og presser Fodenden ind mellem Bænkene. Saa Skræver jeg som sidste Mand hen over de Herrer for at slukke. Der er noget tilstrækkende ved Livet paa Jernbanen om Natten, Maskinerne pulser fortroligt rundt om, og lldskæret fra Lokomotivernes Fyr flammer op over Loftet.

Næste Morgen damper Taagen fra Bjergene, Palmerne paa Perronen tegner sig fint mod de snedækkede Tinder og den klare blaa Luft. Paa Banen serveres Te med Tom til Imødegaelse af Kulden, et prisværdigt Paafund. Vore tre Tog afgaar »Planmæssigt« med diverse Lodser og de jugoslaviske Ingeniører. Landet bevarer en alpin Karakter, Løvskovene staar med brændende Farver paa de nedre Bjergskraaninger, og Vandfaldene fosser flaskegrønne ned. Vi passerer det hvide Triglov, Jugoslaviens højeste Bjerg, hvor Grænsen til Italien gaar, og den lille Kurby Bled, som er Kongefamiliens Sommerresidens. Bjergbækkene bliver til én stor Strøm, Sava, hvis Løb vi længe følger. Paa Vejene ser man Zigjone komme vandrende klyngevis mellem deres Koretojer. Ved en af Stationerne holder Bønder med Kartoffler i Vidjevogne, og da Postbudet finder hele Landsbyen forsamlet for at se paa de nye Tog, griber han Chansen og distribuerer hele Posten paa Stedet. Vi passerer Ljubljana, følgen de Savas Løb, som den maler ind mellem de juleske Alper, Skovhuggere styrter Stammer ned ad Bjergskraaningerne mod Floden, som nu er farvet mørk af Spildevandet fra Kulminerne.

Ogsaa her i Jugoslavien kontrolleres Togene paa det nøjagtigste. Beograd-Ingeniøren sidder selv ved Styrebordet, flankeret af den »kendte« Mand og den danske Garantimester, Manometre og Kontrolure tikker, Tider, Stigninger og Fald opnoteres minutøst - det er omtrent som om Bord paa et Skib, hvor Solhøjden tages og Kursen sættes.

Foran de jugoslaviske Bondehuse hænger Frynser af Majs, orangegule Græskar krænges op af Jorden, drapfarvede Okser stirrer sindigt efter Toget, og slovenske Bønder kommer fra Marked med Byrder paa Hovedet. I Zagreb gør vi Ophold. Her bruser Øst og Vest sammen paa forfriskende nybyggeragtig Vis, Fezen dukker op, vi er kommet gennem Sydeuropas Port. Zagreb minder paa en Maade om de nye russiske Byer, bredt anlagt, med et Pust fra Bjerg og Slette, straalende Komfort, velklædte Mandfolk og raffinerede Kvinder Side om Side med de mest primitive Almue typer, svære Ammer promenerer med de smaa Kroaterbabyer under Akacierne, Cyklisternes Tudehorn trutter, og Bilerne, som parkerer midt i Gaden, holder tilbage for Okseforspændet.

En mægtig Sprøjtestraale sendes pludselig op mod Rytterstatuen paa det store Torv, Duerne flasker forskrækket bort, og en buttet Kone i hvid Lærredsdragt, der gaar forbi med en Byrde paa Hovedet, kommer til at nyde godt af Douchen - hvad hun dog langtfra skønner tilstrækkeligt paa. Vi forvilder os op i den gamle Bydel, Kaptol, og kommer ind i en Kirke; i det samme tændes Alterlysene, og Helgenerne straalere for den knælende Morille.

Om Aftenen trawler vi Byen igen, men nu med andre Formaal, fem kluntede Danskere, der er kommet ind med Firetoget og glør dumt; der kommer uvilkaarligt noget af Sømanden over En i det fremmede. For øvrigt reagerer vi forskelligt:

Aagaard er nok med paa Noderne, men gaaet paa Klingen erklærer han, at han alligevel foretrækker Odense fremfor Zagreb, mens Skyum, der er vidt berejst saavel i det europæiske som i det asiatiske Rusland, med Velbehag lader det fremmedartede strømme igennem sig og slaar med Finnerne. Christiansen er den støtteste danske Type, altid net, naar han gaar ud, og med blankpoleret Vieselsring - det er vel saadanne Arbejdere som bærer Danmark.

Paa den syvende Dag starter vi for den sidste Etape, Taagen tisser, men letter dog saa meget, at vi kan faa Indtryk af et frodigt, trærigt Land, tungt og fyldigt af Farve, med spredte Spor af rationelt Landbrug. Hist og her ses en kappeklædt Hyrde, som vogter Kvæg eller sorte Svin, mens han varmer de valne Fingre ved et rygende Baal.

Christiansen ligger i Dag i Spidsen med den unge, intellektuelt betoned Ingeniør Stancovitch ved Styrebordet. Vi følger med denne Vogn, som bliver den første, der ruller ind i Beograd.

Endnu i Dag sættes der Vagt ved Toget, naar vi holder, mens den jævne Jugoslav ser til paa Afstand, om føje Tid vil han mase ind i de fine Vogne med sit Pik og Pak - men endnu i Dag er vi Luksustog, som suser forbi Stationsforstandere i stram Retstilling.

Beograds fine Lysbuer springer frem i den blaa Skumring over Sava. Den 2300 km lange Rejse er til Ende, og Garantimester Skyum og hans Værkfæller kan endelig slippe »Dødemandsknappen«. Paa Banen modtager de danske Teknikere nye Lykønskninger for den heldigt gennemførte Rejse - en Dansker kan kun i Traad med Ingeniør Stancovitch' Udtalelser tilføje Haabet om, at denne Millionleverance maa blive til lige stor Glæde for Danmark som for Jugoslavien, og at Signalet maa være hejst til »fri Bane« for uvidede Handelsmuligheder mellem de to Lande. □

Det gamle fotografi (6)

For en gangs skyld i hovedrollen

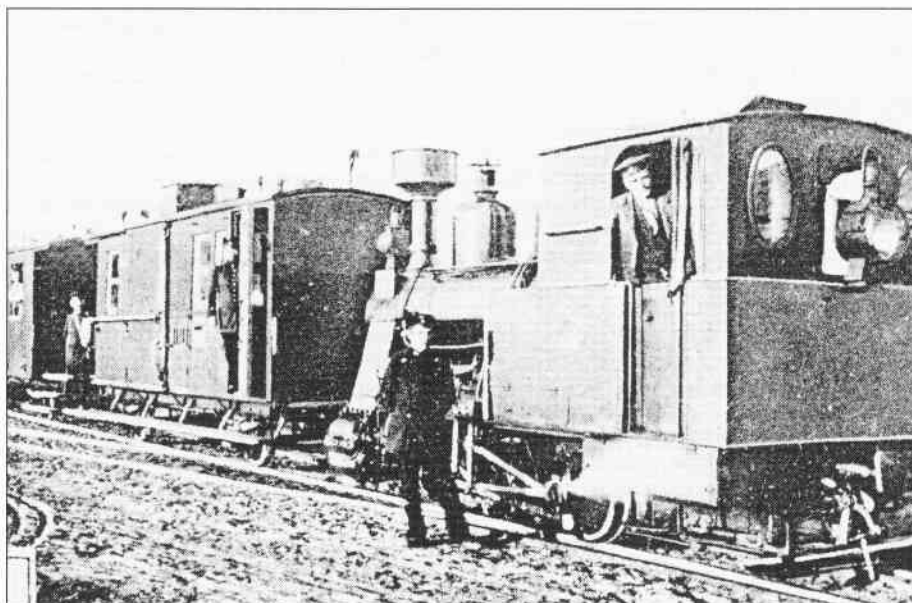


Af Povl Wind Skadhauge

På de fleste kendte billeder fra de alske småbaners første tid er tog og lokomotiver kun statister, jf. illustrationer i Birger Wilckes store artikel »Amtsbannerne på Als« i dette blads nr. 4/1986, 6/1986 og 1/1987.

Men på det prospektkort fra omkring år 1900, der her vises et udsnit af, er en af de oprindelige C-koblede maskiner gjort til forgrundsfigur, så her er en hel del mere at se. Det er dog desværre ikke muligt at tyde nummerpladen ved skorstenen med sikkerhed; meget taler imidlertid for, at det drejer sig om nr. 1g.

Photograph (sic) N.J. Schmidt »tog toget« i Svendstrup og stod selv som udgiver af postkortet; alligevel er gengivelsen ikke et fotografisk aftryk i direkte forstand, men en form for (mørkegrønt) dybtryk/litografi. □



HUSK!

- at DJK har en fordelagtig billetterabatordning med DSB.
Kontakt Birger Bruun / Sekretariatet

HUSK!

- at annoncer i Jernbanen er billigere, og ses af mange
- Denne koster kr. 120,-

JF/



Lemvigbanen overtog et par motorvogne fra de nordfynske privatbaner som reservedele for deres egne triangelvogne. Man ønskede kun at bruge motorer og bogier - og vognkasser af OKMJ MD 13 endte derfor sine dage som opholdslokale - og muligvis kontor - i Rom grusgrav syd for Lemvig. Da taget ikke var tæt, måtte et nyt lægges på! Foto i 1985.

Jernbanearkæologi: Om vognkasser

En niche indenfor jernbaneentusiastens virkefelt

Tekst og fotos: Mogens Duus

Blandt dette blads læsere kan der næppe herske megen tvivl om jernbaneinteressens alsidighed? Lige som der kan gå sport i at følge nedlagte jernbaners forløb gennem landskabet kan der også anvendes megen energi på at opspore gamle vognkasser - og uagtet at tiden givetvis kunne bruges mere fornuftigt, kan der vel anvendes lige så megen energi på tillige at finde ud af disse vognes historie?

De gamle jernbanevogne - komplette eller som regel blot vognkasser - der er drysset med rund hånd i hele landet, tjener nu om dage som hønsehuse, stalde, garager, sommerhuse og andet godt. Og det er ikke en ny foreteelse, at vognkasser i relativt god stand har fundet anden anvendelse, efter at de som jernbanemateriel enten var udslidte eller forældede - eller fordi den jernbane, de kørte på, blev nedlagt.

Således har man også været i stand til at genopbygge materiel, der ellers var forsvundet - tænk blot på foreningens egen originale Bandholmbane-vogn MJB A 1 eller TFJ C 8 på Limfjordsbanen. Som nævnt eksisterer der stadig rester af mange interessante køretøjer - men om den stadigt ek-



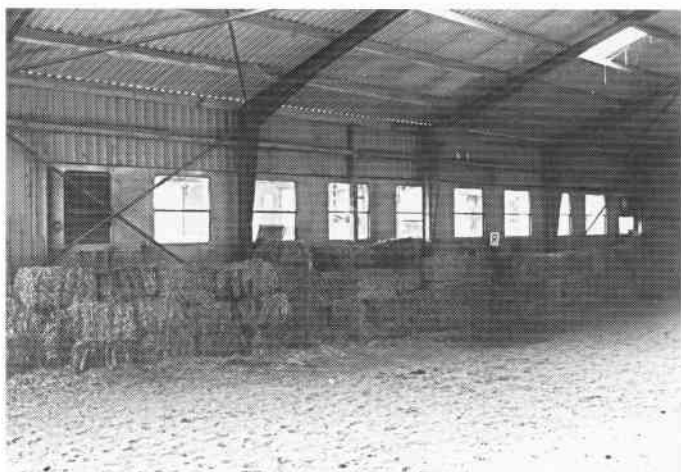
Opstillingsbanegård i Lundby syd for Aalborg med APB-materiel. Nævnt fra venstre: AHB ED 55, FFJ QF 370 samt FFJ E 35, alle anvendt som udhuse, Foto 1993.

sisterende vognkasse så også er interessant, er et andet spørgsmål, da formuldringen ofte er umiddelbart forstående og hindrer enhver tanke om genopbygning. Også DSB's jernbanemuseum er gået ind i genopbygningsprojekter for at bevare materiel, der ellers ikke findes længere.

Billederne på disse tre sider - med nogle sporadiske, historiske kommentarer - skul-

le gerne tale deres eget sprog, og er blot et meget lille udpluk af de vogne, der står rundt omkring. Måske det skulle nævnes, at Jernbanemuseet pt. søger at registrere de tilbageværende DSB-vognkasser, med henblik på at lukke »huller« i samlingen af museumsmateriel.

Billedkavalkade: se de næste sider....



Jernbanearkæologi

Cls 705 ved Byrsted Rideskole i Himmerland, 1992. Vognen anvendes som cafeteria, idet den ene vognside fungerer som væg ind mod ridehallen med vinduer og det hele (tre øverste fotos).

Nedenfor til venstre ses FFJ C 12 (ex C 82) eller C 6 (ex CF 196) i Hadsund 1989. Fabrikspladen afslørede, at vognen var bygget i 1925 - ellers havde der næppe været de store muligheder for at identificere dette forladte klubiokale for den lokale skytteklub.

Alle fotos på disse sider: Mogens Duus.



Jernbanearkæologi

Ovenover ses Ex HBS 215 nr. 1 (ex HBS M 1) på havnen 1960. På havnen står tillige en velbevaret VNJ-p...

Til venstre herfor ukendt vognkasse på Frederic...

Til højre Jydske Teknologiske Institut nr. 992, tidligere ved Århus. Foto 1989.



Jernbanearkeologi

Øverst på denne side ses til højre »hønehuset« PK 5914 i Refsvindinges udkast på Fyn 1980. Vognen er ombygget i 1960 fra ECO 6262, udrangeret 1975. Det er faktisk kun bogierne, der er pillet af. Til venstre herfor ses det halve af CME 2424, der har fundet anvendelse som skur, omend med godt og vel een kupe intakt. Foto syd for Hadsten 1992.

Lige ovenover ses til højre Skive-vestsallings Jernbanes M 2 (Frichs 1933), købt 1958 fra Vandelbanen - godt skjult bag ukrudt i meterhøjde. Anvendelse: Hønehus i Bølling; stadig med en pæn del af det originale inventar tilbage. Foto 1985. Til venstre for dette billede ses antik motorvognsbivogn til MA-motorvognene - antagelig FA 4701 eller 4702 - i Odenses nordvestlige udkant 1992 - anvendt som traktorgarage.

å Bork havn, hvor den har stået »virksom« siden personvognskasse. Foto i 1990.

ia opstillingsbanegård. Kan nogen hjælpe med

re ML 510, der nu er skur på Lisbjerg Slaggela-





Et af de arkitektonisk mest spændende signalhuse i Danmark findes i Klampenborg, hvor den perron-placerede bygning er pietetsfuldt restaureret. Man kan diskutere længe, hvilken stilmæssige etiket, der er den helt rigtige at hæfte på denne overskudsbetonede arkitektur. Men festligt er i alt fald huset, som hører hjemme i det ensemble af særprægede jernbanebygninger, der frem for noget gør miljøet ved den i 1897 ibrugtagne nordsjællandske kystbane interessant. Her er der jernbaneromantik på mere end en måde, og signalhuset synes tilmed at befinde sig glimrende i selskab både med den en menneskealder ældre stationsbygning, som anes til venstre, og de langt yngre luftledningsanlæg. Foto i juli 1992: Jan Forslund.

Signalhuse (1)

En unik bygningskategori, som gennem mange år har sat sit præg på verdens jernbaner

Af Povl Wind Skadhauge

Jernbanernes foranstaltninger til sikkerhed mod ulykker - og rationel afvikling af toggangen i det hele taget - spænder lige fra vagtmanden, der på et nærmere bestemt sted afgiver et håndsignal, til den komplette, principielt fuldautomatiske trafikledelse og -overvågning, baseret på avanceret elektronik og computerteknik i et anlæg, hvis styrende og koordinerende organer kan befinde sig næsten hvor som helst. Tilsvarende omfatter begrebet signalhus en mængde bygningsformer fra den enkle vagtmandshytte ved sporet til den kæmpe-mæssige tekniske central - der måske udgør et par etager i en stor bygning, som tillige tjener andre væsentlige formål.

Inden for en almindelig artikels rammer kan de mange forskellige slags bygninger og deres geografisk-forvaltningsmæssige

variation selvsagt ikke behandles udtømmende; der er end ikke plads til en opremsning, og mange forhold strejfs kun. Efter nogle mere generelle bemærkninger koncentrerer fremstillingen derfor om det klassiske britiske signalhus, som har en central placering i det samlede billede; England er på mere end én måde jernbanens fædreland. Men med det britiske signalhus som udgangspunkt vendes opmærksomheden derefter også visse andre steder hen, bl.a. mod de hjemlige forhold.

Som en hjælp til begrebsdannelsen kan man med fordel se lidt på den sproglige side af sagen. Det, der på dansk officielt er kaldt et *signalhus*, men hvorfra der ofte både betjenes/betjentes signaler og sporskifter (i visse tilfælde måske endda kun det sidste!) har ikke den umiddelbart tilsvarende

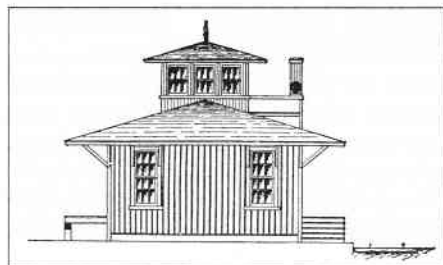
de betegnelse på andre sprog. Nærmest kommer *britisk* engelsk, hvor betegnelsen *signal box* er den hyppigste, men hvor *signal cabin* også er et gangbart udtryk. Ofte har man nøjedes med at sige eller skrive enten *box* eller *cabin* og ladet *signal* være underforstået. Idet *box* bl.a. betyder aflukke og *cabin* hytte eller kahyt, udtrykkes altså ligesom med det danske *hus* et sted, hvor der er beskyttelse mod vejrliget. Det danske ord *signalpost*, som i det daglige (tillige med *blokpost*) synes brugt hyppigere end *signalhus*, har derimod ikke nogen parallel på engelsk, hvor *signal post* betyder *signalmast*. (Men det kan oversættes direkte til tysk: *Signalposten*).

På *amerikansk* engelsk er - i nogen grad i flæng - brugt betegnelser som *signal tower* = signaltårn, *switch tower* = sporskift-



ningstårn, *central switch and signal tower* eller *interlocking tower*. Interlocking betyder gensidig indgriben, sammenlåsning eller -pasning og er for så vidt i dobbelt forstand et nøgleord. Inden døre fandtes nemlig en *interlocking frame* = et central(sikrings)apparat; frame betyder ramme eller stel. Med ordet *tower* angives en anden funktion ved bygningen end den at skaffe ly, læ og varme, nemlig at give det vagthavende personale mulighed for overblik ved en placering højt oppe (som fx i middelalderens borge). Fra USA kendes i denne forbindelse også begrebet *gate tower* for stedet, hvor en ledvogter opholder sig under sin vagt, og det kunne endda mærkeligt nok være omtalt som *elevated* (løftet) *gate tower*, idet ordet *tower* åbenbart blev opfattet synonymt med post. - Men desuden må det have i erindring, at den optiske telegrafs tårne hører til det »rigtige« signalhus' aner.

I den franske betegnelse *poste d'aguillage* = sporskiftningspost er signalerne uomtalt; man må tro, at begyndelsen har været en sporskifterhytte. På fransk haves også *poste de commande* svarende til *kommandopost* på dansk. Dette udtryk såvel som *signalpost* og *blokpost* angiver i sig selv intet om den bygningsmæssige ramme; der kan både være tale om et selvstændigt hus - denne artikels emne - og fx et til formålet afsat areal i et stationskontor. Med en *post* udtrykkes strengt taget blot en funktion i organisatorisk sammenhæng; her, netop her, er nogen sat på vagt.



På et vist stadium, inden udviklingen i Nordamerika for alvor fandt sin kurs, havde Philadelphia og Reading Railroad signalhuse som dette, en ottekantet, vejrmøllelignende trækonstruktion. Den fandtes også i en variant med kvadratisk grundplan. I begge tilfælde skulle sidernes hældning give øget stabilitet over for vindpåvirkning. Der var redskabsrum i underetagen og indvendig opgang til overetagens rum, hvor den vagthavende signalmand betjente nogle på taget anbragte optiske signaler.

Disse kunne være af mange slags, bl.a. den viste, i danske øjne usædvanlige type. Adskilt med en sort baggrundsplade var der for hver kørselsretning et tresidet legeme, som kunne drejes om en lodret akse. De tre sider havde hver sin farve med betydningerne hhv. stop, forsigtig og kørsel (dancer, caution and safety), om natten suppleret med lygter, der blev tændt nede i signalmandens rum og hejst op på plads. Ved niveau-krydsning mellem to jernbanelinier brugtes et tilsvarende tårn, men med et enkelt, firesidet legeme med to farver således arrangeret i forhold til hinanden, at den ene linie altid var spærret, når den anden var fri.

Omtalen er baseret på den andetsteds nævnte *Buildings and Structures* ..., men illustrationen er gengivet efter det i 1888 udgivne oversigtsværk *The American Railway*.

På tysk er den korrekte betegnelse *Stellwerksgebaude*, som direkte oversat må blive det noget kunstigt klingende *stilleværksbygning*. Men i almindelighed nøjes man med ordet *Stellwerk*, også når det er bygningen, der menes. Dette udtryk, der endvidere kendes i sammensætninger som fx *Befehlsstellwerk* (kommandopost), *Zentralstellwerk* (fjernstyringscentral), *Ablaufstellwerk* (post ved nedløb fra rangerryg) og *Blockstellwerk* (blokpost), er vel til syvende og sidst det bedste af alle de nævnte. For »stilleværket« - hvilken størrelse og type apparat og anlæg det så end drejede sig om, stort eller lille - har jo det meste af tiden været begrundelsen for at bygge et signalhus. (Men det er ikke altid, man overhovedet har gjort sig ulejligheden. Fx blev på vis-

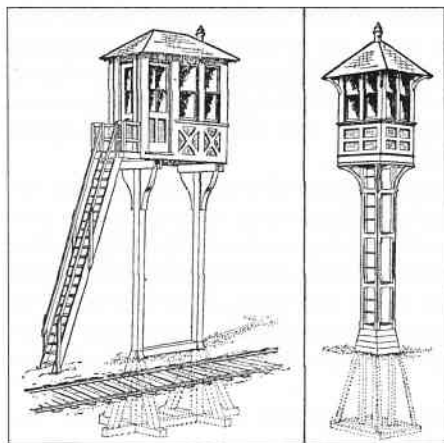
se små danske stationer centralapparatet og på mangel mellemstor station i Sverige *ställtverket* - det tyske ord i en helt naturlig svensk udgave - opstillet i det fri foran hovedbygningen, kun skjærmnet af tagudhæng eller perrontag. Og i England kunne man bl.a. på ydmyge steder i store jernbaneterræner, langt væk fra hovedsporene, finde små *ground frames* udsat for vej og vind; på visse af de gamle engelske baner kunne man vist overhovedet ikke forestille sig, at noget kunne bevæge sig, uden at der var givet signal!

Det er ikke stedet at komme nærmere ind på den systemtekniske historie, men enkelte hovedtræk er det nødvendigt at skitsere. Efter forskellige andres spredte forsøg - det først kendte allerede i 1841 -



Et citat i oversættelse fra *Buildings and Structures of American Railroads*, 1893: »Selv hvor det egentlige bloksystem ikke bruges mellem stationerne, har de fleste jernbaner bloksignaler ved deres regulære stationer eller standsningssteder, i hvilket tilfælde den fungerende (the operator) udfører en signalmands arbejde. Stationsbygninger, hvor han er placeret i et lille tårn eller gavlfremspring oven over stueetagen, er blevet ret udbredt, idet de sætter ham i stand til at få et bedre overblik over linien og mindsker muligheden for forstyrrelser fra passagerer eller andre. Denne kombination af signalhus og stationsbygning er i midlertid kun tilrådelig, hvor der foruden stationens leder og anden hjælp beskæftiges en specialoperator. Hvor en eller to mand skal klare alt det med stationen og signalbetjeningen forbundne arbejde, er det uheldigt at have noget af det placeret i en overetage«.

Den lille tegning stammer fra det citerede værk og viser gavlen af en beskeden stationsbygning på Richmond & Allegheny Railroad. Men også den »kiggenborg«, der på det gengivne, vel ca. ti år yngre postkort rager op over Union Pacific Railroad's kombinerede station og hotel i North Platte, Nebraska, må antages at være en form for signalhus (som tiden hurtigt kan være løbet fra).



Et par særprægede signalhuse fra USA, vist i *Buildings and Structures of American Railroads*, 1893.

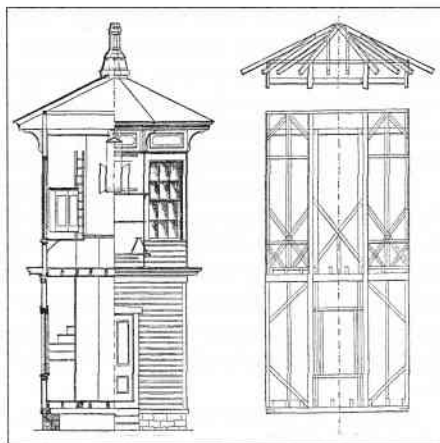
Den tobenede type blev benyttet af Pennsylvania Railroad på steder, hvor det kneb med pladsen. Døren i facaden mod sporet var beregnet på, at den vagthavende gennem den kunne give de rigtige hånd- eller flagsignaler til togene.

Den anden type fandtes på Atchison, Topeka & Santa Fe's sporareal i Chicago, Illinois. Den betegnedes som etbenet, men huset blev faktisk båret af fire tømmerstykker, som samtidig dannede en slags skakt for nedføring af trækkene til et (formentlig ikke ret stort) antal sporskifter og signaler. Man klatrede lodret op på stige-trin af jern og kom ind og ud af huset gennem en lem i gulvet. Den perspektiviske illustration må antages at være lidt fortegnet.

Der kendes tilfælde, fx. gate towers, hvor der er benyttet en mellemform med tobenet understel som i den ene type og adgang via stejle stige og gulvlem som i den anden.

var det englænderen John Saxby, der for alvor satte gang i udviklingen. Han fik i 1856 patent på en mekanisme, der satte håndtag til sporskifter og signaler i gensidig afhængighed, og oprettede firma sammen med John Stinson Farmer. Der blev stadig udviklet og forbedret på systemet, og Saxby & Farmer's anlæg fik i mange variationer - og i høj grad gennem licensbygning - både det store britiske marked samt det endnu i mange år meget mindre i USA. Også Frankrig blev »Saxby-land«, men i Tyskland, hvor signalbygning ligeledes udviklede sig til en betydelig industri, drejede udviklingen fra omkring 1870 i en anden retning. Man kan ligefrem tale om to skoler, en engelsk og en tysk. Den sidste har præget mange lande i det kontinentale Europa, fx vort eget; tænk bare på navne som Siemens, Schnabel og Bruchsal. Med to skoler tænkes ikke så meget på afvigelser i selve signalernes udformning (herom henvises til Søren Balle: Danske jernbaners signalsystem i historisk lys, i »jernbanen« nr. 3 og 4/1985 side 68 hhv 88), men desto mere på principforskelle i aflåsningen samt følgende forhold af direkte betydning for signalhusene:

1. Af de rent mekaniske centralapparater



Endnu et eksempel fra *Buildings and Structures ...: et standard-signalhus til blokposter på Pennsylvania Railroad*. Underdelen var kvadratisk, men overdelen ottekantet. Denne type fra forrige århundrede kan for så vidt opfattes som en videreudvikling af Philadelphia & Reading's konstruktioner, men bar ikke selv signalerne og var kendetegnet ved mange dekorative detaljer som på andre huse fra 1800-tallets sidste årtier. Der var endda tale om en slags elementbyggeri; så meget som muligt blev tildannet og samlet »hjemme« på tømmer- og snedkerværkstedet inden transport til opstillingsstedet, hvor arbejdet stort set kun bestod i montage.

var de engelske som regel så meget nedfældet i gulvet og de opragende dele ikke mere til hinder for udsynet, end at apparatet kunne være placeret mellem signalmanden og vinduerne. Han kunne altså have front mod togevejene samtidig med, at han betjente håndtagene. Ikke alle britiske jernbaneselskaber gjorde dog brug af denne mulighed; nogle arrangerede sig på samme måde, som det var nødvendigt ved de tyske centralapparater, der med arrangementet af låseregister og højtliggende omdrejningspunkt for håndtagene udgjorde en

»væg«, som nødvendigvis måtte placeres længere ind i lokalet, og ved hvis betjening man stod med ryggen til vinduet.

2. Det var stangforbindelser (især rør eller omvendte U-profiler), der førte fra britiske signalhuse ud til sporskifterne, og der var i mange tilfælde enkelt trådtræk til signalerne. Den tyske mekanik var derimod i det væsentlige baseret på dobbelt trådtræk til såvel sporskifter som signaler.

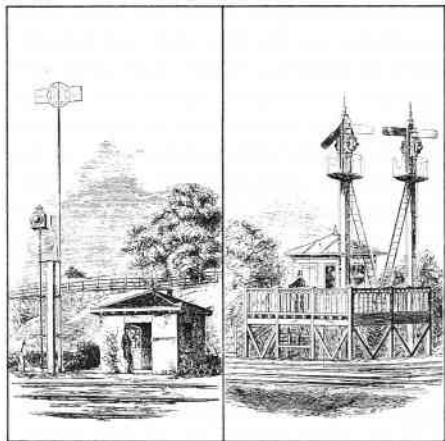
3. Fra begyndelsen medtog britiske anlæg også hele rangertrafikken, hvorimod de tyske kun sikrede togevejene og lod rangeringen forløbe frit. Dette medførte en markant forskel i signalhusenes antal og størrelse.

4. Det bidrog dog yderligere til at gøre britiske signalhuse store, at aflåsning for en stor del skete ved betjening af separate stænger.

Om »urværker«, hydrauliske, pneumatiske, elektriske og elektroniske anlæg i mange kombinationer med eller uden den simple mekanik er her blot at sige, at udviklingen inden for begge de gamle skoler efterhånden fik nedbragt eller ophævet såvel kravene om en vis maksimalafstand mellem signalhuset og de til dette forbundne sporskifter og signaler som de bindinger, den gamle mekanik lagde på udformningen af signalhusets underdel. Man behøvede på store stationer ikke længere de mange signalhuse, der hver for sig var strategisk placeret efter et omhyggeligt studium af de funktionelle muligheder - og som tilsammen var særdeles personalekrævende (se til eksempel Ole Edvard Mogensens artikel i »jernbanen« nr. 5/1989 side 119-122 om de tidligere forhold i Skive, som endda må kaldes et lille sted i den aktuelle sammenhæng). Men mange mekaniske anlæg holdt ud længe; der blev endnu i 1943 udarbejdet en tysk standard, som ikke var væsensforskellig fra den, der stammede fra før første verdenskrig, og adskillige steder verden over har man ikke før i 1980'erne afløst mekaniske anlæg - idet man gjorde sprin-



Et eksempel på et interlocking tower med flere træk, der var typiske for nordamerikanske signalhuse i første halvdel af 1900-tallet. Der fandtes imidlertid i USA og Canada også mange signalhuse, der ikke på samme måde som dette lignede et tårn, men var aflange og fremviste et stykke tagryg (dog sjældent helt fra gavl til gavl). Endvidere var der slet ikke så få murede bygninger. Vinduerne både oppe og nede havde hejserammer, og trappeplaceringen var en anden end den i Storbritannien sædvanlige og kunne snarere genfindes på fx tyske signalhuse.



Fra det britiske signalhus' fostertilværelse er bl.a. overleveret disse xylografer, begge fra 1850'erne. Det hævdes, at illustrationen til højre skulle vise et tidligt tilfælde af gensidig afhængighed mellem sporskifter og signaler, men der er muligvis ikke tænkt på helt det samme, som man senere har lagt i udtrykket interlocking system.

get direkte fra dem til den computerbaserede fjernstyring.

Et par tal til illustration: Af de britiske signalhuse, der i midten af 1930'erne rummede 200 håndtag eller derover, var der fortsat fem med rent mekaniske anlæg: York Loco Yard med 295, Euston No 2 med 288, Waterloo A med 266, Edinburgh Waverley East med 260 og Liverpool Street West med 244 håndtag/skiftetænger. Samt et enkelt, hvor sporskifterne blev stillet mekanisk, men signalerne *by power*. Det dengang største elektriske anlæg i Storbritannien var Glasgow Central med 374 håndgreb. Over for dette kan fx stilles det markante Zentralstellwerk, der i 1957 blev taget i brug i det tyske jernbaneknudepunkt Frankfurt am Main; i den glasetape, der udgjorde den tårnagtige bygnings 5. sal, kontrollerede man ca. 600 sporskifter og 600 signaler. Denne bygning og dens installationer overflodiggjorde 9 signalhuse i selve banegårdsområdet og yderligere 18 poster i omegnen. Personalebesparelsen var meget stor; kun to mand ad gangen behøvedes ved betjeningsbordene.

I USA opstod tidligt mange gode idéer på det aktuelle som på andre områder, men sikringsanlæg fik generelt en uhyggelig ringe udbredelse; amerikanerne var bestemt ikke førende i bredden. Først flere årtier inde i dette århundrede blev der ændret radikalt på forholdene. Helt anderledes i Storbritannien, hvor man med en Regulation of Railways Act, der trådte i kraft 30. august 1889, fulgte en gennem flere årtier igangværende udvikling op og nu på alle landets jernbaner gennemtvang både bloksystemet og interlocking af signaler og sporskifter (samt gennemgående automatiske bremsere på passager tog).

★

De utrolig mange britiske »mekaniske sig-

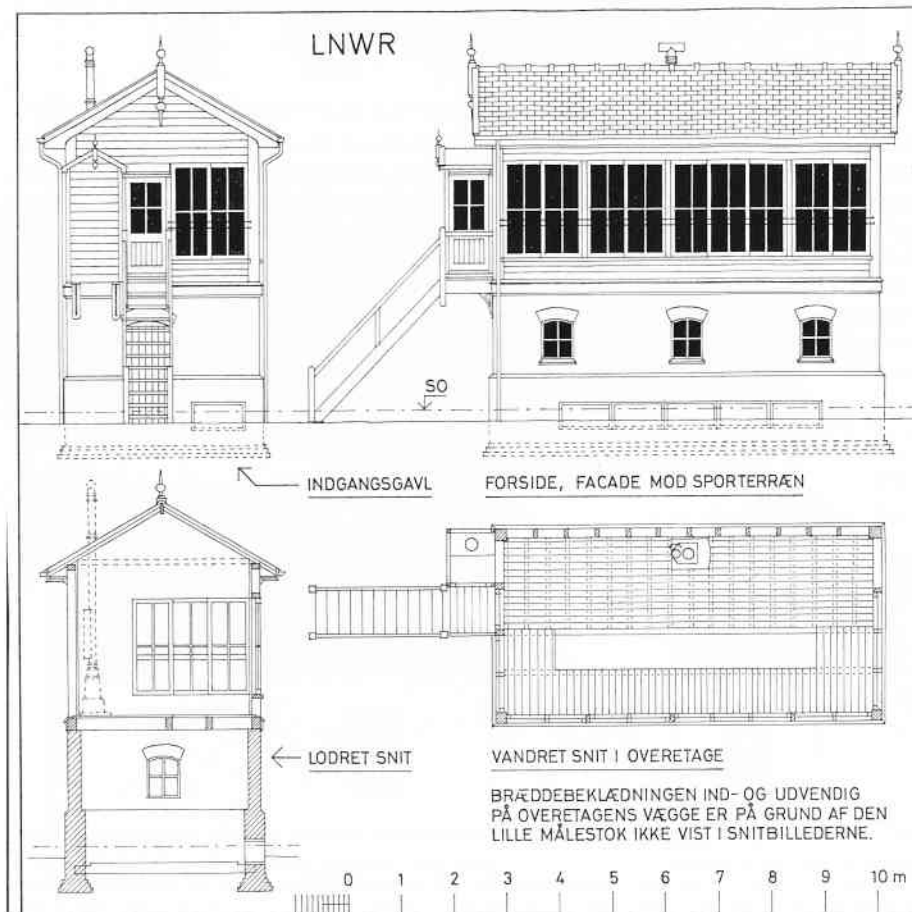
nalhuse«, bygget gennem mange år, var på ingen måde ens, men havde et sådant fællespræg, at man aldrig kunne være i tvivl om, hvad man havde for sig. Huset lignede altid en - ofte ret stor - glasveranda, og med mindre den var opført direkte over en *ground frame* eller havde en flere etager høj bygning under sig, som gjorde en sådan mindre egnet, måtte man benytte en ved den ene gavl anbragt stejl udvendig trappe for at komme op og ind. De engang mange særskilte jernbaneforetagender samt de talrige fusioner med eller uden særligt lovgivningsgrundlag var medvirkende til, at der udvikledes et utal af standardtyper, som imidlertid kun afveg lidt fra selskab til selskab. Hvor forholdene krævede det, blev standard selvfølgelig fraveget, men identiteten alligevel bevaret.

Britiske signalhuse afveg hyppigt i deres arkitektur fra stationsanlæggets øvrige bygninger, og det er der flere forklaringer på. Dels var signalhusene ikke sjældent yngre end selve stationsbygningen m.v., og dels blev de i visse tilfælde opført og gennem en periode vedligeholdt ikke af baneselskabet, men af det firma, der havde signalsystemet i entreprise. Det kunne føre til standardisering på tværs. Endelig var der ikke så få arkitektoniske virkemidler, som uden vanskeligheder kunne bringes i anvendelse på andre jernbanebygninger - og blev det - men

som var uforenelige med de til signalhuset stillede funktionskrav i videste forstand. Resultatet var, at signalhusene næsten fik deres egen »stil«, ret så nøgtern, præget af det naturlige (et misbrugt ord, indrømmet!), det formålstjenlige og en gennemført ægt-hed i materialemæssig henseende; der var lidet eller intet, som gav sig ud for at være andet, end hvad det var. Det sagte udelukker ikke, at detaljerne kunne være udformet med sans for det dekorative, men effekter af den art kom aldrig til at dominere; de var altid underordnet helheden.

Som hovedillustration til denne artikel bringes plan, snit og facader af en *signal box* fra London & North Western Railway, som blev dannet ved en fusion i 1846 og eksisterede indtil 1923, da den i den lovbe-falede *grouping* indgik som den vestlige del af LMS - og som for resten indtil da gennem mange år markedsførte sig med den lidt underfundige betegnelse *the Premier Line*. Det drejer sig om LNWR-selskabets sene-ste standardtype, der blev benyttet ved ny-opførelser efter 1904 og frem til 1927, da LMS' standarddesign blev indført. Med dette eksempel som udgangspunkt gennemgås herefter en række forhold til ud-dybning af emnet det britiske signalhus.

Husdybde. (Således benævnes målet på tværs i en bygning ofte for at undgå misfor-ståelser). Det sædvanlige mål var 12 fod =



Artiklens hovedillustration. Det er denne tegning af London & North Western Railway's standardtype i 1904-version, der er udgangspunkt for den nærmere gennemgang, som udgør artiklens midterste afsnit. Målestokken gælder også de tre andre britiske signalhus-eksempler såvel som det amerikanske interlocking tower, af hvilke der er optegnet facader, således at umiddelbar sammenligning er mulig.

3,66 meter, men under snævre pladsforhold gik man ned, eventuelt til 9 fod, eller indskrænkede underetagens husdybde og lod selve signalhuset krage ud til den ene eller begge sider. Større, eventuelt dobbelt, husdybde sås navnlig, hvor der var sporareal på begge sider af signalhuset, og dette i denne bestemte forstand var tosidigt.

Længde. Den grundlæggende standardisering gjaldt tværsnit og gavle. Længden kunne variere, uden at dette betød ændring af typen som sådan. Dog ikke trinløst, men afpasset efter vinduesmodulet. Primært var der dog selvfølgelig en sammenhæng mellem centralapparatets størrelse og signalhuslængden. De enkelte selskaber havde ligefrem tabeller herfor. LNWR's liste for signalhuse til rent mekaniske anlæg havde spring for hver 5 håndtag op til 60 og brag-

te herover følgende antal: 70, 80, 90, 112, 144, 180. Listen begyndte med små træhytter til 5 og 10 håndtag, A og B. Det første af de »rigtige« signalhuse, C, gav med en længde på 13 fod og 5 tommer = 4,10 meter plads til 15 håndtag, og det sidste på listen, T, nåede med 180 håndtag op på 96 fod og 6 tommer = 29,41 meter, virkelig et langhus!

Placering. Sideplacering var det sædvanlige, men hvor oversigts- eller pladsforhold nødvendiggjorde det, byggede man mellem sporene. Eller, en gang imellem, ind over dem på et system af jerndragere og -sojler, mellem hvilke nedføringen af sporskifte- og signaltræk synede som en gigantisk harpe.

Underdel. Ikke blot et understel af jern eller stål, men også en understøttende

tømmerkonstruktion kunne stå åben. Som hovedregel var der dog både ved sideplacering og placering mellem spor lukket ned til terræn, enten med en »plint« eller med en hel etage, som kunne være lav, normal eller høj. Oversigtsforholdene, herunder fx at der ofte henstod godsvogne på sporet nærmest signalhusets vinduesside, var bestemmende for højden og førte i sjældne tilfælde til, at underdelen - *the base* - var i hele to etager. Murværk blev mange steder foretrukket, men var fx uegnet på dæmnings- og andre lokaliteter med dårlige fundingsforhold. Her måtte man så i stedet bygge det hele i træ, og det kunne der tillige være andre grunde til, at man gjorde. Man så også, at underdelen var muret op til fx en meter over terræn og herover bestod af en trækonstruktion. Nogle steder foretrak man lodret brædebeklædning, andre steder vandret (hver har sine fordele).

Et signalhus ved London's Kings Cross Station, kendt af de fleste jernbaneinteresserede, fordi dets overdel i 2. sals højde rager op i baggrunden på talrige fotos af *Flying Scotsman* m.fl. fra perioden mellem de to verdenskrige, var lidt for sig. Det blev båret af et etagehøjt jernstativ, og først oven på dette kom i 1. sals højde den egentlige, med brædder indklædte underetage. Men det kan man sjældent se på de nævnte billeder.

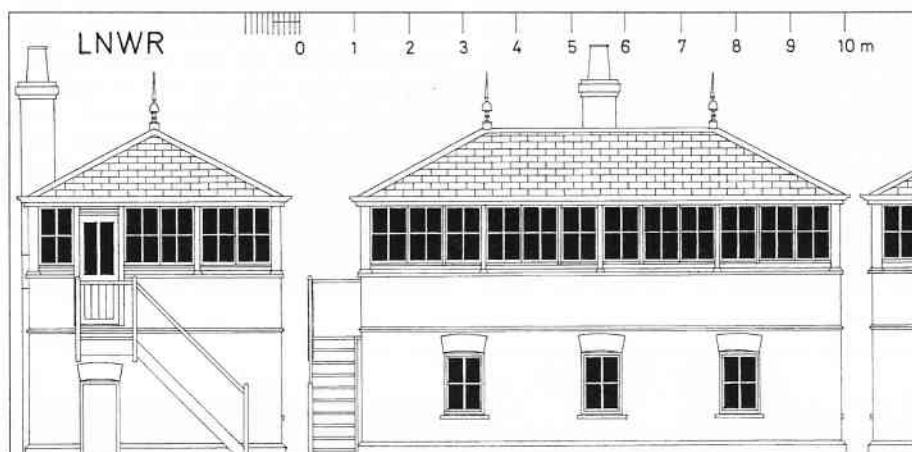
Overdel. Kombinationsmulighederne for sammensætningen overdel/underdel var næsten udtømmelige, for den øverste etage, selve signalhuset, kunne også være enten helt i træ eller have delvis murede ydervægge.

Murværk. Tegl var det almindeligste, men naturstensbygninger forekom, og selv om der i øvrigt var brugt tegl, kunne både de mindre sålbænke og afslutningen på murværk, der var ført helt op under vinduesbåndet, godt være en naturstens *sill* (egentlig det samme ord som det danske *syld*).

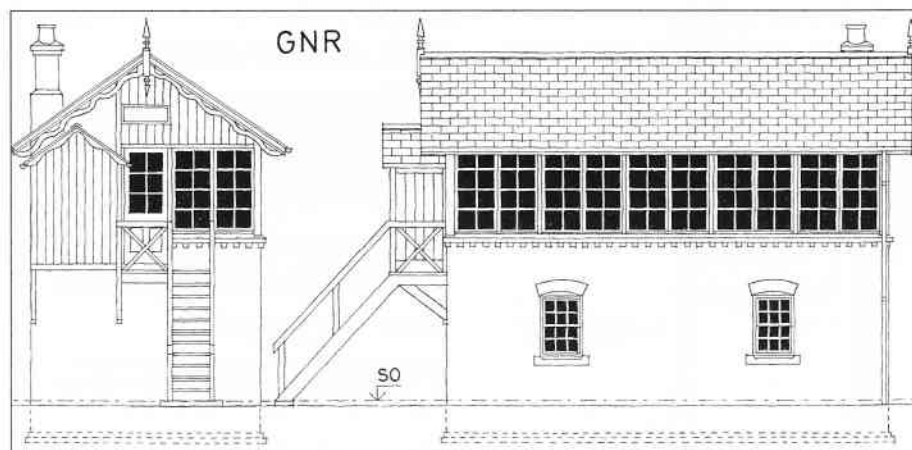
Der blev benyttet massiv mur under hensyn til stabiliteten, en sten (23 cm) tyk i hele højden eller oven på en høj halvanden stens (35 cm) sokkel ved mindre signalhuse som fx det optegnede, og halvanden stens mur med en stens felter ved de større. Ved meget lange og/eller høje signalhuse kunne der være indvendige, altså skjulte stræbepiller, og desuden indgik centralapparatet som en integrerende del i bygningens konstruktion, dvs. at murværket i visse tilfælde ligefrem kunne »fortøjes« til dets understøttende elementer.

Til udførelse af trækkene til sporskifter og signaler var der i langsiden mod sporene en vældig udsparring ved terræn. I en tømmerkonstruktion var den hverken påfaldende eller teknisk ubekvem, men en høj og tung mur ovenover kunne godt fremkalde tanken om en kolos på lerfodder. Man klarede problemet ved at indsætte en serie jernrammer, som tegningen viser; der var stadigvæk hul nok, og rammerne blev delvis udmurede.

Tag. Der blev altid benyttet saddeltag,



Et 1800-tals signalhus på LNWR, Chester No 5, som det så ud, da firmaet Saxby & Farmer stod for opførelsen. Det adskiller sig bl.a. fra det i hovedillustrationen viste ved, at husdybden er oppe på 15 fod og 1 tomme = 4,60 meter, at trappen er anbragt parallel med gavlen, at bygningen i størst mulig udstrækning er muret, at der er en høj brystning under vinduer, at der er store vinduer også i »bagsiden«, at taget er afvalmet, og at det begynder - med en karnisformet tagrende - umiddelbart over vinduesoverkant. Blandt senere ændringer var både forlængelse af bygningen og afløsning af den murede skorstenspipe med et simpelt blikrør, ikke nær så højt. - Underkant af tegningsramme svarer til overkant af skinne; derfor mangler nederste del af døråbning til underetage.



En type fra Great Northern Railway, hvis hovedstrækning var London-Doncaster, den sydlige del af the East Coast Route. Der er retraderum foroven ved trappen ligesom i hovedillustrationens eksempel, men skal ikke igen tæskes langhalm på ligheder og forskelle - blot anføres, at denne signalhus-bygning både i proportioner og detaljering synes at være en ualmindelig smuk og arkitektonisk tiltalende repræsentant for sin genre. - Udsparringer for udførelse af stangtræk er ikke markeret.

undertiden med valme over gavlene, og tagfladernes hældning afveg sjældent meget fra det viste, men kunne både være større og mindre. Helt små tidlige signalhuse kunne dog have et forholdsvis fladt pyramidetag. Tagdækningsmaterialet blev efterhånden skifer i de allerfleste tilfælde, men i begyndelsen spillede beklædning med zinkplade en ikke uvæsentlig rolle.

Tagudhæng. Den optegnede type var i så henseende overdådig, for hverken i langsider eller gavle havde det klassiske britiske signalhus særlig store udhæng; ofte var fremspringet næsten så lille som overhovedet praktisk muligt, og mange typer var helt »skarpskårne« i formen.

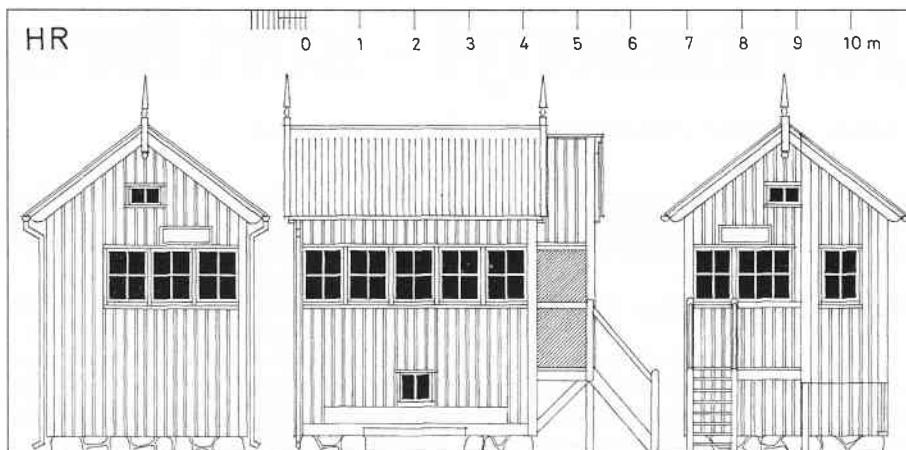
Trappe. Kun undtagelsesvis var trappen placeret inden døre. De udvendige adgangstrapper kunne eventuelt være en jern- eller stålkonstruktion, men var næsten altid udført i træ med et simpelt gelænder uden megen udfyldning (ikke et sted for børn). Der kunne dog hos nogle selskaber være knæværn eller andre supplerende led, som LNWR-typerne var foruden (men stadig ikke et sted for børn!). Trapper udført af natursten og med brystningsmure i samme materiale i stedet for gelændere sås enkelte steder, fx på Furness Railway i forbindelse med en *cabin*, hvis underdel ligeledes var opmuret i natursten.

I nogle tilfælde, men ikke det optegnede eksempel, var det meningen, at man fra trappereposen foroven skulle kunne modtage eller aflevere togstav, når toget kørte forbi, eventuelt videregive en skriftlig ordre, samt vise hånd- eller flagsignaler. Men dette kunne eventuelt også ske gennem et åbent - i nogle tilfælde specielt udformet - vindue.

Eventuelle vinduer i underdelen var altid små, i de fleste tilfælde af jern, og deres geometri som regel beregnet på overdækning med et fladbuet stik. Der kunne være støbejernssålbænke under dem, men det var ikke eneste mulighed. Vinduerne sad spredt, men regelmæssigt, og dette var med til at danne en arkitektonisk værdifuld kontrast til overdelen. I ikke så få tilfælde fandt man i tidens løb anledning til at fjerne underdelens vinduer og tilmure åbningerne; det understregede kontrastvirkningen samtidig med, at det i nogen grad ændrede bygningens image.

Vinduerne i selve signalhuset var af træ. Tømmer- og snedkerarbejde var integreret; vinduesrammerne - faste eller sideforskydelige - var, ligesom det fx kendes fra traditionelle danske tagkviste, ikke indsat i karmer, men direkte i tømmerkonstruktionen, hvis hjørnestolper var meget kraftige, helt op til 9 x 9 tommer. Rammerne var stærkt opdelt med sprosser, så de enkelte ruder ikke blev særlig store. I denne henseende er den optegnede LNWR-standardtype med sine høje ruder imidlertid atypisk. Men den var også omtrent sidste trin i udviklingen fra vinduer med almindelig brystningshøjde frem mod vinduer, der gik til gulv.

Der gives eksempler på, at trævinduerne blev udført således, at de øverste ruder har



Som eksempel på små britiske signalhuse står denne, over fundamentet helt i træ udførte type fra den skotske Highland Railway. Det dukkehushulignende bygningsværk, som endda fandtes i en endnu kortere udgave, er dog atypisk i flere henseender, fremfor alt ved den måde, på hvilken den bort fra sporet vendende tagflade er ført videre ud over bislaget foran indgangsdøren.



Det britiske signalhus med stangtræk og store armbevægelser omplantet (sic) til tropiske forhold og placeret ved den sydlige indkørsel til Malaysia's hovedstad Kuala Lumpur, hvor linien fra havnebyen Port Klang (der ikke skrives sådan på alle kort) støder til hovedlinien, og denne er dobbeltsporet på nogle få kilometer. Tiden er februar 1986, kort før husets nedrivning ved det gamle sikringsanlægs afløsning. Foto: Jørgen Holm.

buet eller knækket overkant. Derved fik man på enkel måde en konstruktivt begrundet dekoration.

Pudsealtaner. Hyppig vinduespudsning var selvsagt nødvendig, og i mange tilfælde, men ikke ved det optegnede eksempel, var pudsealtaner langs vinduerne ligeledes en nødvendighed. Det drejede sig dog kun om ganske smalle løbebroer på små konsoller (nærmest en slags hylder), med eller uden et yderst nødtørftigt gelænder af rundjern. Især på de ældre britiske signalhuse var de et karakteristisk træk.

Etageadskillelse. Bjælkelaget bestod af mange små tværbjælker, men var som bjælkelag betragtet svækket af en lang udveksling for indbygning af centralapparatet,

der imidlertid med sine egne understøtninger var med til at bære. Bortset fra de yderste 3-4 fod i hver ende var det ved udveksling dannede hul gennemgående i signalhusets længde.

★

1. del af artiklen ender her. Men gennemgangen af det klassiske britiske signalhus er ikke afsluttet. Den fortsættes i et følgende nummer af »jernbanen«, hvor i øvrigt hele resten af artiklen bringes. I 2. del vil illustrationsmaterialet først og fremmest bestå af danske eksempler; der præsenteres dog også enkelte fra andre lande uden for Storbritannien.

Jernbanenyt - kort fortalt

- i dette nummer: Privatbanerne og Veteranbanerne.

Privatbanerne



Frederiksværkbanen (HFHJ)

I februar måned afprøvede banen dieseltrukne persontog i de tidlige morgenløb. HFHJ måtte sande, at de fleste passagerer nu er vant til, at dørene går op af sig selv, og det afstedkom småforsinkelser. Ønsket fra banen er derfor nogle Bn- og Bns-vogne, som sammen med de fire MX'ere kan udgøre enkelte personførende tog - dels ved lynettedbrud - dels ved vintertide - og dels som følge af Gribskovbanens merbrug af lynetter, som følge af den nye køreplan.

Apropos MX'ere, så er HFHJ MX 16 (ex DSB 1045) nu designmalet som de øvrige tre enheder, medens HFHJ MX 17 i april/maj blev »tilbagelejet« til DSB for en kortere bemærkning, grundet DSB's mangel på MX lokomotiver inden overgangen til sommerkøreplanen, hvor de ventes at forsvinde helt...fra DSB's spor.

Til sommer starter en renovering af Frederiksværk station, bl.a. skal spor 1 og spor 2 fornyes og perronkanterne forhøjes til standardhøjde.

Gribskovbanen (GDS)

Den længe ventede tilladelse til den nye krydsningsstation nord for Hillerød er nu på plads, og arbejderne i gang. Stationen, som er beliggende umiddelbart i forlængelse af Slotspavillonen mod nord, ventes ibrugtaget fra vinterkøreplansskiftet. Hermed kan Gribskovbanen langt om længe overgå til en mere stiv køreplan med halv- og heltimesdrift. Som en følge af den nye krydsningsstation ophører den næsten sagnomspundne tog-delning og sammenkobling i Kagerup, idet togene fra Hillerød

kun har destination mod enten Gilleleje eller Tisvildeleje (som Østbanen på hverdage).

Den nye krydsningsstation bygges som et »viftespor« med Ø-perron mellem sporene, og således at togene ikke længere kan blokere de nærliggende veje.

Hjørring Privatbaner

Den omfattende sporomlægning på havnen i Hirtshals, der blev omtalt i Jernbanen nr. 6/91, er afsluttet i forsommeren 1992. I sommeren 1992 har banen fået fornyet ca. 400 m spor i den skarpe kurve i vestenden af Hjørring station.

★

Den første DSB lavgulvsbus (Citybus), der kører i privatbaneregion, er anskaffet i efteråret til Hjørring Bybusser, der drives af Hjørring Privatbaner. Til indkøb og drift af den nye miljøvenlige bus har banen fået henholdsvis 350.000 kr. og 25.000 kr. i støtte fra Trafikministeriets forsøgspuljer til forbedring af transportmiljøet m.m.

Fra samme sted har Hjørring Privatbaner også fået støtte på 125.000 kr. til montering af en handicaplift på den komfortbus, som banen har anskaffet i 1992.

I forbindelse med banens vaskeanlæg til busser har man i 1992 fået installeret et genbrugsanlæg til vaskevandet.

Der bruges ca. 300 l vand til en normal busvask, og tidligere løb det ud i kloakken og til renseanlægget, mens det nu opsamles og renses gennem et filter, så det kan genbruges.

Det nye anlæg betyder ikke blot en besparelse på miljøområdet, men også en økonomisk besparelse for banen, idet afgif-

terne på spildevand er stigende. Ved banen regner man med at spare ca. 2,5 mio. l vand om året efter installationen af genbrugsanlægget.

Høng-Tølløse Jernbane

I marts 1993 blev det nye sikringsanlæg på Stenlille station taget i brug. Krydsningsstationen er udstyret med både ind- og udkørselssignaler. Baneafdelingen er herefter gået igang med etablering af nyt sikringsanlæg på Store Mørløse station. Dette anlæg forventes taget i brug omkring køreplansskiftet i slutningen af maj måned. Fra køreplansskiftet bliver Store Mørløse - som følge af omlægning af køreplanen - fast krydsningsstation.

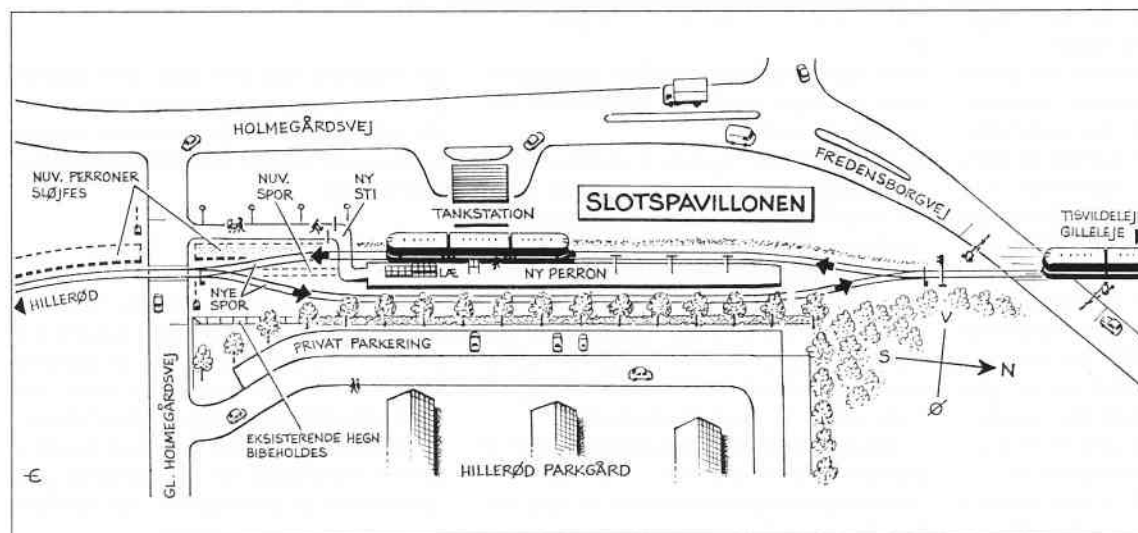
Lollandsbanen

DSB og Lollandsbanen har skrevet kontrakt om transport af bl.a. grus fra Aunsøgaard Grusgrav i Nordvestsjælland til Sakskøbing havn. Herfra skal Lolland-Falsters Vejvæsen anvende gruset til reparation af vejene på Lolland. Gruset læsses i Dancontainere, og fragtkontrakten gælder i tre år.

Lollandsbanen har i marts udlejet Køftraktoren LJ M 13 til DSB, der anvender rangertraktoren på havnebanen i Næstved.

★

Lollandsbanen har i 1992 sammen med 2 private vognmænd stiftet »A/S Totalbus-sen«, der støttet med puljemidler fra Trafikministeriet - udfører »totaltransport« med små lavgulvsbusser i Ravnsborg kommune på Vestlolland. Forsøget, som udføres på entreprenørkontrakt med trafikelskabet



Ny krydsningsstation ved Slotspavillonen, som ventes at stå færdig inden vinterkøreplanen. Tegning Erling Nederland / udlånt GDS.

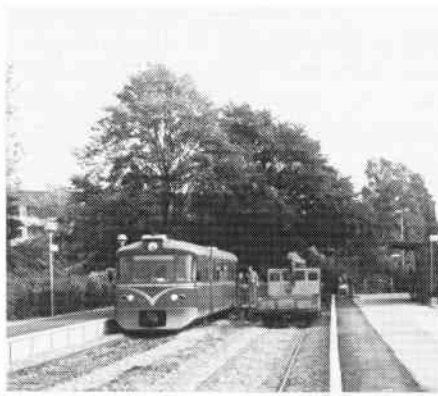
STS, udgør en samordning af de forskellige kørselsordninger i kommunen (rutebus, telebus, skolebus, madudbringning, kørsel til/fra lægehus m.v.).

Nærumbanen (LNJ)

Jægersborg station har i forbindelse med afslutningen af første etape af den store spormodernisering fået nyt spor 1 og 2 - og med nye perroner med ny standardhøjde. Begge spor har nu udkørselssignaler, og det nordligt beliggende spor 2, som før kun blev brugt ved særlige lejligheder, bruges nu hver dag af de første morgentog (rust-kørsel for FC).

Midt i maj måned startede anden etape af den omfattende spormodernisering af Nærumbanen. Arbejdet, som atter udføres af OHJ's banetjeneste - som natarbejde - strækker sig denne gang fra Klampenborg-broen nær Lyngby Lokal Station til Brede - en særdeles kurvet og smuk strækning. Som et led i anden etape moderniseres Fuglevad station også, bl.a. med nye elektriske sporskifter og højere perronhøjder.

Passagertallet for 1992 var ikke helt til-



Jægersborg station, LNJ, oktober 1992.
Foto Bruno H. Pedersen.

fredsstillende, og udviste en mindre tilbagegang - pudsigt nok mest i januar, februar og august måneder. De 1.239.675 rejsende ventes dog at udgøre bunden i en statistik-kurve for Nærumbanen i halvfemserne, idet Nationalmuseet i Brede genåbnede her i april 1993. De meget besøgte udstillinger giver normalt Nærumbanen en ikke ringe merindtægt. I øvrigt er Brede station atter forsøgt udlejet som kiosk og cafeteria sam-

tidig med genåbningen af Nationalmuseet.

Odsherreds Jernbane

På Asnæs station har OHJ i foråret 1993 for P&T opført en større tilbygning til stationsbygningen.

I Nr. Asmindrup er der - ligeledes i foråret 1993 - etableret nye, højere perroner i lighed med dem, der er på banens øvrige stationer.

Fra DSB har OHJ i april 1993 købt personvognen ADns 80-74 519, der blev svært beskadiget ved togulykken i Næstved 18. januar 1993. Vognen skal istansættes på OHJ's værksted og anvendes som styrevogn sammen med banens Mx-lokomotiver.

OHJ Bf 286 og 287 (ex. DSB Bf 323 og 326) er efter ombygning med bl.a. egenvarme og opmaling indsat i driften i maj 1993.

★

»Privatbanerne« redigeres af Ole-Chr. Munk Plum. Afsnittene om Frederiksværkbanen, Gribskovbanen og Nærumbanen er skrevet af Jan Forslund. □

Museumsbanen

Det var Store Bededag. I spor 1 i Nykøbing F. viste togviserskiltet »9.10 I ROEPOLAK-KERNES FODSPOR«...og hvad var så det?

Joh, 100-året for de første polske roepigers ankomst blev højtideligholdt. Derfor holdt Museumsbanens lokomotiv nr. 20 pyntet med danske og polske flag med bestilt særtog i spor 1. De rejsende begyndte at indfinde sig.

Særtoget afgik og dampede i adstadigt tempo over broen til Lolland. Blandt de 173 rejsende lagde man specielt mærke til en dansegruppe, en spejdertrop og en skoleskibsbesætning fra Polen. I Sakskøbing var modtagelse, og deltagerne gik i procession med faner og veteranbiler op til roepigestationen, hvor der var kransenedlæggelse. I mellemtiden indfandt et polsk marie-musikkorps sig på stationen. Deres chef blev orienteret (på engelsk) om afgangstid og pladser i toget. Det blev oversat til fyndige polske kommandoer.

Turen fortsatte efter en times ophold til Maribo. Med i toget var nu også en række gejstlige med kardinalen fra Wrocław i spidsen. Efter modtagelsen på banegården, kunne et vældigt, farverigt optog begive sig gennem byen til friluftsmesse i det smukke vejr.

Efter diverse begivenheder - og 4 timers ophold - kørte toget det sidste stræk til Nakskov. De store grupper var stået af, og tilbage var familier, der skulle deltage i aftenens arrangement i Nakskov. Igen var der borgmestervelkomst på banegården og

Veteranbanerne

optog gennem byen med vajende faner. Her sluttede »fodsporene«.

Nu bør det ikke undre, at Museumsbanen har haft en stram plan for vinterarbejderne på damplokomotiverne forud for dette arrangement. LJ 20 kørte juletoget i december 1992, og det skulle være klar til maj. Samtidig skulle KIØGE være klar med den nye kedel fra FAXE (altså søstermaskinen), så det kunne køre særtog i marts og plantog i påsken. Det lykkedes.

Anledningen til reparationen på LJ 20 var en utæthed i det ene cylinderdæksel. Det ene førte det andet med sig, så maskinen blev løftet, og undervognen blev adskilt. Linealerne blev rettet af, hovedlejer og akselporte rettet op, akselafstand justeret, og tusind andre småting blev udført. Arbejdet har været særdeles omfattende - bl.a. har et arbejds hold brugt en ferieuge i remisen. Til sidst er lokomotivet blevet malet og stofferet.....og cylinderdækslet er nu tæt.

Carsten Buhl

Rettelse

Sætternissen havde været på spil i sidste nummer af Jernbanen under omtalen af »Odensemødet« mellem forfatterne, arkivarer m.m.

Disse tre forfattere deltog også: Lars Viinholdt-Nielsen, Hans Gerner Christiansen og S.A. Guldvang.

Vi beklager / JF

Mariager-Handest

1992 blev et godt år på hjemmebane for MHVJ: Plantogene satte ny passagerrekord, og det samlede antal passagerer blev med 28.500 det fjerdestørste i banens historie (se skema side 91).

I Brande Kulturremisse deltog F 653 og personale i juni i forestillingen »Drømmerejsen« - med 11 driftsdage som »teaterrekvisit«.

Kørslerne Nørre Nebel-Nyminddegab nåede trods fire køre-weekender ikke op på rejsendetallene fra 1992, men resultatet var fuldt tilfredsstillende, og som det ses af køreplanerne i dette nummer af »jernbanen«, fortsætter arrangementet på samme vis i år.

Spørgsmålet om vognhal ved MHVJ er mere aktuelt end nogensinde - og efter undersøgelse af placeringer først i MFVJs gamle grusgrav mellem Fjeldsted og True (zonetilladelse nægtet) og i V. Tørslev (naboer protesterede) er valget nu faldet på Handest, hvor MHVJ nu både har plads til og lov til at bygge den ønskede hal.

I den anden ende af banen sker der også noget - Mariager kommune gik ultimo april 1993(!) i gang med at opføre den bygning, der fremover - foruden toilet til gæstesejlere m.v. - skal rumme MHVJs nye station ved Mariager Havn. Sporomlægning til den nye placering (i princippet, men i ikke alle detaljer som skitse tidligere bragt i »Jernbanen«) er planlagt til fire faser, og

(Fortsættes side 91....)

Køreplaner 1993

DJK - landsdækkende i lange baner

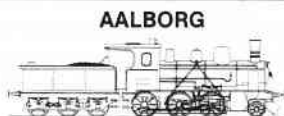
Så er det atter tid til at planlægge sommerudflugterne med DJK's tog som nu mere end nogensinde har strakt sit vingefang ud over hele landet.

Som du sikkert ved, giver et gyldigt medlemskort (gironkvittering) dig adgang til een gratistur på hver af vore tre stambaner - Aalborg, Maribo og

Mariager. På alle »fremmede« bane-strækninger gælder denne ordning ikke.

Sidste år brugte alt for få denne medlemsgestus. Pak skovturkurven og tag familien og farmor med...det bliver med garanti en uforglemmelig oplevelse...og forhåbentlig med mere damp end sidste år.

red/JF



AALBORG

LIMFJORDSBANEN

DANSK JERNBANE-KLUB
NORDJYDSK AFD.

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



Martens . 98 81 10 46

a	b	a	c			a	b	a	c		
10.30	13.00	13.30	14.00	af	Aalborg	an	12.00	15.00	15.00	16.00	
x	13.10	x	14.10	af	Gug	af	x	14.45	x	15.45	
10.50	x	13.50	x	an	Gistrup	af	11.30	x	14.30	x	
	13.40		14.40	an	Grønlandshavnen	af		14.05		15.05	

a = kun 11. og 12. dec. 1993. b = kun 17. og 23. okt. 1993. c = alle søndage 20. juni t.o.m. 5. sept. 1993.
21/8 - 27/8: Kørsel med veteranantog mellem Hjørring og Hirtshals i forbindelse med byfest i Hjørring.
Køreplan og priser kan oplyses fra ca. 1. juni på ovenstående telefonnumre.



Mariager-Handest
Veteranjernbane
DANSK JERNBANE-KLUB



MHVJ
Ny Havnevej 2
9550 Mariager



Mariager station 98 54 18 64
Best. af særtog 86 21 51 21

(Randers)-Handest-Mariager og omvendt

Søndage i juni, juli og august (lede tal = damplog)	Tirsdage i juli	Torsdage i juli
Randersbro af a09.55		09.55
Randers DSB af a10.04		10.04
Handest af a10.40	11.35	12.25
True af l	11.55	12.43
Mariager an a11.20	12.15	13.00
	14.00	14.40
	15.55	17.36
	19.55	20.30
	20.13	20.30
	20.30	20.30
Mariager af 10.25	11.35	13.10
True af 10.50	11.56	13.28
Handest an 11.10	12.13	13.45
	14.45	16.55
	19.35	20.30
Randers DSB an		15.33
Randersbro an		15.40

a = kun i juli.

Billetter: Randers-Mariager retur kr. 50,-; Mariager-Handest retur kr. 40,- børn halv pris.
Cykler og barnevogne medtages gratis i det omfang, der er plads.

Nørre Nebel-Nymindégab og omvendt

Lørdage og søndage 31/7 - 22/8 - Veteranmotortog	
Varde af 09.20	d11.20 c11.35 13.40 c15.20
Nørre Nebel af 10.10	10.45
Nymindégab an 10.45	11.30
	12.30
	13.05
	15.05
	16.45
	17.00
Nymindégab af d11.30	c11.50
Nørre Nebel an d12.05	c12.25
	13.50
	15.30
	16.05
	17.45
Varde an d12.55	c13.35
	15.15
	16.55
	c19.30

c = kun lørdage 31/7 - 21/8, d = kun søndage 1/8 - 22/8.

Billetter: Voksen enkelt kr. 15,-, barn enkelt kr. 10,-.



Museumsbanen

MARIBO-BANDHOLM Dansk Jernbane-klub



Information og
bestilling af særtog:
Museumsbanen
Maribo station
4930 Maribo



53 88 85 45
Remisen: 53 88 05 49

	P51 (a)	P55 (b)	P57 (b)		P52 (a)	P56 (b)	P58 (b)
Maribo	afg.	10.40	13.40	15.40	Bandholm Havn	afg.	11.30
Grimstrupvej		10.49	13.49	15.49	Bandholm	ank.	11.33
Maglemer		10.55	13.55	15.55			14.30
Merritskov		11.01	14.01	16.01			16.30
Bandholm	ank.	11.07	14.07	16.07	Bandholm	afg.	11.40
					Merritskov		11.46
Bandholm	afg.	11.22	14.22	16.22	Maglemer		11.52
Bandholm Havn ank.		11.25	14.25	16.25	Grimstrupvej		11.58
					Maribo	ank.	12.07
							15.07
							17.07

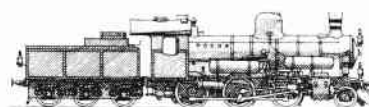
(a) = søndage 6/6 til 29/8 og torsdage 1/7 til 29/7. (b) = søndage 6/6 til 29/8, torsdage 1/7 til 29/7, lørdage 3/7 og 31/7 samt dagl. 10/7 til 25/7.

Togene fremføres som damptog, dog er togene på mandage, tirsdage, onsdage og fredage normalt motortog i perioden 12/7 til 23/7.

Takster	Voksen	III kl.	I kl.	Familie III kl.	Børn (4-11 år)
Enkelt	20,00	25,00	-	-	befordres til halv pris.
Dobbelt	30,00	35,00	80,00	-	

Cykler og barnevogne medtages i alle tog, når pladsforholdene i togets pakvogn tillader det.

Kom ud og
oplev dampen
på DJK's
mange baner.
Her D 826 ved
Flakkebjerg
den 3. maj
1993. Foto Ole
Chr. M. Plum.



D 826

Dansk Jernbane-Klub

Damp tog med 400 pladser
kan udlejes til byfester,
byjubilæer og lignende
i det meste af landet.

Steam train for hire.
Vermietung von
Dampfzüge.



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

En usædvanlig udflugt?

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

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

Kørsel mellem Tølløse og Stenlille 4/7, 11/7, 18/7 og 25/7

Standser ved alle mellemstationer.	Tølløse afg.	11.05	13.15
	Stenlille afg.	12.10	14.10

19/7-23/7: DANMARK FOR FULD DAMP

Starter i Fredericia med overnatning i Haderslev, Aabenraa og Sønderborg. Turen slutter i Fredericia.

Toget kan medføre cykler til udflugter undervejs.

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

Overnatning i liggevojn i 4 personers kupé og alle måltider er inkluderet i prisen. Oplysning og tilmelding til ovenstående telefonnummer.

Rundt om København

	14/8, 15/8, 21/8, 22/8	11/8, 12/8
København H afg.	11.10	12.10
København H ank.	12.02	13.02
	14.02	19.10
		20.40
		20.30
		21.30*)

Alle tog standser på Østerport og Nørrebro. *) ank. Frederiksberg.

Priser: Voksne 33,- kr., børn 16,- kr.

18/12 kørsel mellem Aabenraa og Rødekro.

Ta' på tur med veteranantog

Alle dage fra 5/7 til 18/7 inkl.
Efterårsferien alle dage fra 18/10 til 24/10:

Odense

Afg. kl. 10.50 og 12.50

Højby

Afg. kl. 11.30 og 13.30

Voksne 30 kr. Børn 15 kr. Billetterne gælder også til jernbanemuseet.

den første fase af omlægningen med ibrugtagning af den nye station forudses afsluttet inden sæson 1994.

Den nye station vil knytte bane og havn nærmere sammen - og helt i tråd dermed har der været sonderinger fra de interesser, der arbejder for en fjordbådssejls på Mariager Fjord allerede fra i år, om evt. billet-samarbejde båd/bane.

Fårup er på vej ind som standsningssted på MHVJ - ifølge en aftale med Purhus erhvervsråd stopper Randers-Mariager togene allerede fra i år efter behov i Fårup ved et ny-etableret standsningssted.

Til gengæld har strækningen mistet et privat sidespor, idet sidesporet ved Frugtplantagen trinbræt i slutningen af 1992 blev fjernet på grund af bl.a. sporskiftets brøstfældighed.

Næsten hele sæson 1992 blev kørt under dampforbud, og de sparede kul (og afgift deraf!) kombineret med god tilstrømning af publikum har været medvirkende til de gode driftsresultat, der »renset« for bi-drag var på ca. 83.000 kroner.

Passagertal	1991/92	1990/91	+/-
Plantog	12.942	12.620	+ 3%
særtog	5.396	6.670	- 18%
lalt hjemme	18.338	19.290	- 5%
Udebane	19.212	12.463	- 18%
lalt rejsende	28.550	31.753	- 10%

Revisionen af HV 3 - som jernbanens læsere har kunnet følge med i gennem J.C. Bildes artikler - skrider fortsat frem, mens de to andre damplokomotiver har været til rådighed for driften. VNJ DL 11 er i 1992 returneret til KKK, og AHJ ML 5203 er under reparation efter et større nedbrud (banemotorleje udskiftes).

Blandt vognene er CXM 4508 under fuldstændig genopbygning, og imens er renoeringen af HVJ C 501 stillet i bero.

Driftsmateriellet er i årets løb udvidet med en GS-vogn, mens CU 4249 (tidligere værkstedsvogn) er afgivet til D-maskine gruppen.

Driftsbestyrer Mogens Duus ønskede efter to års solidt virke på posten at holde en pause »for at få snavsede fingre« - og af hensyn til familien, der i mellemtiden er forøget to gange.

Til ny driftsbestyrer er valgt Tonny Ring Nielsen.

AR

Auktion hos Mariager Remisekomité

I næste nummer af Jernbanen bliver der noget at glæde sig til. Da afholder Mariager Remisekomité nemlig sin hidtil største auktion. Auktionskataloget er endnu ikke færdigskrevet, men et slag på tasken bliver, at auktionen kommer til at indeholde omkring 1000 varenumre. Auktionen afholdes for at skaffe midler til at opføre vores længe savnede vognhal, som skal ligge i Handest.

For at skærpe interessen vil jeg her næv-

ne, hvad auktionen i hovedtræk kommer til at indeholde.

Et meget stor udvalg af DSB ordresamlinger såvel nye som gamle. DSB tjenestekøreplaner. Køreplaner fra store dele af Vesteuropa osv. Betjeningsvejledninger til DSB lokomotiver. DSB årsberetninger. DSB årshæfter. Diverse årgange af Vingejulet/DSB bladet. Diverse årgange af Jernbanen. Bøger overtaget fra dødsbo bl.a. Danmarks Damplokomotiver og Danmarks Jernbaner i 125 år. Destinationsskilte eks. Nordpilen, IC Skanderborg-København og IC Hjørring-København. Endelig har vi et ret stort lager i emaljeskilte henholdsvis til den lille lejlighed og den store gildesal, både stationsskilte og diverse henvisnings- og advarselsskilte.

Vores auktionskatalog vil være indlagt i næste nummer af Jernbanen.

Hans Henrik Larsen,
Remisekomitéens kasserer

Randersuge 1993

I week-enden den 14.-15. august 1993 er der en god mulighed for at opleve svundne tiders stemning fra jernbanens ungdom, idet DSB Museumstog Randers i forbindelse med den årlige Randers uge holder åbent hus på remiseområdet i Randers i tidsrummet 9.30-16.00 begge dage.

På området bliver der udstilling af DSB Museumstog's koreklare museumsmateriel samt lokomotiver og vogne der afventer i-standsættelse. Dette materiel omfatter 8 forskellige damplokomotiver af typerne D, E, F, H, J, Q, R og Cs.

I hele åbningstiden kører damplokomotiv F 441 og F 653 på skift i fast rute fart mellem stationen og remiseområdet for udstillingens besøgende. Entré til udstillingen er 20 kr. for voksne og 10 kr. for børn.

I forbindelse med udstillingen køres der begge dag særtog med damplokomotiv E 991, My 1101, Mx 1001, Mo 554 og Mo 1848.

Veteranbanerne redigeres af
Jan Forslund og Anders Riis

Boganmeldelser

*Jernbanehistorisk Årbog '93
Redigeret af Eigil Christensen
og John Poulsen
Forlaget Banebøger*

Udgivelsen er i sig selv et jubilæum; det i år udkomne bind af Jernbanehistorisk Årbog er det femte i rækken. Og det viser sammen med de foregående, at den grundlæggende idé er bæredygtig. For selv om antallet af traditionelle jernbanejubilæer ikke er lige stort hvert år, synes der altid at

være relevante emner at tage op, når man lader blikket glide 25, 50, 75, 100 eller 125 (inden så længe også 150!) år tilbage i tiden.

Dette gælder i hvert fald '93, der rummer seks stramt disponerede og fortrinligt illustrerede artikler. De er som sædvanligt af ret forskellig størrelse; sammen beslaglægger de første tre således omtrent to trediedele af sidetallet, mens de øvrige endda må afgive lidt af det resterende papirareal til den senere omtalte billedreportage.

I fortsættelse af de foregående årganges artikler om de gamle jysk-fynske baner behandler Asger Christiansen i bogens første og største artikel navnlig strækningen Fredericia-Århus, der åbnede i 1868.

I næste artikel giver Birger Wilcke et overblik over de såkaldte Himmerlandsbaners historie med udgangspunkt i, at både statsbanestrækningen Hobro-Løgstør og den private (men af statsbanerne drevne) linie Viborg-Ålestrup blev taget i brug 1893.

Den sidste af de større artikler rummer en af Lars Viinholt-Nielsen affattet redegørelse for tilblivelse og konsekvenser af den omfattende jernbanelovgivning i 1918, med et uundværligt tilbageblik på de tidligere »store« jernbanelove.

Et blik 50 år tilbage i tiden har givet S.A. Guldvang og Eigil Christensen anledning til at berette om de køreplanmæssige indskrænkninger og andet vedrørende danske jernbaner under 2. verdenskrig. Der sluttes med en kronologisk liste over perioden fra 4. september 1939 (Nordpilen indstillet) til 7. oktober 1946 (CIWL-sovevogn igen indsat København-Esbjerg) samt en trafikal statistik for 1939-1946.

Ligeledes i 50 års perspektiv præsenterer Jens Bruun-Petersen de engang så populære CL-vogne, hvoraf de første fremkom i 1943. I artiklen gives også et signalement af denne vogntypes nærmeste familie.

Indførelsen af elektrisk drift på strækningen Holte-Hillerød 25. maj 1968 er udgangspunkt for årbogens sidste artikel. Den er skrevet af Eigil V. Christensen, der også tegner andre træk i billedet af den københavnske nærtrafiks udbygning gennem de senere årtier og blandt andet kommer ind på strandede planer.

Næstsidst findes en af John Poulsen sammensat billedreportage fra en række privatbaner, der blev nedlagt for 25 år siden. Der er ingen grund til at være ked af de bragte billeder og teksterne til dem, men reportagen virker alligevel i nogen grad som en spurv i tranedans; mon den er resterne af en artikel, pladsen var for trang til? - Måske havde det været en fordel i stedet at koncentrere sig om en enkelt af de pågældende baner og behandlet den desto fyldigere.

Format og sidetal er som i de foregående årgange. Typografi og layout kommer nær den i '92 indførte variation af det fra begyndelsen anslåede tema. Men '93 adskiller sig positivt fra de foregående årgange med hensyn til gengivelsen af fotografi-

er; nuancer og kontraster synes langt bedre overleveret end før.

Anmelderen har en indvending, de fleste nok vil finde mindre væsentlig, og som bestemt heller ikke bør være en hindring for anskaffelse. Den har da også nærmest karakter af et hjertesuk og angår omslagets layout. Det er ganske vist ikke helt identisk med det, undertegnede kritiserede i en anmeldelse af årbogens første årgang, men stadig langt fra at yde indholdet retfærdighed.

Hvorom alting er: Det er en fornøjelse at gøre bekendtskab med Jernbanehistorisk Årbog '93 - og det kan ske i DJKs salgsafdeling for 149 kroner.

Povl Wind Skadhauge

SJK 56

Skogen tar tåget Af Lennart Welander

Helt bestemt: værket om skovbaner. Bogen indeholder en beskrivelse af de 20 vigtigste småbaner i Sverige med 600 mm sporvidde, baner som med et omfattende sporsystem har gjort forarbejdet for det, som den svenske skovindustri er i dag. På 322 sider

(A5) gennemgås en lang række »bruk« - historisk, materialmæssigt o.s.v. Mest kendt i Danmark er nok Ohs bruk, som får en pæn plads i bogen, og som sikkert stadig er i erindringen hos os, som har tilbøjeligheder for vildsomme og øde banestrækninger i Sverige. Bogen, som er rigt illustreret koster 285 SEK.

(SJK, Värtens station, postgiro 60 65 77-5).

Jan Forslund

Møns Omnibusser 1953-1993

Af Jens Birch og Ole Gold

Normalt beskæftiger vi os ikke med busser, men den omtalte bog har dog et sådant slægtsskab med den nyligt udkomne bog om Kalvehavebanen, at vi ofrer lidt plads. Jubilæumsbogen om Møns Omnibusser fortsætter hvor bogen om Kalvehavebanen slap, og beskriver den trafikale udvikling på Møn og i Kalvehavebanens opland. Bogen på 114 sider er fint og rigeligt illustreret, og kan i øvrigt fås gennem DJK's salgsafdeling for kr. 109,- inkl. forsendelse.

Jan Forslund

Læserne skriver

Redaktionen har via vores formand modtaget dette brev om anmeldelsen af årbøger.

Jeg har nu været medlem af DJK i over et år, og modtager med glæde Jernbanen. Men jeg finder at Anders Riis er alt for kritisk og hænger sig i lidt for mange detaljer, mens Jørgen Holm's anmeldelse af Holsund-bogen er lidt for over rost.

Helt ærlig fortjener vi ikke et par farvefotos af de eksporterede IC3-tog? Bøgerne skal vel ikke ligne hinanden til punkt og prikke. Jeg finder da også kritiske punkter ved Jernbaneårbogen fra Banebøger, bl.a. prisen, og så fik jeg leveret den ved en fejltagelse, da jeg skulle have haft Jernbanehistorisk årbog. Men ellers tak for et godt blad. Jeg foreslår der oprettes en rubrik med en eller flere sporplaner fra danske stationer.

Lars H. Bak

Referat af Dansk Jernbane-Klubs ordinære generalforsamling, søndag d. 7. marts 1993 kl. 10 på Niels Steensens Gymnasium i København

Velkommen

DJKs formand Bent Jacobsen bød de fremmødte medlemmer velkommen og foreslog (for en gangs skyld ikke traditionen tro, men dog uden betænkelighed) Erik B. Jonsen som dirigent. Forsamlingen bekræftede valget - omgående og med akklamation.

Jonsen takkede for valget og konstaterede, at generalforsamlingen var lovligt indvarslet. Han bemærkede, at han som Jul. Paulsens afløser var sat på en vanskelig opgave, men tilføjede, at han ville tilstræbe at videreføre den hidtidige »linie« for DJKs generalforsamlinger. Herefter gav dirigenten formanden ordet for aflæggelse af beretning.

Formandens beretning

Foreningens medlemstal ligger fortsat på omkring 1.600; der har været en afgang på 72 og en tilgang på 68 medlemmer.

I årets løb har foreningen mistet to aktive medlemmer, nemlig Søren Balle fra Århus og Erling Beier fra København. Bent Jacobsen udtalte mindeord over dem og minde- des med forsamlingen de afdøde.

Foreningsnyt



Perioden siden sidste generalforsamling begyndte dramatisk med den påsatte brand i Bloustrød, hvor foreningen mistede både rullende materiel og maskiner. Heldigvis blev forsikringssummen ret hurtigt efter branden udbetalt, så genopbygningsarbejdet på smalsporsmateriellet kunne komme i gang, og der kunne anskaffes nyt værktøj. De to Triangelmotorvogne, som brændte, blev totalskadede, og resterne af dem er nu overladt til Skælskørbanen.

Foreningens medlem Ulrik Gerdes, der kom til skade for 5 år siden ved et uheld med et roebanedamplokomotiv i Bloustrød har nu omsider fået tilkendt erstatning. Ved retssagen, der var anlagt dels mod DJK, dels mod Hjerl Hedes Frilandsmuseum, som havde haft lokomotivet i drift i en årrække, blev DJK frifundet for ansvar, og det fulde ansvar tilfaldes Hjerl Hede.

DJKs baner har som helhed haft en rimelig sæson, når tørken og det deraf følgende dampforbud (Museumsbanen undtaget) tages i betragtning. Det er dog tilsyneladende ikke så »gyldne« tider længere, og dette har især ramt D-maskinegruppen. Driftsresultatet her er ikke opmuntrende, men hovedbestyrelsen og gruppens driftsudvalg har haft drøftelser om, hvad der kan gøres.

Museumsbanen har klaret sig pænt; driften hviler i sig selv, og et minus på regnskabet skyldes alene restaurering samt indkøb af værktøj og maskiner.

MHVJ og Limfjordsbanen har begge kla-

ret sig fint, og dampforbudet har her reelt betydet en driftsbesparelse, idet dieseltog er billigere end damptog, og publikum har tilsyneladende ikke svigtet trods dampforbudet.

Bent Jacobsen supplerede med at fortælle, at han ved selvsyn havde konstateret, at Limfjordsbanen har fået et solidt turistmæssigt fodfæste i Nordjylland, og at MHVJ's kørsel på Nymindesgabbanen - ikke mindst i kraft af stor hjælpsomhed fra Vestbanen - er blevet en stor succes for foreningen.

I årets løb er der ydret ønsket fra flere medlemmer om, at DJK skal anskaffe nye jernbanemateriel, f.eks. DSB MX, MY m.v. ud fra en historisk betragtning. Formanden manede dog til eftertænkning på dette område og mindede om, at vedligeholdelse af sådanne køretøjer er meget personale- og udgiftskrævende. Bl.a. derfor har foreningen hidtil satset på mindre enheder fra før »elektronikalderen«.

Både i København og rundt om i lokalafdelingerne har der været medlemsaktiviteter med bl.a. regelmæssige møder. Formanden oplyste, at han havde besøgt Fyns Afdeling og gerne ville besøge de øvrige lokalafdelinger, hvis man skulle være interesseret.

De seneste års forsøg på at arrangere udflugter med højt jernbanemæssigt indhold har ikke været nogen succes, idet deltagerantallet har været urimeligt lavt, og hovedbestyrelsens interesse for at opretholde



Erik B. Jonsen leder generalforsamlingen 1993, og til højre ses Bent Jacobsen, Hans Meyer, Preben Clausen og Flemming Jakielski. Foto Jan Forslund.

Udflugtsafdelingen som hidtil er derfor begrænset. Der vil i stedet fremover blive satset på »udgående medlemsmøder« og »besøgsarrangementer« - i et vist omfang med eget tog - så udgifterne kan holdes nede.

Salgsafdelingen har ikke i det forløbne år gennemført nyudgivelser, men afdelingen har alligevel bidraget pænt til foreningens regnskabsresultat. Afdelingen kan godt kunne bruge nogle ekstra »hænder« i arbejdet på Vogn-Ex.

Bent Jacobsen kunne på denne generalforsamling gentage forrige års ros til bladet Jernbanen og dermed dets redaktion for at lave landets bedste og største jernbaneblad. Desværre måtte han også gentage beklagelsen af, at bladet igen har været plaget af forsinkelser, hvilket bl.a. er gået ud over nr. 1/1993, der skulle have indeholdt information til medlemmerne forud for generalforsamlingen. Formanden erkendte, at man må bøje sig for, at sygdom og uopsættelige private gøremål kan lægge hindringer for bladets rettidighed, men han henstillede til redaktionen i sådanne tilfælde at finde alternative løsninger. Formanden opfordrede i øvrigt medlemmerne til - når og hvis bladet skulle være forsinket - at ringe til foreningens telefonavis og ikke til Vogn-Ex eller til de enkelte bestyrelsesmedlemmer.

DJK samarbejder med andre jernbaneforeninger på alle områder, hvor foreningen kan have gavn heraf, bl.a. gennem »Dansk Jernbaneklubbers Samarbejdsudvalg«. Det er hovedbestyrelsens opfattelse, at samarbejdet bedst sker gennem banerne, idet der primært samarbejdes om rent driftsbetonede opgaver; skal andre spørgsmål drøftes, vil hovedbestyrelsen naturligvis lande sig repræsentere direkte.

Der samarbejdes også med en række lokale museer omkring bl.a. banejubilæer, og foreningen får på den måde megen god omtale.

Formanden afsluttede beretningen med at konstatere, at der fortsat er arbejde nok at gøre for at bevare og udbygge positio-

nen som landets største forening for jernbaneinteresserede. Det er ikke nødvendigt at være valgt til hovedbestyrelse, lokalafdelingsbestyrelse eller driftsudvalg for at kunne lægge sin arbejdskraft i foreningen!

Anders Riis beklagede på vegne af Jernbanens redaktion de opståede forsinkelser og oplyste, at forsinkelsen af nr. 1 skyldtes et uheldigt sammenfald hos ham af familieførogelse, flytning samt omfattende sygdom i familien. Han lovede at man fortsat vil bestræbe sig på at lave et godt blad - til tiden. Forsamlingen kvitterede herfor med bifald.

Finn Beyer Paulsen forespurgte, om der ikke kunne gives 15% rabat på foreningens rejserabatordning med DSB i stedet for de nuværende 10%.

Birger Bruun svarede, at DSB i øjeblikket syntes interesseret i at afvikle ordningen, og at det derfor nok ikke lige var tiden at forhandle højere rabat. En forudsætning for højere rabat vil under alle omstændigheder være større tilslutning til ordningen.

Herefter godkendte forsamlingen med akklamation formandens beretning.

Regnskab

Foreningens regnskabsfører Hans Meyer gennemgik kort enkelte punkter i regnskabet, der var udsendt til alle medlemmer med et særnummer af bladet i februar. Om foreningens baner oplyste han bl.a.

- at tørken og det deraf følgende dampforbud havde haft en positiv indvirkning på MHVJs og LFBs driftsresultat,
- at restaureringen af HV 3 ved MHVJ foregår for fondsmidler,
- at LFB har kunnet gøre fordelagtigt kulindkøb,
- at Museumsbanen har anvendt betydelige midler til indkøb af værkstedsmaskiner til en gunstig pris, samt
- at D-maskinegruppen har haft store vedligeholdelsesudgifter.

Niels Juulsrud ønskede oplyst, hvorfor Jernbanen trykkes i et oplag på 2.400 stk.,

når foreningen kun har 1.600 medlemmer.

Flemming Jakielski oplyste, at der udsendes bladene til medlemmerne udsendes blade til andre foreninger, DSB, privatbaner, og at der bruges blade af salgsafdelingen og andre til bl.a. medlemshvervning, så opslaget ikke kan være mindre.

Lindstrøm stillede spørgsmålet om regnskabs specifikationsgrad samt om størrelse af vare- og driftsmiddelbeholdninger, forrentning af likvide aktiver, værdi af bankaktier m.v., og Niels Juulsrud udtrykte i tilknytning hertil ønske om, at Salgsafdelingen drives, så den giver størst muligt økonomisk afkast.

Hans Meyer og Ole Chr. Munk Plum redegjorde for enkeltheder omkring opstillingen for foreningens regnskab og oplyste, at regnskabet i den udsendte form kun indeholder hovedtal. Alle interesserede medlemmer er imidlertid velkomne til at gennemse det specificerede regnskab. Ole Chr. Munk Plum mente ikke, at det skal være Salgsafdelingens hovedformål at give størst muligt afkast, men derimod at være servicefunktion for medlemmerne. Han lovede, at man fortsat vil varetage denne funktion bedst muligt, men med konstant opmærksomhed på økonomien.

Jonsen fandt, at Salgsafdelingen efter hans mening blev drevet på yderst fornuftig vis, og Ole Chr. M. Plum fremhævede, at Salgsafdelingen faktisk finansierer en betydelig del af driften af Vogn-Ex.

Niels Juulsrud foreslog, at der tildeles Salgsafdelingen en hel eller halv side i hver nummer af Jernbanen til annoncering.

Efter udveksling af nogle få yderligere bemærkninger, hvorunder det bl.a. fastsloges, at de sidste sider i et nummer af Jernbanen er væsentligt billigere end de første 24, og at de sidst trykte eksemplarer af bladet er næsten gratis (således at det i realiteten er ligegyldigt, om der trykkes 1.600 eller 2.400 stk.), godkendes regnskabet med akklamation.

Kontingent

Hovedbestyrelsens forslag til forhøjelse af kontingentet for 1994 med kr. 5 for alle kontingenttyper blev vedtaget efter en kort meningsudveksling.

Indkomne forslag

Alf Blume begrundede sit forslag om at søge etableret en veteranbane i København.

Forslaget, der havde været gennemgået i Jernbanen i form af en uddybende artikel af Alf Blume, fandt ikke større tilslutning fra forsamlingen, og Jonsen advarede om, at en veteranbane på den skitserede strækning (Nørrebro-Frihavnen) uden tvivl ville blive mødt med kraftig lokal modvilje. Endvidere fremhævede han, at det er en kolossal opgave at starte en ny veteranbane - navnlig på egen bane.

Bent Jacobsen lovede, at foreningen ville kunne medvirke til at fremføre ideen lokalt

og overfor rette myndigheder m.v. men afviste, at DJK ville kunne love at drive en sådan bane.

Herefter trak Alf Blume sit forslag tilbage med henblik på fornyet overvejelse.

Valg

På valg til hovedbestyrelsen var følgende: Birger Bruun, Ole Chr. Munk Plum og Flemming Jakielski samt suppleanten Ebbe Makholm. Michael Damgaard ønskede ikke genvalg som suppleant, og i stedet var opstillet Poul Kaspersen.

Ved skriftlig afstemning valgtes følgende til hovedbestyrelsen for 2 år: Birger Bruun (61 stemmer), Ole Chr. M. Plum (63 stemmer), Flemming Jakielski (58 stemmer), mens Ebbe Makholm og Poul Kaspersen valgtes som suppleanter for eet år med 22 henholdsvis 15 stemmer. Der var til generalforsamlingen ialt mødt 85 stemmeberettigede.

Kort før generalforsamlingen havde Jan Eriksen meddelt, at han forlod hovedbestyrelsen midt i den toårige valgperiode, men på grund af den korte frist var det ikke muligt at opstille en ny kandidat til hovedbestyrelsen. Efter generalforsamlingen indtræder den ene af suppleanterne således i hovedbestyrelsen.

★

Som revisorer henholdsvis revisorsuppleanter genvalgtes med akklamation Mogens Levin og Finn Beyer Paulsen samt Niels K. Pedersen og Eigil de Neergaard.

Eventuelt

Under punktet eventuelt opfordrede Ole Chr. Munk Plum alle medlemmerne til at gå »ud« og agitere for foreningen og banerne; han fremhævede også, at alle kan blive »aktive« i foreningen.

Tommy Jensen forspurgte, om der ville blive rettet henvendelse til den nye regering angående kulafgiftsspørgsmålet, men Bent Jacobsen fandt ikke, at der ville være politisk grundlag for at tage sagen op nu, da afgiftslovene ikke står overfor at skulle revideres.

Efter yderligere enkelte bemærkninger kunne dirigenten takke de forsamlede medlemmer for god ro og orden og afslutte generalforsamlingen.

Lars Henning Jensen, referent
Erik B. Jonsen, dirigent

Kommende møder i København

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

Onsdag den 15. sept. 1993 kl. 19.30:

»Hvad kameraet fangede i årets løb«. Medlemmernes egen aften, hvor vi håber at se mange gode optagelser fra jernbanernes dagligdag i det forløbne år.

Som særligt tema for aftenen er udvalgt emnet »S-tog«.

Som med dine bedste billeder fra årets løb og specielt billeder med temaet S-tog, uanset hvornår de er fra. Større diasserier og film bedes anmeldt i forvejen til Bent Jacobsen, tlf. 42 84 21 07 (efter kl. 18).

Onsdag den 13. oktober 1993 kl. 19.30:

»Jernbanerne i det sydlige Afrika«.

Trafikinspektør Erik Borg, DSB, tager os med på en rundrejse til jernbanerne i Zimbabwe, Mosambique, Zambia, Malawi, Tanzania, Swaziland og Den Sydafrikanske Republik.

DJK's Salgsafdeling

Rettelse

I Jernbanen nr. 2/93, side 62, er der i omtalen af bogen »Danske lokomotiver og motorvogne, 1991-01-01, desværre sket en beklagelig fejl. Der er ikke udkommet en ny udgave af bogen i 1993. Omtalen af denne faktisk helt nødvendige håndbog for jernbaneentusiaster skete kun for endnu engang at gøre opmærksom på bogens eksistens. Prisen for 1991-udgaven er 168,- kr. (inkl. forsendelse).

NYHEDER

Møns Omnibusser, 1953-1993 af Jens Birch og Ole Gold udgivet på eget forlag. På 114 sider fortælles om Møns omnibusser gennem de sidste 40 år. Selskabet har idag trafikken til og fra Møn, der tidligere til dels blev betjent af Kalvehavebanen. Bogen, der er rigt illustreret, kan anbefales til dem, der også har interesse for kollektiv transport på vejene. Pris 109,- kr. (inkl. forsendelse)

Privatbanernes årsberetning, 1992.

Danske Privatbaners Fællesrepræsentation har atter stået for udgivelsen af en fælles årsberetning for de 13 privatbaner. Beretningen, der er rigt illustreret med farvebilleder, indeholder afsnit om privatbanernes passager-, gods- og bustrafik. Hæftet, der er på 32 sider i format A4, kan anbefales til jernbaneentusiasten, der gerne vil have overblik over privatbanernes aktiviteter i 1992.

Pris: 50,- kr. (inkl. forsendelse).

Privatbanernes årsberetning, 1991, der var den første fælles årsberetning for de danske privatbaner, kan endnu fås. Pris: 50,- kr. (inkl. forsendelse).

Svenska Motorvagnsfordon i Danmark af Erik Forss. Svenska Motorvagnsklubben

Vogn-Ex.

Der er åbent hus på Vogn-Ex sidste tirsdag i hver måned, dvs. den 25. maj og 29. juni, hvorefter der holdes lukket sommeren over. Efter sommeren er der atter åbent på Vogn-Ex den 31. august og derefter hver sidste tirsdag frem til og med november.

Sydjysk afdeling

Generalforsamling i Sydjysk afdeling den 20. september kl. 19.30 i Bramming Rernise.

Bjarke Boldt

udgav i 1988 ovennævnte bog, der indeholder et væld af billeder, oplysninger m.m. om svenskbygget motorvognsmateriel i Danmark. Bogen gennemgår materiellet efter tilhørsforhold ved de danske baner, og den kan anbefales til alle jernbaneentusiaster. 80 sider med 115 fotos og 6 farvefotos på omslaget. Bogen er nu nedsat og kan erhverves for kun 65,- kr. (inkl. forsendelse).

DSB's tjenestekøreplan 1992-93.

Atter i år kan vi tilbyde DSB's tjenestekøreplaner for hele landet fra den afvigte køreplansperiode (maj 1992-maj 1993). Antallet af sæt, der leveres uden ringbind, er ret begrænset og koster kr. 52,00 + 23,00 i forsendelsesomkostninger.

Rettelsesblade til DSB SR 1975.

Så er der atter udkommet rettelsesblade til DSB sikkerhedsreglement, SR 1975, nr. 688-713. Ved indsendelse af kr. 7,00 i frimærker (til dækning af kuvert+porto) til Salgsafdelingen vil de, der har købt DSB SR gennem Salgsafdelingen kunne få tilsendt rettelsesbladene.

Ønskes der tilsendt ældre rettelsesblade er portogebytet 10,00 eller 18,00 kr. alt efter om man bestiller rettelsesblade for eller efter nr. 631.

Tillæg til DSB, driftsmaterielfortegnelse 1 og 2, 1993. De medlemmer, der har købt DSB's driftsmaterielfortegnelse gennem DJK's Salgsafdeling, kan mod indsendelse af kr. 20,00 i frimærker få tilsendt tillæg 1993 til såvel DRM 1 som DRM 2.

Ønskes der tilsendt tillæg fra tidligere år (fra 1981-82 og fremefter; husk at angive år!) må der medsendes ialt kr. 30,00 i frimærker!

★

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

HCH og OCMF



jernbanen

Vasevej 19 A
2840 Holte
42 42 04 52

Redaktion

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

Anders Riis, Klostergade 3, 9550 Mariager
Ansvarshavende redaktør
98 54 23 24

Medarbejdere

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

Bent Jacobsen
(Foreningsnyt)
Maj Allé 62,
2730 Herlev

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 fejlekspeditioner og fejleksemplarer 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 såvidt muligt være maskinskrivne. Illustrationer returneres kun såfremt indsenderen anmoder herom. Ellers indgår billederne i DJK's 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
29/6	Vogn-ex	61
Juni	Veterantog	90
Juli	Veterantog	90
Aug.	Veterantog	90



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 á 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
- **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 4D, 2610 Rødovre,
Tlf. 42 91 04 28.
- Birger Bruun, Platanvej 18,
1810 Frederiksberg C. Tlf. 31 22 05 17.
- Anders Bruun, Museumsbanen,
Lykkeholms Allé 3C, st.,
1902 Frederiksberg C. Tlf. 31 20 40 42.
- Preben Clausen, Vandværksvej 9,
Brejning, 7080 Børkop. Tlf. 75 86 21 20.
- Anders Færch Hansen, Mariagerbanen,
Fjeldstedvej 22, Svenstrup, 9550 Mariager.
Tlf. 86 47 80 80.
- Keld Haandbæk, D-maskinegruppen,
Høgholtvej 5A, 2720 Vanløse.
Tlf. 31 74 70 32.
- Ebbe Makhholm, Uglevej 16, 2., 3450 Allerød
Tlf. 42 27 54 53.
- Ole-Christian Munk Plum,
Holmevej 8, 4340 Tølløse. Tlf. 59 18 53 83.
- Poul Kaspersen (suppleant)
Østergade 24, 3200 Helsingør.
- betyder valgt af generalforsamlingen.
- 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, Skovvæng 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: Tonny Ring Nielsen,
Pilevej 4, 8850 Bjerringbro. Tlf. 86 68 08 58.

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,
Stæ, 9310 Vodskov. Tlf. 98 25 63 25.
Information, Martens, 98 81 10 46.

D-maskine gruppen

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

Foreningens øvrige arbejdssteder

Bramming remise

Bjarke Boldt (se adressen ved sydjysk afdeling).

Høng remise

Erik Rothmann, Bakken 70, 4370 St. Mørløse.
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.

